



Volkswagen Golf Sportsvan

Een Golf met een dikke plus

Autotest | Autofabrikanten zijn uiterst behendig om van één model meerdere varianten te maken. Zo is er naast de vertrouwde Volkswagen Golf hatchback, een chique cabrio, een ruime stationwagon, een statige sedan ("Jetta" genaamd), een snelle GTI en nu ook een "Sportsvan". Welke meerwaarde heeft deze nieuwste variant boven de bestaande varianten van de Golf?

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: de "Sportsvan" biedt meer ruimte dan de anderen versies van de Golf. Terwijl de stationcar de extra ruimte uit de lengte haalt, doet de Sportsvan dat uit de hoogte. Daarmee richt de stationcar zich op het vervoer van goederen en is de Sportsvan bedoeld voor grote gezinnen. Op die manier is de Sportsvan een alternatief voor een MPV (Multi Purpose Vehicle), maar dan met het vertrouwde uiterlijk van een Golf.

Plus

Voorheen was deze extra ruime Golf bekend onder de naam "Golf Plus". Voor deze nieuwe generatie achtte men het nodig om de naam "Plus" te vervangen door "Sportsvan". Waarom deze keuze is gemaakt, is niet gecommuniceerd. Toch, na enig aandringen kwam het hoge woord er uit: het imago van de naam "Golf Plus" is dusdanig dat, om nieuwe kopersgroepen aan te spreken, een nieuwe naam een vereiste is.



Begrijpelijk, want de Golf Plus was technisch gezien inmiddels ruimschoots ingehaald door de andere varianten van de Golf. Daarom bestond het koperspubliek nog slechts uit zestigplussers. Met de Sportsvan wil Volkswagen naar eigen zeggen gezinnen en zelfs de liefhebbers van "premium" automobielen naar de showroom trekken. Immers, dit is geen "familiebusje", maar slechts een hoge personenauto.

Het doel is inmiddels duidelijk. Het vinden van de middelen is een stuk eenvoudiger. Had de Plus een bedaagd en weinig dynamisch voorkomen, de

Sportsvan doet in dat opzicht zijn naam eer aan. Dankzij de inmiddels vertrouwde stijl van de Golf met de scherp gesneden lijnen over de flanken, de ietwat schuin aflopende daklijn en het frivole derde zijruitje ligt de auto goed op het netvlies. Grote lichtmetalen velgen en metallic lak maken het plaatje van de testauto compleet.



Hoewel geen enkel plaatwerkdeel overeen komt met de Golf hatchback, is de auto wel als dusdanig herkenbaar. Vooral de neus heeft grote overeenkomsten met zijn kleinere broertje. Daarbij loopt, net als bij de drie- en vijf-deursuitvoering, de lijn van de bovenste lamel optisch door in de koplampen en vervolgens in de lijn die de zijkant domineert.

Ergonomie

Van binnen is het een feest der herkenning. Het navigatiesysteem, de knoppen van de climate control, de klokken en het stuurwiel komen rechtstreeks uit de Golf 7. Het interieur is qua opzet vertrouwd, maar verschilt wel van de overige Volkswagens. Door de mooie materialen, zoals pianolak panelen en chrome omranding van de instrumenten, onderscheidt de Sportsvan zich van vele concurrenten. Bij andere auto's in deze klasse is het ontwerp veelal sprankelender, maar steekt het geheel minder goed in elkaar.



Ook op ergonomisch vlak zijn producten van VAG altijd weloordacht. Hierop is de Sportsvan geen uitzondering. Alles zit waar men verwacht dat het zit en de bediening gaat op het gevoel. Een echt nadeel is de lage basisstand van de middenarmsteun vóór. Om de rechterarm te kunnen laten rusten moet óf de stoel een stuk naar beneden (met een minder fijne zitpositie tot gevolg) óf moet de steun omhoog geklapt worden. Bij de laatste optie scharniert de steun naar boven, waardoor het oppervlak vermindert en na een tijdje gaat irriteren op de elleboog.



