

Clichés

De inleiding van deze rijtest zou vol kunnen staan met allerlei clichés over de Volkswagen Golf. Ik zou kunnen schrijven over de Golf als maatstaf in deze klasse of dat deze klasse zelfs als 'Golf-klasse' wordt betiteld. Ook kan ik een verhaaltje houden over de hoge productiekosten van de Golf V, die de komst van de goedkoper te produceren Golf VI versneld heeft. Of kan ik wellicht beter vertellen dat VW de Golf met zijn hoogwaardige afwerking en relatief hoge prijzen al jarenlang tegen premiumauto's zoals de BMW 1-Serie en de Audi A3 laat



aanschurken? In ieder geval is duidelijk dat Volkswagen met de nieuwe Golf hoog spel speelt en geen moment laat schieten om de Golf naar voren te schuiven als 'Das Auto'. Wat blijft er van de Golf VI over als er tijdens een 800 kilometer lange testrit verder wordt gekeken dan zijn strakke uiterlijk?

Donkere achterlichten

Doorgaans gaat een Golf pakweg zes jaar mee, maar de Golf V heeft het slechts vijf jaar volgehouden. Dat is althans wat je zult denken, want de Golf VI is namelijk geen compleet nieuwe auto. Het is een doorontwikkeling op basis van de Golf V en dat kan je niet ontgaan als je de V en de VI naast elkaar ziet. De wielbasis is hetzelfde en ook de modelverhoudingen komen sterk overeen. Desalniettemin zet Volkswagen met de Golf VI een auto neer die zich door details en ontwerpgimmicks – zoals de vouw die onder de ramen doorloopt – eenvoudig van de vorige Golf laat onderscheiden.



De zesde generatie van de Golf ziet er – zeker de geteste Highline met 18 inch velgen en in 'United Grey' – lekker 'dik' uit. De voorzijde met zijn zwarte grille en chromen randjes ziet er tezamen met de toegeknepen koplampen chique én stoer uit. Die zwarte grille doet zelfs wel wat denken aan de Golf I en II. De rest van de auto is een stuk minder spannend en met name de achterzijde is redelijk doorsnee en juist deze zijde van de auto is nog het meest á la Golf V.

Aan de zijkant valt het ontbreken van stootstrips op: dat ziet er aan de ene kant natuurlijk mooi strak uit, maar aan de andere kant is dat bij een gebruiksauto zoals een Golf op termijn een nadeel. Winkelwagentjes en openslaande portieren laten op deze manier snel hun sporen na. De achterzijde heeft in het geval van de Highline donkere achterlichten en je vraagt je af waarom de reflectoren in de bumper niet fraaier zijn weggewerkt. De onderkant van de achterbumper is sowieso het minst fraaie deel van de nieuwe Golf: de zwarte 'diffusor' en vooral de iele uitlaatpijpjes en de storend zichtbare uitlaatdemper passen eigenlijk voor geen meter bij de zo geperfectioneerde Golf. Wat ook niet past is de onmogelijkheid om xenon te bestellen. Pas tegen het einde van dit jaar wordt dat leverbaar en persoonlijk zou ik dan de aanschaf op korte termijn heroverwegen.

Vieze vingers

Volkswagen presenteert met het interieur van de Golf VI een afwerking en een materiaalgebruik, waar slechts weinig concurrenten tegenop kunnen. Overal waar je kijkt en voelt zijn er fraaie en zachte materialen, die we eerder bij duurdere en hoger geklasseerde auto's gewend zijn tegen te komen. De vormgeving van het dashboard is ten opzichte van de Golf V helemaal nieuw. De twee meters in Alfa Romeo-achtige kokers zijn iets teveel van het goede en ook het middenconsole dat met de twee luchtroosters



bovenin als een puist het interieur insteekt maakt het interieur qua opzet niet echt harmonisch. Het interieur geeft echter wel dat bekende gevoel van 'feel good', dat de Golf kenmerkt. Stap in en het voelt direct vertrouwd aan. Het is een ambiance die volledig subjectief is, maar door Volkswagen als een onbetaalbaar marketingaspect moet worden gezien.

De stoelen van de Golf zijn zoals we van Volkswagen verwachten: vrij hard en lekker stevig. De sportstoelen bieden veel steun en een geborgen gevoel: wel zijn ze vrij smal en dat zorgt ervoor dat sommige mensen de wangen van de stoel in hun lichaam gedrukt krijgen. Gelukkig is het ruimteaanbod wel prima voor elkaar. Zowel voor- als achterin hebben mensen met een normale lengte geen probleem om zichzelf comfortabel kwijt te kunnen. Opvallend is vooral de flinke hoofdruimte achterin. Ook biedt de Golf een voldoende ruime kofferbak, die zich laat openen door het als greep verklede logo. Het gevolg hiervan is dat je vieze vingers krijgt, want de achterzijde is een verzamelplaats voor vuil. Om dit te voorkomen moet je de kofferklep ook met een flinke ruk dichttrekken, anders moet je de klep met de hand doordrukken en ook dat zorgt weer voor smerige handen: een misser.

