

De GTI van de ratio?

Deze Golf ziet eruit als een GTI, rijdt bijna als een GTI, maar klinkt niet als een GTI en is bovendien veel zuiniger dan een GTI. Inderdaad: de Golf GTD is terug van weggeweest en geldt weer als het verstandige alternatief voor kilometervreters die eigenlijk naar een GTI lonken. Meer dan 1.000 testkilometers wijzen uit of de GTD zijn belofte als spaarzame en sportieve gran turismo inlost.



Geen koopje

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: de Golf GTD is fors geprijsd. Voor een GTD vraagt Volkswagen ruim 1.000 euro meer dan voor een GTI. Met DSG, adaptief onderstel en een ingebouwd navigatiesysteem - niet de diefstalgevoelige en kostbare RNS 510 - kost onze testauto zelfs een ruime 38 mille. Concurrenten als een Mazda 3 met een 185 pk en 400 Nm sterke CiTD of een Seat Leon FR TDI met evenals de Golf GTD 170 pk en 350 Nm zijn voordeliger en voor de 38 mille van 'onze' Golf komt er zelfs een leuke BMW 120d in zicht. Is de GTD zijn geld echter waard? Het antwoord daarop is een volmondig 'ja'!



Soundtuning

De Golf GTD is namelijk een geraffineerd totaalpakket waar slechts weinig auto's tegenop kunnen. De GTD profiteert natuurlijk van de standaardkwaliteiten die iedere Golf kenmerkt: een hoogwaardig interieur met dito materialen en afwerking, een passend ruimteaanbod voor vier volwassenen en veel stilte- en rijcomfort. De GTD voegt daar echter een velerlei aan capaciteiten aan toe. Met name de gecultiveerd draaiende en elastische 170 pk-versie van de tweeliter common-rail TDI maakt



veel indruk, vooral in combinatie met de perfect afgestemde en snel schakelende zestraps DSG. Een hoogmoderne aandrijflijn die de GTD tot hoge prestaties brengt en die slechts vanuit stilstand een klein turbogat moet overwinnen, als ondertussen de 1.5 bar turbodruk wordt opgebouwd. Daarna gaat de GTD er resoluut en machtig vandoor. Bliksemsnel wisselt de DSG tussen de versnellingen en trekt er tot voorbij de 4.500 tpm stevig aan. Daarbij treedt de normaal vrijwel onhoorbare TDI merkbaar op de voorgrond, maar Volkswagen heeft dusdanig aan soundtuning gedaan, dat het niet vervelend dieselachtig klinkt. Tot tegen de 200 km/h gaat de TDI er nog driftig vandoor, om er pas bij ruim 230 op de teller mee op te houden.

Sportflair

Daarbij heeft de GTD het privilège om met het onderstel van de GTI uitgerust te zijn. Dat betekent dat de GTD een lichtvoetig en communicatief bochtgedrag heeft en dat hij neutraal en zeer stabiel blijft. Slechts als je erom vraagt, raakt de GTD door het gas te liften licht overstuurd: een fijn sportief gevoel dat perfect door het ESP wordt gecontroleerd. Het stuurgevoel van de GTD is precies en ruim voldoende gevoelig, maar wordt lichtelijk beïnvloed door de relatief zware dieselmotor die op de vooras drukt. Onze testauto was - zoals gezegd - tevens



voorzien van het adaptieve onderstel, maar daardoor worden de instellingen 'sport' en 'comfort' middels een adaptieve demping slechts geaccentueerd. Het interieur van de GTD sluit met zijn heerlijk omsluitende sportstoelen met traditioneel ruitjespatroon, zijn afgeplatte sportstuur met 'GTD'-logo en de

aluminium pedalen perfect op de sportieve flair aan.

Meevoeren

Erg knap is dat de GTD ondanks zijn dynamische inborst een behoorlijke mate van comfort behoudt. Hij veert weliswaar stevig, maar het afrolcomfort blijft voldoende soepel en daarbij is de GTD net zo terughoudend stil als iedere andere Golf. Op lange afstanden bewijst de GTD zich als snelle en zuinige reisgenoot. Ons testverbruik kwam uit op 1:15 en we hebben ons vaak laten meevoeren in het gemak waarmee de GTD met DSG je uitdaagt tot accelereren en gas geven – eigenlijk rijd je altijd te hard. Een auto die zich door het verbinden van snelheid, comfort en zuinigheid uitstekend voor snelwegritten leent.



Gran Turismo

De Golf GTD legt de lat hoog. De hooggemanierde en gretige dieselmotor maakt hem tezamen met zijn GTI-achtige weggedrag tot een uitstekend alternatief voor de GTI-rijder die met kilometerproblemen kampt. Spaarzaam is de GTD namelijk zonder twijfel en met zijn stiltecomfort en enorm gemakkelijke snelheidsbereik maakt hem dat tot een begerenswaardige gran turismo. Als daar niet die hoge prijs was...



Fotografie: Martijn Koevoets

Plus

- + Topmotor: elastisch en gecultiveerd
- + Snel én zuinig
- + Weggedrag



Min

- Duur
- Adaptief onderstel voegt weinig toe
- Gewicht dieselmotor voelbaar in besturing