

**Auto & Motor
TECHNIEK**

© **WWW.AMT.NL** - Dé internetsite voor de Automotive Professional

Meer auto voor meer geld

Kostbaar goed

Volkswagen durfde met de succesvolle Golf de sprong naar een baanbrekend nieuw model nog niet aan. Vandaar dat ook de vijfde generatie nog steeds een uiterst herkenbare auto is die weinig bekijks trekt. Dat schijn ook hier bedriegt is duidelijk, want de Golf is wel degelijk van A tot Z een compleet nieuwe auto.

Ondanks dat er geen plaatwerkdeel hetzelfde is, staat er toch een heel herkenbare Golf. De Golf V is aan alle kanten flink wat groter geworden, al zie je dat verschil er niet direct aan af. Hij groeide in de lengte, breedte en hoogte met respectievelijk 6, 2 en 4 cm, de wielbasis werd zelfs 7 cm langer. De dikkere wielkasten verschaffen de nieuwe Golf een potent aangezicht. Wie iets beter kijkt ziet leuke details zoals clignoteurs verwerkt in de zijspiegels, de dikke A-stijlen die als het ware uit de voorschermen groeien en de 'schouder' in de oplopende flanken.

Volkswagen keek niet alleen naar zijn Golf-klienten, maar hield ook de concurrentie stevig in de gaten. Met als belangrijkste resultaten een geheel nieuwe wielophanging en een betere, uitgebreidere standaard uitrusting. Ook al is die nog altijd niet helemaal compleet, wat gezien het prijsniveau opmerkelijk mag worden genoemd.

We noemen als directe concurrenten van de Golf V, die als kaalste driedeurs vanaf € 18.275,-

Aan de achterkant is het verschil met de vorige versie iets duidelijker te zien door de compleet andere achterlichten. Volkswagen gebruikt het opvallende embleem als hendel voor de achterklep.



Je moet wel even goed kijken, maar dit is heus de nieuwe Golf V. Let op de grote koplampen en de stevige luchthappers en je weet het weer.

in de prijslijst staat, de nog iets nieuwere Opel Astra, de Alfa 147, Ford Focus, Mazda 3, Mercedes A, Peugeot 307 en Renault Mégane. Onze testauto kwam als Comfortline met onder de motorkap de nieuwe en uiterst potente 2.0 liter TDI die voor een respectabele € 29.525,- in de prijslijst staat. Door de montage van enkele extra's zoals ESP, Climatronic, metallic lak, een VW-radio en een opbergvak tussen de voorstoelen, kwam de totale prijs zoals getest, op € 31.520,-. Heel veel geld!

Boordevol trekkracht

Volkswagen levert in de Golf V naast de benzinemotoren voorlopig nog maar twee zelfontbranders: dat zijn de 77 kW 1.9 TDI en een nieuwe 103 kW 2.0 TDI. Later volgt dan nog een atmosferische 2.0 liter SDI. De sterkste van

de drie, dus de nieuwe 103 kW 2.0 TDI, was in onze testauto gemonteerd. Twee zaken vallen na het starten van de motor meteen op: hij laat zich goed horen (koud natuurlijk vooral, maar ook wanneer hij door en door warm is) en hij heeft een werkelijk enorme trekkracht waarbij het niets uitmaakt in welk toereengebied of in welke versnelling je op dat moment zit. De turboluit laat zich ook direct al opvallend goed horen.

De dwars opgehangen unit drijft de voorwielen aan via een 6-bak die standaard wordt gemonteerd op alle Golf V modellen van 85 kW en meer. De 2.0 liter TDI diesel is een compleet nieuwe motor met 16 kleppen en pompverstuurtechniek. De precieze cilinderinhoud bedraagt 1968 cm³ welke mede dankzij een opvallend lange slag van 95,5 mm wordt verkregen. De boring meet precies 81,0 mm. Het vermogen bedraagt 103 kW bij 4000 t/min, het maximum koppel van 320 Nm wordt al bij



Volkswagen waagde zich ook in het interieur niet aan experimenten. Ook al is elk schroefje nieuw, toch zal de Golf rijder er zich direct in thuis voelen. De kwaliteit staat op een hoog peil.



Achterin is het goed toeven op de in ongelijke delen omklapbare achterbank. De Comfortline beschikt over een middenarmsteun, een skilruik en dubbele bekerhouder in de console.



De bagageruimte werd 30 liter groter en Volkswagen monteert standaard geen reservewiel maar een reparatieset onder de vloerplaat.

Nuchtere kwaliteit

Volkswagen bouwt met de Golf V de grootste en de ruimste Golf ooit. Centimeter voor centimeter groeide dit type vanaf de Golf II totdat hij nu qua afmetingen en binnenruimte heel goed te vergelijken is met de Passat-modellen van vroeger jaren. Bij deze Golf kun je dus ook achterin goed je benen kwijt. Los daarvan zijn er aangenaam veel bergplaatsen voor kleine spullen aanwezig, tot een netje onderin de hoedenplank aan toe. Bovendien is de bagageruimte niet onaanzienlijk vergroot en zijn de twee ongelijke rugleuningsdelen heel eenvoudig omklapbaar waardoor de ruimte variabel bruikbaar is. De achterzitting blijft op z'n plaats. In de drieurs auto heb je een groot portier dat ruim open zwaait en daarmee wel een prima instap biedt, maar dat in een ietwat

Mooie, goed overzichtelijke instrumenten met een heldere boordcomputer zijn recht voor de bestuurder geplaatst.