Indrukwekkende stilte

De zesde generatie van de Golf rijdt erg goed en nergens laat de auto grote steken vallen. In onze testauto zat de nieuwe commonrail dieselmotor, die als een enorme stap voorwaarts mag worden beschouwd. Het geluidsniveau van de motor is ten opzichte van de oude pompverstuiver enorm teruggedrongen en ook het welbekende turbogat van de oude TDI is door de commonrail diesel gedicht. In de auto hoor je weinig van de motor, maar als je wat verder in de toeren doortrekt – de DSG doet dat bijvoorbeeld bij inhalen – dan hoor je toch wel



degelijk dat je met een zelfontbrander aan het rijden bent. Eigenlijk is dat geluid het enige geluid dat in het interieur doordringt, naast wat afrologeluiden van de – forse – wielen. Het is knap dat VW bij een auto van dit formaat wederom zijn klasse is ontstegen. Vooral de stilte bij kruissnelheden tot 150 kilometer per uur is verbazingwekkend: bij onze limiet van 120 hoor je nauwelijks iets, of het moet de prima klank uit het behoorlijk dure audiosysteem RNS 510 zijn. Dat systeem kost – afhankelijk van de uitvoering – 2.500 tot 3.700 euro en het is de vraag of deze investering loont.

Dit fraaie multimediasysteem is wel een van de elementen die de Golf zijn dure uitstraling ontlenuen. Ook het lekker vastpakkende lederen stuur uit de Passat CC en de airconditioningunit dragen bij aan dit luxe gevoel. De airconditioning werkt voorin perfect, maar soms kregen we de auto achterin niet ontwasemd. Nu was het ook erg koud tijdens onze testperiode en dat heeft tevens zijn weerslag gehad op het testverbruik van de aan een DSG-automaat gekoppelde dieselmotor. Wij reden gemiddeld net geen 7 liter op de 100 kilometer en dat is toch een behoorlijk stuk hoger dan de 5.4 die er opgegeven wordt. Let wel: dit zou zonder overuren draaiende airconditioning en onder het vriespunt gedaalde buitentemperatuur wel met een halve liter kunnen dalen en dan is het toch behoorlijk zuinig.

Ongemerkt schakelen

De nieuwe dieselmotor is in combinatie met de zestraps DSG – op de benzineversies is een nieuwe zeventraps versie leverbaar – een fijne aandrijflijn voor de Golf. De DSG is inmiddels gewaardeerd door zijn fijne schakelgedrag en dat was nu niet anders. Bij normaal rijden voel je de auto alleen schakelen als je er geconcentreerd op gefocust bent en houdt de bak de motor lekker laag in de toeren. Als je in stadsverkeer of juist pro-actief aan het doorrijden bent, dan wil de bak wel eens iets te lang nadenken alvorens door te schakelen, maar



het is niet oncomfortabel vervelend: dat valt juist op vanwege het perfecte karakter. Bij inhalen went de bak soms te snel aan het rijgedrag: toen we tijdens een rit over provinciale wegen twee keer een vrachtauto voorbijgingen, schakelde de bak bij het inhalen van een personenauto direct twee tandjes terug en dat was nergens voor nodig en daarvoor hadden we het gaspedaal ook niet diep genoeg ingetrapt. Bij normaal rijden heb je hier echter geen last van en maakt de 140 pk dieselmotor met de DSG een lekkere vlotte auto van de Golf.

Mocht je met de Golf gaan rijden alsof het een BMW 1-Serie is, dan valt direct het sturen in negatieve zin op. Het stuurgevoel is erg indirect en bovendien is het van een geforceerde vlezigheid. Dat is best jammer, want de Golf laat zich redelijk sportief rijden. Hij is minder week geworden en op langere ritten is hij zelfs behoorlijk straf: het is duidelijk dat VW de Golf wat dichter naar de Ford Focus heeft willen brengen op dit gebied. Daar zijn ze wel in geslaagd bij Volkswagen. Tot slot was onze testauto voorzien van het nieuwe inparkeersysteem. Dat systeem werkt perfect, maar omdat het systeem een behoorlijk fors vrij parkeervak nodig heeft (de autolengte plus bijna anderhalve meter) is het soms de kortste klap om dan maar zelf in te parkeren. Juist bij kleinere parkeerruimten zou het een handig hulpmiddel zijn.

Das Auto

Met de nieuwe Golf zet Volkswagen – wat een cliché – een nieuwe maatstaf in deze klasse. Er zijn veel aspecten waarin de Golf zijn klasse overstijgt: op het punt van afwerking, materiaalgebruik en geluidscmfort zou je de Golf VI gemakkelijk een paar klassen hoger kunnen inschalen. Hiernaast biedt de Golf nog een aantal fijne eigenschappen, zoals de prima dieselmotor en het ruime interieur. Aan de andere kant zijn er ook eigenschappen die anders hadden mogen zijn. Vooral de indirecte besturing blijft aan het positieve gevoel knagen. De overgebleven



minpunten zijn van meer subjectieve of secundaire aard: de vieze vingers bij het sluiten van de kofferklep, de afroegeluiden en natuurlijk de relatief hoge prijs. Weliswaar lijkt de Golf niet zo duur, maar er moet voor veel doorsnee dingen worden bijbetaald. Nu heb je bij de Golf wel de mogelijkheid om opties te bestellen die je een gevoel geven in een auto van jewelste te rijden. Door de mogelijkheid om bijvoorbeeld een inparkeersysteem of een adaptieve cruisecontrole te nemen, gaat de Golf verder waar de concurrentie stopt. Misschien heeft Volkswagen het bij het rechte eind en maken die perfectie en het vertrouwde gevoel de Golf wel tot 'Das Auto'.

Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Afwerking en materiaalgebruik
- + Stiltecomfort
- + Ruimteaanbod

Min

- Besturing
- Straf geveerd
- Vieze vingers bij sluiten achterklep