



Volkswagen Golf Plus

Wat zie ik nou?

Test | Wat is dat nou? Is het een grote Golf of een kleine Touran? Sinds de introductie van de Golf Plus zorgt de auto voor verwarring. Niet alleen is het lastig te zien of een auto een Golf danwel Golf Plus is, door het geringe verschil tussen beide auto's rijst ook de vraag wat het nut is van deze extra ruime Golf. Is de Golf Plus een kleine MPV of een grote hatchback? Een testrit moet een antwoord op alle vragen geven.

Het verschil tussen de Golf en Golf Plus is misschien niet zo makkelijk te zien, bij het instappen is het meteen duidelijk. De zit is hoger en dat maakt de instap eenvoudiger. Dan is ook merkbaar dat het dak beduidend hoger is. De Golf Plus voelt in alle opzichten groter dan een traditionele Golf. De aangenaam grote stoelen doen daar een schepje bovenop. In vergelijking met Japanse en Koreaanse familieauto's, is de Golf duidelijk door Europeanen voor Europeanen gemaakt en dat is te merken.

Ruimte voorin

De verwantschap met de normale Golf is duidelijk, want de afwerking van het interieur van de Golf Plus is even smetteloos. Daar staat tegenover dat het ontwerp ervan even fantasieloos is. Het enige visuele hoogstandje is de rood/blauwe verlichting van de klokken. Verder is de Golf Plus vrij van iedere vorm van creativiteit of durf. Aan de andere kant: voor veel leaserijders is een dergelijk sober interieur beter dan de rijdende kinderkamer die andere fabrikanten van hun familieauto maken.



De Golf Plus maakt de naam waar in een flinke hoeveelheid extra bergruimte. Waar mogelijk is een bakje of vakje gemaakt. Waar onmogelijk paste nog een kledinghaakje of 12 volt stopcontact. Voorin zijn lades onder de stoelen, een brillenkoker bij de binnenspiegel, enorme deurbakken, twee vakjes in de middenconsole en twee vakjes tussen de voorstoelen te vinden.

Ruimte achterin

Het echte MPV-gevoel komt echter wanneer de aanstaande Golf Plus'er achterin plaatsneemt. Het idee achter iedere MPV is dat een hoog dak het mogelijk maakt meer rechtop te zitten en daarmee ontstaat als vanzelf meer beenruimte. Achterin de Golf Plus is de hoofdruimte enorm en de beenruimte gigantisch, geheel volgens MPV recept. Tenminste, als de bestuurder (m/v) daarvoor kiest, want de ruimte achterin is flexibel in te delen. De achterbank staat op rails en kan desgewenst zo dicht op de voorstoelen worden gerold dat zelfs kleine kinderen geen beenruimte meer hebben.

Net als voorin heeft Volkswagen ook achterin de Golf Plus driftig extra voorzieningen toegevoegd. De middenconsole heeft twee bekerhouders, een regelbare luchttoevoer en een 12 volt aansluiting. Aan de achterkant van de rugleuning van de voorstoelen zijn praktische tafeltjes te vinden. De middelste zitplek van de achterbank kan worden opgeklapt waarna een extra tafeltje tevoorschijn komt.

De bagageruimte is bij de transformatie van Golf naar Golf Plus niet vergeten. De bagageruimte is beduidend groter dan die van een gewone Golf: minimaal 395 liter (achterbank in de achterste stand) voor de Golf Plus tegen 350 liter voor de standaard Golf. Zelfs een king size kinderwagen past gemakkelijk achterin de Golf Plus. Onder de lange laadvloer is een dubbele bodem te vinden om kostbaarheden of tere stukken te kunnen scheiden van de overige bagage.

Wanneer de achterbank wordt opgeklapt om de bagageruimte te vergroten, is het niet nodig eerst de zitting op te klappen; die maakt vanzelf ruimte. De Golf Plus heeft geen losse achterstoelen, de achterbank is ook niet uit te nemen en verschilt daarin van een "echte" MPV.



Weggedrag

Waarin de Golf Plus ook verschilt van een traditionele MPV is het weggedrag. Een gewone MPV haalt de ruimte uit de hoogte, maar dat betekent ook een hoger zwaartepunt (slechte wegligging) en veel windvang (hoog verbruik). De Golf Plus is 9,5 cm hoger dan een gewone Golf, maar 5,4 cm lager dan Volkswagen's eigen Touran.