De middenconsole is helemaal nieuw en omvat onder meer de optionele radio/CD en de klimaatregeling.



Foto's: Jan Liefstink

krappe parkeerplaats tevens voor een probleem zorgt. Want hoe blijft je portier open staan zonder de lak van de buurman te beschadigen? Dankzij de easy-entry is de instap naar achteren relatief eenvoudig.

Grote, goed gevormde maar vrij harde stoelen wachten de inzittenden op. Ze blijken ook op lange afstanden meer dan voldoende comfortabel. De bestuurdersstoel is in lengte en hoogte (met een prettig bedienbare hendel) verstelbaar, de stuurkolom kan kantelen en schuiven. Een makkelijke rijpositie is aldus heel simpel in te stellen. De bestuurder kijkt op een duidelijk afleesbaar instrumentarium dat ten opzichte van de voorgaande Golf veel herkenbaars bevat. Geen gewaagde meters en aanduidingen, maar gewoon grote, ronde instrumenten.

De geheel nieuwe middenconsole omvat de bediening voor radio/CD (indien gemonteerd!) en de klimaatregeling. In elektronische vorm is deze laatste een extra. Hiermee geven we al een beetje aan dat Volkswagen de klant toch weer voor enkele onderdelen extra laat betalen. Zo is een radio/CD niet standaard want Volkswagen gaat er kennelijk van uit dat de eigenaar liever zelf een keuze doet uit het brede aanbod van audiosystemen. Een airco hoort evenmin op de basis-Golf maar komt wel in combinatie met de duurder Comfortline en Sportline. De halfautomatische bediening ervan werkt simpel.

Je kunt de Golf V overigens zeker niet echt kaal noemen gezien de standaarduitrusting die bij de Trendline onder meer elektrisch bediende zijruit, centrale vergrendeling met afstandsbediening, cruise control, boordcomputer, Sevotronic-stuurbekrachtiging en elektrische verstelling en verwarming van de zijspiegels inhoudt. En ook op het gebied van passieve veiligheid zorgt Volkswagen goed voor de inzittenden door de montage van gewone en zijairbags voorin, hoofdairbags voor en achter, drie-

1750 t/min bereikt!

De 1256 kg zware Golf springt bij elke aanraking van het gaspedaal met grote voortvarende vooruit. Hij is enorm snel en er zijn maar weinig andere weggebruikers die dit geweld kunnen bijhouden. De geheel nieuwe zesversnellingsbak schakelt uitstekend en dankzij de perfect werkende koppeling is het veranderen van verzet een aangename bezigheid.

Overigens viel ons tijdens de testperiode steeds op dat een zesbak in combinatie met een motor als deze 2.0 liter TDI eigenlijk nauwelijks nodig is. Zo erg veel verschilt het geluidsniveau niet tussen vijf en zes. De diesel laat zich voor het menselijk oor steeds goed horen. Naast de standaard zesbak levert Volkswagen straks in combinatie met de 2.0 liter TDI als optie ook de revolutionaire DSG-versnellingsbak met dubbele koppeling. Deze wordt nu nog alleen gemonteerd op de Golf R32 en de Audi TT 3.2.

Gebruiksafhankelijk onderhoud

Volkswagen heeft alle benzine- en dieselmotoren van de Golf V voorzien van het VOI-systeem. Daarmee is de vervanging van de motorolie en het oliefilter variabel geworden. Afhankelijk van onder meer het aantal koude starts, de gebruikscondities en temperaturen, bedraagt de interval minimaal 15.000 km of 1 jaar en maximaal 30.000 km of 2 jaar. Volkswagen schrijft voor alle motoren een VV 506.01 motorolie voor. Controle van klepspel is niet nodig. Iedere 30.000

km (of 2 jaar) wordt het interieurfilter vernieuwd. De bougies zijn bij 60.000 km aan de beurt en het luchtfilter pas bij 90.000 km (of 6 jaar). Bij de benzinemotoren is alleen de 2.0 FSI motor met een tandriem uitgerust die bij 180.000 km gewisseld dient te worden. De diesels hebben allemaal een tandriem die bij 120.000 km toe is aan vervanging. De schakelbakken zijn voor het leven gesmeerd, de automaten worden bij 60.000 km ververs (G 052145 A2) evenals de DSG-transmissie (G 052182 A2). ●



Onder de motorkap van de Golf V treffen we een aantal bijzondere motoren aan, zoals twee direct ingespoten benzinemotoren (1.4 en 1.6 liter) en de nieuwe, krachtige 2 liter TDI met 16 kleppen.

puntsgordels voor de vijf zitplaatsen en antiwhiplash hoofdsteunen voor de beide voorstoelen. De actieve veiligheid in de nieuwe Golf beperkt Volkswagen tot ABS, want voor ESP moet weer extra in de buidel worden getast. De mooie materialen en ook de manier waarop het gehele interieur in elkaar is gezet geven aan dat Volkswagen aan de kwaliteit zeer veel aandacht heeft besteed. En ook daar gaat een deel van het geld naartoe!

