

**Auto & Motor
TECHNIEK**

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

Succesnummer opnieuw verbeterd

Nóg meer klasse

Niet iedereen ziet het meteen, maar er is wéér een nieuwe Golf. De zesde generatie van deze wereldwijde bestseller dient zich aan, maar Volkswagen koos ervoor om de lijn van de vorige serie te volgen. Daarmee lijkt de Golf VI een tussenmodel, in afwachting van een compleet nieuwe Golf VII in 2011. Volkswagen bracht de Golf op een nóg hoger plan.

Echte Golf-kenners zien de verschillen onmiddellijk, want geen enkel stuk plaatwerk van het uitgelopen model ging mee naar de Golf VI. Wat er aan de onderkant, zoals de bodemplaat en de wielophanging nog wél van de vorige generatie is gebleven, kun je aan de buitenkant niet zien. De nieuwste Golf is ook van een nóg betere kwaliteit dan voorheen en, prettig voor Volkswagen zelf, goedkoper in de productie dan de Golf V. De nieuwe Golf wordt ook nu weer als driedeurs en als vijfdeurs geleverd. Daarnaast zijn er afgezien van het basismodel Easyline, waarvan er maar één in de prijslijst staat, de uitvoeringen Trendline, Comfortline en Highline. De prijslijst begint bij de éénmalige 1.4-16v Easyline die een uitgave van € 17.790,- vergt. Onze testauto, de 1.4 TSI met 7-traps DSG-automaat kwam op een basisprijs van € 30.190,-. Dankzij een aantal dure pakketten bedroeg de totale schade een stevige € 39.070,-.

Bijna vanaf het moment van de Golf-verschijning kreeg dit model in het compacte segment de zeldzame distinctie van een eigen klasse. En in die Golf-klasse hebben zich door de jaren heen diverse concurrenten aan deze bestseller gespiegeld. Zoals op dit moment onder meer de Citroën C4, Peugeot 308, Skoda Octavia, Volvo S40 en de Toyota Auris.

Opvallend krachtig

De topmotor voor de Golf VI is de nieuwe 118 kW 1.4 TSI. Een motor met deze inhoud lijkt voor dit type auto wat aan de kleine kant, maar geloof ons, deze krachtbron is tot heel wat in staat! Voor de in 2007 geïntroduceerde en al en-

kele malen gelauwerde 1.4 TSI, heeft Volkswagen de oorspronkelijke VW Polo-krachtbron op een aantal punten 'verbouwd'. Er is nu directe inspuiting toegepast, de nokkenastandriem werd door een ketting vervangen en als klap op de vuurpijl kreeg de 90 kW-versie een turbo met intercooler. Daarnaast verscheen er een 103 kW variant met een combinatie van een mechanische compressor volgens het Roots-principe plus een turbo met intercooler. Een motor die onder meer ook in de Golf Plus, Jetta en Touran wordt geleverd. Voor de Golf VI is nu een nieuwe 118 kW uitvoering beschikbaar.

De werking van de beide aanjagers verloopt voor bestuurder en inzittenden totaal onopgemerkt, je hóort ze zelfs niet eens. De door een riem aangedreven compressor begint zijn werk zodra de auto wegrijdt en verhoogt op nuttige wijze het koppel al direct bij lage toeren. De turbo komt er later in, waarna beide in serie werken tot 3500 t/min waar de compressor snel afbouwt en de turbo alleen blijft werken. Een geniaal systeem dat voor dusdanig verbazingwekkende prestaties zorgt, dat je met de relatief bescheiden Golf veel grotere en duurdere auto's moeilijke momenten kunt bezorgen.

Voorbeeldige automaat

Het kleine gifkikkertje, dat een maximum koppel levert van 240 Nm bij 2000 t/min, kan naar keuze met een zesbak worden geleverd óf, en die is ook nieuw: met de zeventraps-DSG. De perfecte combinatie!

De Golf VI 1.4 TSI DSG manifesteert zich als een geruisarme aandrijving. Hij drinkt iets meer



Grote, brede achterlichten zijn een heel verschil met de Golf V en ze staan erg stoer.

benzine dan de handgeschakelde uitvoering. Het door de fabrikant opgegeven gunstige verbruik en CO₂-uitstoot hebben wij tijdens onze test niet kunnen halen. Theorie en praktijk gaan niet altijd samen.

De TSI kan desgewenst ook héél rustig toeren, want bij 100 km/h draait hij slechts een half streepje meer dan 2000 t/min en bij 120 km/h nog altijd niet meer dan 2500 t/min. Onder die omstandigheden is hij uiteraard wél zuinig. De van een dubbele koppeling voorziene DSG-automaat met zeven trappen is op dit moment één van de absolute toptransmissies op de markt. De bak die een S-stand heeft en ook met de hand kan worden geschakeld (aan de pook of met flip-pers aan het stuur), werkt feilloos, schokvrij en supersnel. Wij vonden alleen dat hij tijdens de opwarmkilometers te snel in de 5^e en zelfs de 6^e schakelde. Met de hand terugzetten of de bak in de S-stand zetten, ging veel beter.

