

Working Class Hero

Bouwvakkers, ICT'ers en marketingmanagers. Zij allen delen een aanhoudende begeerte voor één van de meest bekende automobiele afkortingen ooit: GTI. Door de jaren heen is Volkswagens rebelse hot hatch namelijk uitgegroeid tot een echte volksheld. Want qua populariteit scoort hij op de schaal van één tot tien nog steeds een dikke elf! Geen andere gepeperde hatchback roept evenveel emoties, kennis over cijfertjes en borrelpraat op als de GTI. Eveneens is geen enkele andere hatchback zo vaak het slachtoffer van snelle jeugd en onvakkundige tuners geworden. Hardcore fans en liefhebbers kijken elke keer weer reikhalzend uit naar een nieuwe generatie. Zelfs 'spotters' lopen niet zomaar langs een willekeurige GTI heen. Elke persoonlijke touch wordt kritisch geïnspecteerd en op smaak beoordeeld. Passen de velgen er wel bij? En zijn die donkere achterlichten niet een tikje overdreven? De GTI is niet alleen een mythe, de GTI leeft. En hoe!



Vette knipooog

Elke generatie van de GTI heeft naast traditionele kenmerken een eigen losstaand uiterlijk. Zo wist de GTI V zich vooral te onderscheiden door een grote zwarte grille met het welbekende rode biesje. Met deze dramatisering van het front nam het Überholprestige van de anders zo burgerlijke Golf flink toe. Bij de zesde generatie is de snuit subtieler aangepakt en veel meer in lijn met die van de gewone Golf. Door het aanpassen van de voorbumper en het monteren van andere koplampen heeft de GTI VI wel een veel dikkere uitstraling gekregen, waarmee hij tevens een vette knipooog naar de GTI W12 Concept is. Ook aan de achterzijde zijn er verwijzingen naar de brute W12 Concept, zoals de aan weerszijden geplaatste uitlaten en de dikke diffuser-achtige uitsparing.



Een lekkere toegift op het brutale uiterlijk is de Sonderfarbkombination Deepblue pareleffect. Wat een heerlijke kleur is dat toch! Door de diep blauwe gloed is een verwarring met een licht-, medium- of

donkergrijze Golf TDI praktisch onmogelijk. Bij zonneschijn en de daarmee gepaard gaande lichtwisselingen kan zelfs een halfblinde herkennen dat er iets bijzonders voor zijn neus staat. Dat mag ook wel, want met een prijs van 3.450 euro zou je toch bijna denken dat er diamantkristallen in verwerkt zijn. Weliswaar valt de GTI er minder mee op dan een spierwitte, maar je kunt er niet omheen dat je door het aankruisen van deze optie er een exclusief snoepje van maakt. Je zou hoogstens uitgekeken kunnen raken op de 18 inch Detroit velgen, zij horen inmiddels net als de golfbal pookknop tot het standaard GTI repertoire.

Traditiegetrouw

À propos golfbal pookknop, enigszins verbijsterd moet ik constateren dat deze uit het GTI repertoire is verdwenen! In plaats daarvan tref ik een pookknop aan zoals die in vele andere auto's van het VAG-concern ook te vinden is. Gelukkig is het onderscheid gewaarborgd door een – jawel – rood biesje en een fraaie bijpassende stiknaad. Deze vind je trouwens in het gehele interieur terug, zoals op de fantastisch geprofileerde stoelen of het afgeplatte stuur. De traditionele stemming wordt doorgezet met de in ruitjespatroon omklede stoelen die overigens magnifiek zitten. Ze bieden op precies de goede plaats de ondersteuning die je mag verwachten. Ook het kleine stuur ligt lekker in de hand en des te meer verbaas ik mij over de lompe pookknop. Daarnaast voel ik meteen dat de slagen lang en de precisie voor het type auto mager is. Wie geen DSG transmissie bestelt lijkt te worden afgeserveerd met een tweederangs versnellingsbak.



Ten opzichte van de vorige generatie is het interieur beduidend beter geworden. Het dashboard mag er dan wel als eenheidsworst uitzien, de geboden kwaliteit en afwerking zijn van een hoog niveau. Alle naden sluiten keurig op elkaar aan en de materialen zijn hoogwaardig. Deze positieve beleving wordt verstoord door storende kraakjes die vanuit de portieren en vanonder de stoelen komen. Wie tevens op details gaat letten zal ook opmerken dat kleine zaken - zoals het GTI-logo in het stuur - met dikke worstvingers scheef zijn geplaatst. Volkswagen zou er goed aan doen om zich daarover nog eens te buigen. De Golf heeft qua afwerking en oorstrelende rust namelijk een naam hoog te houden.

Launch Control

Uiteraard kun je de GTI helemaal volgooien met allerlei gadgets, zoals de vermaarde DSG transmissie, continuous damping control (CDC) en allerlei andere leuke snufjes. Leuk hoor, al die moderne elektronica. Het is alleen jammer dat je het ESP niet volledig uit kunt zetten. Door het indrukken van de 'ESP OFF' knop gaat feitelijk alleen de tractiecontrole uit. Nu wil je dat niet elke keer handmatig moeten uitzetten, en daar is aan gedacht: door de zesversnellingsbak in de eerste versnelling te zetten en het gaspedaal te vloeren schiet de



toerenteller omhoog tot net onder de 4.000 toeren. Laat je vervolgens de koppeling los dan katapulteert de GTI zich met uitgeschakelde tractiecontrole vooruit. Op een dramatische wijze gaat vervolgens een hoop vermogen in rook en stank op, maar leuk is het wel!