Modelserie en prijzen

Volkswagen Golf 1.4 55 kW:	€ 18.275,-
Volkswagen Golf 1.4 FSI 66 kW:	€ 19.245,-
Volkswagen Golf 1.6 FSI 85 kW:	€ 20.780,-
Volkswagen Golf 1.9 TDI 77 kW:	€ 24.105,-
	€ 26.580,-

Bovenstaande prijzen zijn gebaseerd op een 3-deurs Trendline
5-deurs: + € 850,-. Comfortline: + € 2.945,-. Sportline: + € 3.145,-.

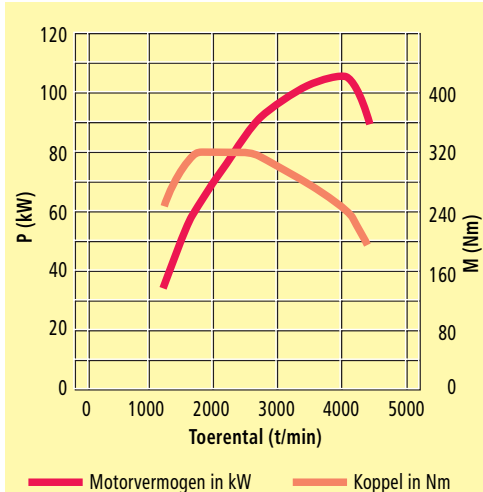
ABS:	standaard
Stabiliteitsregeling:	optie € 350,-
Zijairbags:	standaard
Hoof dairbags:	standaard
Regensensor:	optie € 200,-
Centrale vergrendeling met afstandbediening:	standaard
Elektrische ruiten:	standaard
Halfautomatische airco:	standaard op Comfort- en Sportline
	(Trendline + € 1.160,-)
Automatische airco:	optie op Comfort- en Sportline + 350,-
	(Trendline + € 1.510,-)
Cruise control:	standaard
Audiosysteem:	optie € 625,-
Navigatiesysteem:	optie € 920,-
Elektrisch schuif/kanteldak:	optie € 995,-

Importeur: Pon's Automobielhandel,
☎ (033) 494 99 44, www.volkswagen.nl

Groots weggedrag

Volkswagen was na al die jaren hard toe aan een nieuwe bodemplaat en aan een nieuw, modern onderstel. Wij maakten in de VW Touran en de Audi A3 eerder al kennis met deze componenten, maar daarmee gaf Volkswagen nog steeds niet prijs hoe de nieuwe Golf V zich op de weg zou gedragen. Bij de Touran en de A3 praat je tenslotte over heel andere auto's. Aan de voorkant van de Golf schittert een vernieuwde McPherson-constructie. Aan de achterkant heeft een voor de Golf waarachtige revolutie plaats gevonden met de montage van een semi-multilink constructie. Ten opzichte van de Audi A3 monteert Volkswagen hierbij hooggeplaatste hulpveren. Het netto resultaat van deze inspanningen is een rustig en comfortabel op de weg liggende Golf. De auto voelt veel groter aan dan zijn voorganger en je hebt geen moment meer het gevoel in een Golf onderweg te zijn. Dat is een groot compliment, want ook zijn voorganger was in dit opzicht al erg volwassen. De Golf V is een comfortabele, stabiele en veilig aanvoelende auto waarmee je moeiteloos lange reizen maakt. ●

Dick Schornagel



**Auto & Motor
TECHNIEK**

Testmetingen

Max. motorvermogen (fabrieksopgave): 103 kW bij 4000 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave): 320 Nm bij 1750 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h:6,4 sec.0-100 km/h: 9,3 sec.80-120 km/h:6,8 sec.
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 63 dBA100km/h: 65 dBA120 km/h: 68 dBA
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit: 7,1 liter op 100 kmBuitenweg: 4,5 liter op 100 km
Combinatierit:5,4 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:6,6 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):203 km/h
Gegevens:	Pon's Automobielhandel



Wie voor het bekende silhouet

van de Golf valt, gaat zeker ook van deze auto houden. Hij is in alle opzichten een Golf, maar ook in bijna alle opzichten beter dan zijn voorgangers. De gebruikte materialen spreken zeer aan, en dat geldt ook voor de wijze waarop de auto in elkaar is gezet. Leuk dat embleem als hendel voor de achterklep!



Volkswagen durft het toch

weer aan de basisversie zonder radio en airco uit te rusten, waar de meeste concurrenten deze zaken standaard leveren. We vonden onze Golf tamelijk rumoerig, zowel wat motorgeluid als windgeruis betreft. De in de zijspiegels geïntegreerde clignoteur leidt de bestuurder vooral in het donker te veel af. We vinden de nieuwe Golf ook nogal duur.