Ruimte

Waaruit de concurrentie bestaat, is niet met één segment te beantwoorden. Aan de ene kant is de Sportsvan een concurrent voor compacte middenklasser crossovers met een hogere zitpositie

(zoals de Nissan Qashqai) en aan de andere kant de C-segment MPVs. Deze laatste groep is nieuw voor de opgehoogde Golf.

Doordat de technici bij de ontwikkeling van de Sportsvan interieurflexibiliteit hoog op het eisenlijstje hadden staan, benadert de Sportsvan de praktische mogelijkheden van bijvoorbeeld een Citroën C4 Picasso en Renault Scénic. 500 liter bagageruimte wanneer de achterbank overeind staat en liefst 1520 liter wanneer deze is neergeklapt, zijn waarden waar deze Volkswagen zich niet voor hoeft te schamen.

Daarbij is de achterbank in onafhankelijke delen te verschuiven in de lengterichting en kan ook de rugleuning in verschillende hoeken worden versteld. Met de achterbank in de achterste stand is er ruim plek, ook voor lange passagiers. Om het MPV-gehalte te versterken zijn de leuningen van de voorstoelen voorzien van opklaptafeltjes.



Nomen non est omen

Qua exterieurdesign is de naam "Sportsvan" te begrijpen, qua rijgedrag komt het sportieve niet tot uiting. Maar negatief is dat feit niet. Auto's die vooral bedoeld zijn voor jonge gezinnen of ouderen met kleinkinderen, moeten vooral comfortabel zijn. Daarin slaagt de Sportsvan met vlag en wimpel. Oneffenheden in het wegdek worden keurig gladgestreken. De besturing is voldoende direct, maar zeker niet overdreven gevoelig. Zijn extra hoogte ten opzichte van de normale Golf is ietwat merkbaar door het meer overhellen van de carrosserie in bochten,

maar dat mag eigenlijk geen naam hebben. Ook hier heeft de Sportsvan dus een streepje voor op een traditionele MPV.

Sportief rijden wordt daarentegen enigszins mogelijk gemaakt door de motorisering waarmee tijdens deze eerste kennismaking kon worden. Zowel de 1.4 TSI (benzine) als de 2.0 TDI (diesel), beide met 150 pk, maken van de Sportsvan een rappe auto die moeiteloos meekomt met het verkeer. Zelfs op steile hellingen sleuren beide motoren de 1.400 kilogram zware auto zonder brommen naar boven.

De meeste kilometers werden afgelegd met de sterkste benzinemotor, in combinatie met de voor de Golf zo vertrouwde automatische 7-traps DSG-versnellingsbak. Volgens de fabrieksopgave moet met de "1.4 TSI DSG" een verbruik van 5.5 liter per 100 kilometer mogelijk zijn. Aangezien er voornamelijk in bergachtig gebied gereden werd, hetgeen allesbehalve meewerkt aan een laag verbruik, kwam het gemiddelde verbruik uit op 8.4 liter per 100 kilometer. In het vlakke Nederland zal de waarde een stuk positiever uitpakken.

Conclusie

De keuze om het over een andere boeg te gooien bij de opvolger van de Golf Plus, pakt goed uit. Niet alleen het uiterlijk ging er met sprongen op vooruit, ook het interieur, de rijeigenschappen en de verbruikscijfers zijn flink verbeterd. Alle de sterke punten van de Golf Plus zijn behouden, zoals de hoge zit en de compacte buitenmaten gecombineerd met een ruim interieur. Daar zijn de extra flexibiliteit van de achterbank, een grotere bagageruimte en een hoogwaardiger materiaalgebruik aan toegevoegd.

Ongezien zijn er in Nederland al meer dan 200 Sportvans verkocht. Met een prijsniveau dat onder dat van de Golf Plus ligt en concurrerend is ten opzichte van MPVs, kan geconcludeerd worden dat de Sportsvan alles in zich heeft een succes te worden; meer nog dan zijn voorganger. ■

Specificaties

Volkswagen Golf Sportsvan 1.4 TSI Highline DSG

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	434 x 181 x 158 cm
Wielbasis	269 cm
Gewicht	1.283 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	500/1520 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1395 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 5000 tpm
Koppel	200 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,9 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	5,2 l / 100 km
Verbruik stad	6,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	121 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.890,-
Prijs instapmodel	€ 22.690,-