Zet je de tractie controle handmatig uit dan heb je het heft volledig in eigen hand. Het toerental laat zich dan net als bij alle andere handbakken volledig zelf bepalen. Effectief is dat niet, met meer toeren maak je eigenlijk alleen maar een nog groter rookgordijn. Zelfs in de tweede versnelling is dan nog wielspin aanwezig, waarmee weer eens blijkt waarom voorwielaandrijvers en veel vermogen niet bepaalt goed met elkaar samengaan. De acceleratie van 0 tot 100km/h voltrekt zich derhalve in 6,9 seconden, wat geen wereldschokkend cijfer is. De GTI moet het dan ook meer van zijn tussenacceleraties hebben, en die zijn fenomenaal! Van 80 tot 120 in de vijfde versnelling duurt slechts 7,5 seconden, in een lager verzet komt de GTI zelfs in het vaarwater van veel krachtigere auto's.

Suboptimaal

Het 2.0 TSI blok voelt subjectief dan ook veel alerter aan dan in non GTI's. Vooral de gasrespons is flink verbeterd waardoor voor je gevoel de turbo veel eerder in actie komt. Vanuit stilstand is de souplesse dan ook groot, boven de 5.000 toeren twijfelt de motor echter heel even wat zich uit in een iets wegvallende turbodruk. Met deze motorkarakteristiek kun je op rechte stukken heerlijk onbeschoft blazen, maar rustig rijden is ook heel goed mogelijk. In ons exemplaar moet elk verzet handmatig worden ingeschakeld en



dat gaat simpel een eenvoudig.

Tegelijkertijd is dat echter ook het grootste zwakpunt van de GTI. Want van een hot hatch verwacht je juist precisie en veel gevoel, en dat kan de bak niet bieden. Het wisselen van verzet gaat met lange slagen en het koppelingspedaal is totaal gevoel- en communicatieloos. Bij het betere stuurwerk kun je zodoende maar lastig doseren. Deze eigenschap geldt ook voor het rempedaal, het kent een lange dode slag waarna opeens een anker wordt uitgeworpen.

Een ander minpunt is de plaatsing van de motor. Deze is net als in andere Golf's direct achter de koplampen geplaatst waardoor nogal veel gewicht op de neus drukt. Met het gewicht van een dood paard aan je bumper moet je dus wel een bocht door zien te komen. Bij normaal insturen is de zware neus niet direct voelbaar door het aanwezige elektronische sperdifferentieel (EDL), pas bij een agressievere rijstijl komt de ware aard van de GTI naar boven. Bij messcherp insturen gaat de GTI met veel bandengeschreeuw en fors onderstuur uiteindelijk de bocht om. Dat gaat wel met voldoende directheid en redelijk gevoel. Het is alleen jammer dat de bekrachtiging elektronisch is en zodoende soms slap aanvoelt. Daar kan zelfs de continuous damping control (CDC) met haar verschillende modi weinig verandering in brengen. In de sportstand is de demping merkbaar harder maar verandert er weinig aan de mate van bekrachtiging. CDC is een optionele aanvulling op het lekker communicatieve onderstel, dat met zijn harde afstemming zich merkbaar onderscheid van zwakkere Golfjes. De afstelling is lekker sportief en in de sportstand zelfs bijna knalhard. Overhellen van de koets wordt daardoor tot een fractie beperkt, de zware neus maakt de GTI echter tot een ondersturende auto zodra de daadwerkelijke grenzen worden opgezocht.

Voor iedereen

Maar maakt dat alles de GTI nou niet tot de GTI die wij kennen en waarderen? Volkswagen heeft duidelijk ruimte gelaten voor aanpassingen door tuners en hobbyisten, maar dat maakt de standaard GTI wel tot een imperfecte auto. Net als de vorige generaties is deze 'zesde' dus uiterst geschikt voor sleutelaars, al zien we de GTI liever zo zoals die door de fabriek bedoeld is. Dankzij zijn 210pk sterke turbomotor liggen de prestaties zoals gewoonlijk weer op hoog niveau, vooral in rechte lijn blijft de GTI een echt kanon. De



tussenacceleraties laten maar weinig te wensen over en net zoals vroeger maakt deze eigenschap de GTI tot een auto die maar moeilijk op rechte stukken af te schudden is. Op bochtige wegen weet het weggedrag helaas niet helemaal te overtuigen, met name het onderstuurde karakter vormt een smet op het blazoen. Dat neemt niet weg dat de GTI door zijn acceptabele prijs nog steeds voor velen van ons bereikbaar is. Zijn eenvoudige bediening en breed prestatiebereik maken hem al meer dan dertig jaar lang tot een snelle hatchback die geschikt is voor iedereen die van een pittige gooi-en-smijt wagen droomt.



Fotografie: Luuk van Kaathoven

Plus

- + Fijne turbomotor
- + Snelle tussenacceleraties
- + Acceptabel verbruik

Min

- Matige handbak
- Zware neus
- Dure opties