Als een Audi

De hoogwaardige kwaliteit die de Golf VI van buiten uitstraalt, is ook in het interieur duidelijk voelbaar en zichtbaar. Volkswagen verkoopt de Golf al enige tijd bijna voor Audi-prijzen, maar de nieuwste versie is ook bijna een Audi, zo solide en smaakvol is nu de afwerking van het interieur.

In de Golf zitten stevige stoelen die het lichaam goed verankeren. De uitvoering die wij meekregen had met de hand verstelbare sportstoelen met lederen bekleding en die zullen daar zeker



Alles is anders aan de Golf VI, maar je moet het vorige model goed in je geheugen hebben. Hij heeft hetzelfde silhouet als voorheen, maar is iets breder in de schouders.



Van binnen ademt de nieuwe Golf een hoogwaardige sfeer, die niet onderdoet voor Audi.



De afleesbaarheid van de instrumenten is top. Geen blauwe dashboardverlichting meer.

De middenconsole wordt beheerst door het navigatiescherm. De bediening van de navi is simpel en dat geldt ook voor de klimaatregeling en audio.



De achterbank is in enkele handomdraai in twee ongelijke delen om te klappen. De totale ruimte gaat dan naar 1305 liter. Onder de vloer ligt een thuiskomstertje.

toe hebben bijgedragen.

De belangrijkste instrumenten zitten recht voor de bestuurder in twee diepe, schuin afgesneden kokers wat een aardig effect geeft. De snelheidsmeter en de toerenteller zijn duidelijk afleesbaar. In de ene zit de temperatuurmeter, in de andere de brandstofmeter. Tussen de beide instrumenten bevindt zich de boordcomputer en

wanneer een navigatie is gemonteerd, ook nog de digitale aanwijzing voor de rijrichting. Het multifunctionele stuurwiel is voorzien van radio-, telefoon- en boordcomputerbediening; de cruise control zit op de hendel van de clynoteur. De Golf is een makkelijke auto. Je start de motor en je rijdt intuïtief weg met deze nieuwe VW. Op de tunnel bevindt zich de dik verchromde se-

lecteurhendel van de DSG, de S-stand is voor sportief rijden waarbij later wordt opgeschakeld en eerder teruggeschakeld. Het scherm voor de navigatie en het audiosysteem is duidelijk afleesbaar, de verlichting 's avonds hindert niet. Aangezien de Golf op de bodemplaat van zijn voorganger is gebouwd en er amper wijzigingen in de afmetingen plaatsvonden, is de binnen-

AUTO

Test Volkswagen Golf VI 1.4 TSI 118 kW DSG

ruimte met de Golf V vergelijkbaar. Voorin zit je uitstekend, achterin is de ruimte goed tot matig en de beenruimte afhankelijk van de sociale instelling van wie er voorin zit. Bergvakken zijn er genoeg maar ze zijn tamelijk klein, vooral in de portieren en op de middentunnel. De achterbank is multifunctioneel, de bagageruimte meet 350 liter en is daarmee precies even groot als de Golf V.

Prijs loopt snel op

De standaarduitvoering van de Golf is compleet genoeg, maar toch kunnen zaken als een audio en een airco op de basismodellen ontbreken. Voor een complete audio moet je in de prijslijst snuffelen of een Highline kopen, een handbediende airco krijg je vanaf de Trendline. De Golf is een driedeurs auto, een vijfdeurs-versie kost € 625,- extra en wil je daar elektrisch bediende ruiten in dan wordt de rekening € 890,-. Maar verder kom je weinig tekort, want elektrische bediening van de portieruiten voorin en van de zijspiegels die tevens verwarmbaar zijn, afstandsbediende vergrendeling, warmtewerend glas, halogeenlicht met dagrijverlichting, een



De 1.4 TSI-motor mag dan een kleine inhoud hebben, maar levert grootse prestaties. Jammer is wel dat het praktijkverbruik niet correspondeert met de theoretische opgave. Voor zuinig rijden is een beheerste rijstijl nodig.

middenconsole met bergvak, een verlicht dashboardkastje en een thuiskomertje, ze horen er allemaal standaard op.

Qua veiligheid ging Volkswagen heel ver met de montage van zeven airbags waaronder een knie-airbag voor de bestuurder en er zitten antiwhiplash-hoofdsteunen voorin. ABS met EBV, MSR en ASR is standaard op alle modellen, maar voor ESP moet je helaas bijbetalen.

Onze Highline-testauto was ook nog voorzien van een Executive Plus-pakket (€ 1.895,-) en een € 1.090,- kostend Dynamic-pakket met 18" lichtmetaal, een lederen interieur met sportstoelen (€ 2.750,-), vier portieren met elektrische ruiten, een achteruitrijcamera en Park Assist voor € 1.065,- en nog wat losse zaken. Zo kwam de testauto uit op een prijs van € 39.070,-. Dat is best veel geld, ook al krijg je er topkwaliteit voor.

