

## Evolutie

Nadat de nieuwe Volkswagen Golf op de markt kwam, werd snel daarna ook de Golf Plus voorzien van een nieuwe neus, zodat deze ruimtelijke Golf ook herkenbaar is in het nieuwe familiebeeld. Nu is het de beurt aan de Variant. De basis is overgenomen van de vorige generatie, de nieuwe neus en het interieur komen van de Golf VI. De krachtbronnen die we kennen van de hatchback zijn nu ook leverbaar in de stationversie van deze Volkswagen; twee diesels en vier benzinemotoren. Interessant is de uitvoering die zo weinig CO2 uitstoot dat hij in aanmerking komt voor 20 in plaats van 25 procent bijtelling. Deze Golf Variant 1.4 TSI moet dan wel voorzien zijn van de zeventraps DSG automaat. Om deze nader te bekijken, maken we kennis met deze nieuwe aanwinst uit Duitsland.



## Look-a-like

De Golf Variant een nieuwe voorbumper, grille en koplampen meegekregen. Hij heeft hierdoor hetzelfde aangezicht als de hatchback. Aan de achterzijde is veel bij hetzelfde gebleven, en dat is toch een gemis. Hierdoor lijkt de nieuwe Variant eerder een gefacelift model dan een geheel nieuwe. Alleen de achterlichtunits zijn licht bijgeschaafd en de achterbumper is voortaan in de carrosseriekleur meegespoten. Een groeispuurt is aan de Variant voorbij gegaan, de wielbasis van 258 cm veranderde niet en ook de hoogte is hetzelfde gebleven. Tot de achterbank is de Variant dan ook identiek aan de hatchback, alleen de bagageruimte biedt meer liters ruimte, verder is de bagage tot het dak toe te stapelen. Het meest aansprekend zijn de nieuwe kleuren en lichtmetalen velgen. Optioneel op ons exemplaar was 18-inch lichtmetaal gemonteerd. wat het plaatje van deze station wel af maakt. Deze velgen zijn echter achteraf gemonteerd en niet af-fabriek leverbaar.



## Upgrade

Dat het interieur een flinke upgrade heeft gehad, hebben we in de hatchback al gezien. Het interieur van de Variant is gelijk aan dat van zijn broer en dat betekent een strak, kwalitatief hoogstaand en overzichtelijk dashboard. Wanneer we in de Golf gaan zitten vallen ons de prima stoelen als eerst op. De hoge wangen geven je een prima zijdelingse steun, bovendien is de stoel goed in te stellen naar ieders wens, zo is de stoel ver naar beneden en naar boven te verstellen. Vanuit de bestuurdersstoel zijn alle



bedieningselementen gemakkelijk en intuïtief te bereiken. Zo zitten op het met leder beklede stuurwiel bedieningsknoppen voor de boardcomputer en de audio/navigatiesysteem.

In de middenconsole wordt de meeste ruimte in beslag genomen het navigatiesysteem met radio/cd-speler. Dit systeem werkt er prettig en herbergt ook enkele functies van het audiosysteem en een aantal instellingen van de auto. De kwaliteit wat het interieur uitstraalt bepaalt de hele sfeer in de auto. Het zit allemaal erg goed in elkaar. Op de achterbank in de Golf Variant zijn we minder enthousiast. De ruimte valt hier voor met name de knieën wat tegen, vooral als de bestuurder of medepassagier zijn stoel ver naar achteren heeft geplaatst. De hoofdruimte is zowel voor- als achterin prima. Bij het openen van de achterklep kijken we in een flinke bagageruimte met een inhoud van 505 liter onder het afdekzeil. Wanneer de achterbank plat gaat ontstaat er een ruimte van 1.495 liter.

## TSI + DSG = 20%

Zoals gezegd is de Variant, net als de drie- en vijfdeurs, voorzien van diverse diesels en benzinemotoren. Een interessante toevoeging aan het gamma zijn de Bluemotion diesel en de 1.4 TSI, die met DSG eveneens in de 20% bijtellingscategorie valt. Dit komt door zijn CO2-uitstoot van 139 g/km, wat gelijk staat aan een verbruik van gemiddeld 6,0 liter per 100km. Onze gereden 1.4 TSI levert 122pk door een compressor. Er is ook een 1.4 TSI leverbaar met 160pk welke versterking krijgt van zowel een compressor als een uitlaatgassenturbo. De



benzinekrachtbron heeft een soepele en stille loop. Tijdens het wachten voor een stoplicht lijkt de motor zelfs afgeslagen te zijn, er dringt totaal geen geluid in het interieur door. De geluidsisolatie doet zijn werk duidelijk goed.

Enmaal op de weg zoekt de DSG zeventraps versnellingsbak met dubbele koppeling snel het hoogste verzet op. Bij 60 km/h zitten we al in de zevende versnelling, wat naast rust in het interieur ook het brandstofverbruik drukt. Wanneer we naar vooruitgang vragen door het gaspedaal dieper in te drukken schakelt de bak bijna ongemerkt een aantal versnellingen terug. De DSG loopt erg soepel door zijn verzetten heen. Wanneer we de bak in de sportstand zetten valt duidelijk op dat de toeren oplopen en er minder vroeg naar een volgende versnelling wordt geschakeld. De TSI is een prima krachtbron voor de Variant. Eigenlijk is er nooit vraag naar meer, zeker niet in ons land. De krachtopbouw is heel gelijkmatig door het grote koppel bij een laag toerental.

Het stuurwiel houdt prettig vast door zijn dikte. Hierdoor grijp je het stuurwiel eerder aan om eens lekker stevig wat bochten te pakken. De Variant is hier helemaal niet vies van en houdt voet bij stuk. Het is prettig sturen in de Golf, maar echt communicatief is de stuurinstallatie niet. Wat opvalt is de stevige terugslag die demping van de achteras geeft bij het nemen van een flinke verkeersheuvel. De rolgeluiden zijn zeer beheerst, en de motor blijft altijd op de achtergrond. Ondanks de 6 liter per 100km die de fabrikant opgeeft komen wij uit op 8 liter per 100km. Dit resultaat is zeker niet verkeerd gezien het vermogen wat de TSI levert, maar ligt toch behoorlijk boven de fabrieksopgave.

## Interessante leaseauto

De Golf Variant biedt eigenlijk weinig verrassingen. De Golf VI is een erg fijne auto, maar dat wisten we inmiddels al. De Variant heeft eigenlijk alleen als toevoeging de extra liters bagageruimte. Jammer vinden wij dat de achterkant van de koets een vrijwel ongewijzigd uiterlijk heeft meegekregen van zijn voorganger. Het interieur is echter op een hoger vlak getild en is duidelijk verbeterd. De kwaliteit overheerst binnen in de Variant waarbij dit getest exemplaar ook nog eens voorzien was van diverse opties, waaronder de fijne stoelen. Rijden doet de Variant prima, hij



geeft een prettige mix tussen comfort en sportiviteit. De minst vermogende TSI is voor ons land genoeg. Met DSG valt de 1.4 TSI in de 20% bijtellingscategorie waardoor deze interessant wordt voor de zakelijke rijders. DSG drijft de prijs echter wel met € 3.000 op, en met wat extra's zoals de Highline uitvoering en het Executive-pakket komt de gereden Variant op € 32.005.

## Plus

- + Uiterst stille TSI
- + Puike afwerking



+ Lage bijtelling

## Min

- Opties laat de prijs snel stijgen
- Ruimte achterbank matig
- Achterkant niet vernieuwend