Het verschil is te merken, want de wegligging benadert die van de gewone Golf. De Golf Plus rijdt als een gewone personenauto, niet als een MPV. De iets hogere zit geeft geen beter overzicht over het verkeer, daarvoor is het verschil te klein. Bij snel genomen bochten lijkt de Golf Plus door diezelfde hoge zit echter wel heviger te reageren dan een gewone Golf. De wegligging is desondanks vergelijkbaar met die van de gewone Golf en daarom heel wat veiliger dan de

gemiddelde MPV. Dit is hét sterke punt van de Golf Plus: wel de lusten, niet de lasten.

Niet alleen het onderstel is geleend van de normale Golf, ook de aandrijving is dezelfde. De Golf Plus is daarom leverbaar met een waar arsenaal aan motoren en overbrengingen: van 1.4 liter benzinemotor tot 2-liter diesel. Deze praktische familie-Golf is logischerwijs niet leverbaar in spannende GT32 of GTi uitvoering.

De testauto is voorzien van de lichtste dieselmotor op de prijslijst. Dat is een 1.9 liter 4-cilinder met 2-kleppen per cilinder; een achterhaalde techniek die menig ander merk al lang niet meer levert. Vooral na een koude start nagelt de krachtbron er daarom lustig op los. In vergelijking met de laatste generatie Japanse diesels, mist de Golf verfijning. Eenmaal warmgereden is het geluidsniveau gemiddeld.

De 105 pk sterke diesel komt in het dagelijkse verkeer goed mee. Alleen wanneer het uiterste wordt gevraagd, bijvoorbeeld bij inhalen op een provinciale weg, was een zwaardere dieselmotor prettiger geweest.

Automaat

Alle motoren zijn leverbaar in combinatie met een automaat. Voor de benzinemotoren is dat een traditionele automaat, de dieselmotoren worden gekoppeld aan Volkswagen's feestnummer: de "Direct Shift Gear" (DSG). Deze vernuftige techniek werkt met twee versnellingsbakken. De ene heeft alle even verzetten, de andere de oneven verzetten. Terwijl de ene versnellingsbak daadwerkelijk voor de overbrenging zorgt, legt de andere versnellingsbak het volgende verzet alvast in. Schakelen is daarom niet wachten op het kiezen van de volgende versnelling, maar slechts het razendsnel wisselen van versnellingsbak.



DSG geeft de bestuurder de mogelijkheid zelf te schakelen, maar kan zich ook als een volwaardige 6-traps automaat gedragen. De techniek is niet die van een conventionele automaat en dat maakt de DSG versnellingsbak veel zuiniger. Na een lange proefrit met snelweg en het nodige stadsverkeer laat de boordcomputer een voorbeeldige 5,1 liter per 100 km noteren. Het laatste bewijs dat het concept van de Golf Plus deugt: alle voordelen van een MPV, maar geen van de nadelen.

Conclusie

Zelden is de naam van een auto zo goed gekozen: de Golf Plus is precies wat de naam zegt. De Golf Plus biedt alles wat de vertrouwde Golf biedt, maar dan met een beetje meer. Dat begint helaas met een nog gepeperder prijskaartje, want voor de prijs van deze Golf Plus levert menig concurrent een even complete maar veel grotere 7-persoons familiebus.

Zo'n bus heeft in de regel echter een matig weggedrag, fors verbruik en afmetingen die niet altijd even praktisch zijn. De Golf Plus kent geen van die nadelen, maar wel veel van de voordelen. De belangrijkste daarvan zijn vier extra royale zitplaatsen, een enorme bagageruimte die slim is in te delen en een interieur dat voor de gelegenheid tjokvol is gestopt met bergvakken. Omdat de Golf Plus geen MPV is, vertoont de Golf Plus ook geen MPV-weggedrag of MPV-verbruik. In plaats daarvan

rijdt en voelt de Golf Plus als iedere andere Golf,
maar dan met extra's. ■



Specificaties

Volkswagen Golf Plus 1.9 TDi 105 Sportline DSG

Afmetingen



Lengte x breedte x hoogte	420 x 176 x 158 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.395 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	55 l
Kofferinhoud	395/1360 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Cilinderinhoud	1896 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	105 pk @ 4000 tpm
Koppel	250 Nm @ 1900 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	11,9 sec.
Topsnelheid	183 km/u
Verbruik combinatierit	5,4 l / 100 km
Verbruik stadsrit	6,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 23.780
Basisprijs	€ 15.250