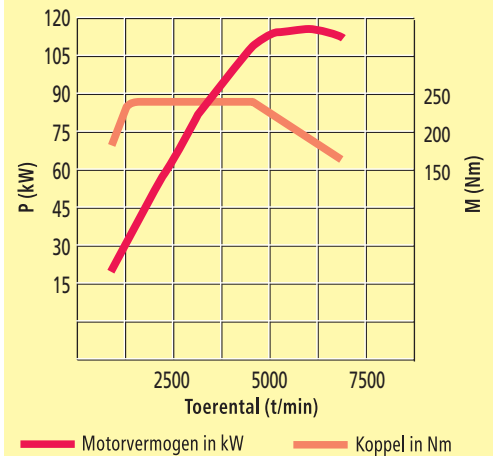
Stilte a.u.b.!

Volkswagen legt grote nadruk op de geluidsisolatie van de Golf VI en nam daarvoor diverse maatregelen. Zoals 'isolatiefilm' in de voorruit, nieuw ontworpen portierrubbers, zijspiegels die geen windgeruis veroorzaken en een betere isolatie tussen de motorruimte en de cabine. Het resultaat is een onder normale omstandigheden bijna niet hoorbare motor en erg weinig windgeruis. Maar omdat je zó weinig hoort krijg je te maken met het afroegedruide van de banden en dat kun je soms, afhankelijk van het wegdek, redelijk heftig horen.

De Golf VI is met z'n MacPhersons voor en een Multilink-achteras, een comfortabele auto. Grote verschillen in stuurkarakter met zijn voorganger zijn er niet ook al is hij op allerlei punten vernieuwd en aangepast. Hij onderstuit namelijk nog steeds een beetje in snel op-eenvolgende bochten, maar voelt stabiel aan. Je hebt middels het stuurwiel het gevoel dat je iets in 'handen' hebt en in alles wat de Golf VI doet zit een solide gevoel. Vooral solide, maar alles behalve opwindend.

Eén opmerking nog over de remmen. Deze doen het geweldig goed en houden hun druk ook na diverse noodstops, maar bij langzaam rijden is een fluwelen remvoet gewenst. Ze kunnen namelijk af en toe behoorlijk 'bijten'.

Dick Schornagel



Testmetingen

Auto & Motor
TECHNIEK

Max. vermogen (fabrieksopgave)118 kW bij 5800 t/min
Max. koppel (fabrieksopgave)240 Nm bij 2000 t/min
Acceleratie:	
0-80 km/h: 5,8 sec.0-100 km/h: 8,0 sec.
.....80-120 km/h: 5,6 sec.	
Geluidsmetingen:	
80 km/h: 63 dB(A)100 km/h: 65 dB(A)
.....120 km/h: 68 dB(A)	
Brandstofverbruik EC 93/116:	
Stadsrit:	7,5 liter op 100 km
Buitenweg:	5,2 liter op 100 km
Combinatierit:	6,0 liter op 100 km
Gemiddeld testverbruik:	8,0 liter op 100 km
Topsnelheid (fabrieksopgave):	220 km/h
CO ₂ -uitstoot:	139 g/km

Modelserie en prijzen

Volkswagen Golf 1.4-16v:	v.a. € 17.790,-
Volkswagen Golf 1.6:	v.a. € 20.290,-
Volkswagen Golf 1.4 TSI 90 kW:	v.a. € 21.690,-
Volkswagen Golf 1.4 TSI 118 kW:	v.a. € 26.090,-
Volkswagen Golf 2.0 TDI 81 kW:	v.a. € 25.490,-
Volkswagen Golf 2.0 TDI 103 kW:	v.a. € 28.490,-
Volkswagen Golf 2.0 TDI 4Motion:	v.a. € 32.190,-
Vijfdeurs-versie:	optie € 625,-
ESP:	optie € 750,- (standaard op 4Motion en DSG)
Remassistent:	standaard
Hoofdairbags:	standaard
Knie-airbag:	standaard
Elektrische ruiten voor:	standaard
Elektrische ruiten achter:	optie € 265,-
Audiosysteem:	optie (standaard op Highline)
Navigatiesysteem:	optie
Regensensor:	optie
Cruise control:	standaard op Comfortline/Highline (overige + € 175,-)
Halfautomatische airco:	standaard op Trendline
Automatische airco:	standaard op Comfortline/Highline
Lichtmetalen velgen:	optie (standaard op Highline)
Park Assist:	optie € 790,-
Automaat:	optie € 3.000,-

Pon's Automobielhandel

☎ (033) 494 99 44

www.volkswagen.nl



De combinatie van een solide, mooi gebouwde auto met de geweldige rijeigenschappen van een zó kleine motor, is verbluffend. De TSI-motor is een heerlijke, soepele en desgewenst ook weer supersnelle krachtbron. De combinatie met de DSG-bak met z'n dubbele koppelingen en zeven overbrengingen, is niet minder dan briljant.



De Golf VI had qua uiterlijk wel iets meer 'ik ben een nieuwe auto' mogen uitstralen, want bij deze versie moet je goed kijken om de verschillen te zien. Tijdens onze testweek werd er zelfs niet één keer naar de auto omgekeken. Ook niet door andere Golf-rijders. Jammer dat zaken als ESP, regensensor en audio extra betaald moeten worden.