



Darrow Parinussa
6 mei 2007

© Rijtesten.nl

Intro

De Volkswagen Golf is een veel voorkomend model op Neerlands wegen, met name de TDI diesel uitvoeringen zie je veel. Heb je een snelle GTI dan trekt dat nog niet meteen volle zalen, maar met de R32 heb je toch een redelijk zeldzame verschijning. Volkswagen heeft dan ook geprobeerd om er iets bijzonders van te maken en dat is ze zeker gelukt.



© Rijtesten.nl

Het exterieur

De gemiddelde weggebruiker zal hem in eerste instantie niet herkennen, daarentegen kan een geoefend oog duidelijk zien dat we hier niet te maken hebben met een standaard Golf. De voorpartij wordt gedomineerd door een grote grille in een mat aluminium kleur die, helaas, bijna identiek is aan die van de Volkswagen Jetta. Grote 18 inch meerspaaks velgen met daar omheen ultraplat rubber vullen de wielkasten mooi op terwijl de sinistere blauwe remklauwen en forse remschijven het geheel afmaken. Verder vinden we aan weerszijden zijskirts die, de toch al standaard verlaagde R32, optisch nog meer naar het wegdek trekken.

Het achteraanzicht van een R32 wordt mede gekenmerkt door een brede bumper, waar

centraal vanuit een soort diffuser, twee flinke uitlaten uitsteken. Over de positie van de uitlaten zijn de meningen verdeeld. De een vindt hem daardoor wat smal ogen, ik vind het een welkome afwisseling. De achterlichten zijn donkerder getint dan normaal en boven de achterrait bevindt zich een dakspoiler. En mocht je nog twijfelen, aan de voor- en achterkant bevinden zich tenslotte de R32 logo's. De algehele indruk is dat je hier met een serieuze auto te maken hebt. De R32 is dik, solide en exclusief maar gelukkig niet op een schreeuwerige manier. Met de antraciet kleurige lak waarmee de testauto was uitgerust komt de hatch zelfs wat ingetogen over.



Het interieur

Zoals we van Volkswagen mogen verwachten bestaat het interieur voornamelijk uit

nette en degelijke materialen. Alles sluit netjes op elkaar aan en de indelingen van knoppen, meters en schakelaars zijn niet meer dan logisch. Volkswagen heeft geprobeerd om een gevoel van exclusieve sportiviteit te creëren door veelvuldig gebruik te maken van zaken als aluminiumkleurige interieurlijsten en leer. De afwijkende klokken met blauw verlichte naalden, aluminiumpedalen en het aan de onderkant afgeplatte lederen sportstuur dragen daar zeker hun steentje aan bij. Het haalt het echter allemaal net niet als je de vergelijking doortrekt naar concurrenten als de Audi S3 en de BMW 130i. Daarvoor is het plastic aan de onderzijde van het dashboard te hard en in plaats van aluminiumkleurige plastic inleg hadden ze beter echt aluminium kunnen gebruiken.

Helaas verder weinig frivoliteit. Het blijft allemaal erg traditioneel en zakelijk. Zelfs de sfeerverlichting tussen de leeslampjes kan daar weinig aan veranderen. De ergonomie is verder wel top. Het goed af te stellen sportstuur met speciale inkepingen voor je handen wil je, eenmaal vast, niet meer loslaten. Echter, een kleine gewenning is het schakelen met de paddels achter het stuurwiel omdat deze zich vlak voor de schakelaars van de ruitenwissers en richtingaanwijzer bevinden. Wanneer je in het begin wat al te driftig aan het schakelen bent, wil het wel eens voorkomen dat je in plaats van schakelen de ruitensproeiers aanzet of grootlicht voert, maar al doende leert men. Ook de lederen sportstoelen zijn goed in te stellen, ze zitten perfect en geven dusdanig veel steun dat je je begint af te vragen wat de meerwaarde is van de, optionele, minder praktische Recaro stoelen.

Achterin is er voldoende been- en hoofdruimte. Ik kon met mijn 1.86m redelijk achter mezelf zitten al zou ik op deze manier een trip naar Barcelona niet willen aanbevelen. Bij een standaard voorwiel aangedreven Golf bedraagt de bagageruimte 350 liter. Omdat de R32 aandrijving heeft op alle 4 de wielen moest een deel van de bagageruimte opgeofferd worden om de onderdelen van de aandrijving op de achteras onder te brengen. De bagageruimte bedraagt in dit geval 275 liter respectievelijk 1230 liter met de tweede zitrij neergeklapt. Verder vinden we in het interieur allerlei praktische zaken zoals regen- en lichtsensoren, Dual zone Climatronic, een flesopener in het vakje tussen de voorstoelen en een (optionele) cd-wisselaar onder de

middenarmsteun. De auto was bovendien uitgerust met een elektrisch zonnedak dat, wanneer helemaal open, irritant begon te brommen bij een snelheid van 80 km/u.



© Rijtesten.nl

Het rijden

De R32 wordt aangedreven door de 3.2 liter V6 die we, in verschillende configuraties, ook kennen van andere producten binnen het Volkswagenconcern. De motor heeft een opmerkelijke bouwwijze door zijn kleine blokhoek. Dit heeft als resultaat dat de motor wat lichter en compacter is dan een conventionele V6 wat weer ten goede komt aan rijgedrag en ruimte. Met het oog op milieu en brandstofbesparing is het trouwens opmerkelijk dat de motor niet voorzien is van FSI technologie zoals de meeste motoren binnen het Volkswagenconcern. In de R32 heeft de motor een vermogen van 250 pk en

320 Nm aan koppel en Volkswagen claimt een sprint van 0 naar 100 in 6,3 sec (met DSG) en een top van 250 km/u.

In de praktijk betekent het dat je met een serieus snelle auto op pad bent. De vermogensopbouw loopt snel en geraffineerd. Al vanaf 2800 toeren is er 320 Nm aan koppel voorradig en rond de 6800 toeren heb je alle 250 paarden tot je beschikking. De testauto was uitgerust met DSG en hoewel ik geen fan ben van automaten of gerobotiseerde handbakken in sportauto's moet ik toegeven dat het principe van een dubbele koppeling feilloos werkt. Doordat de bak in een fractie van een seconde opschakelt wordt de terugval beperkt tot zo'n 600 toeren. Geef je vol gas dan lijkt het net of de auto eenzijdig aan het versnellen is. En versnellen doet de R32 moeiteloos, pas ver boven de 200km/u is de fut er een beetje uit.

Nog leuker is het aansnijden van bochten. Zoals ik eerder vermeldde, beschikt de snelle hatch over 4-motion waarbij alle vier de wielen permanent worden aangedreven. De verdeling van de aandrijving werkt automatisch en is afhankelijk van de rijomstandigheden en de hoeveelheid grip die de wielen ondervinden. En mede door zijn, 20mm verlaagd onderstel en 225mm brede banden, ligt de hatch als een spreekwoordelijk blok op de weg. Resultaat is dat je de R32 ongehoord hard een bocht in kan sturen en wanneer je het gas erop houdt, er nog harder uit kan laten knallen. En mocht het uit de hand beginnen te lopen, dan grijpt het standaard ESP razendsnel in. Het onderstel geeft voldoende feedback en is stevig gedempt. De besturing met het prettig in de hand liggende stuurwiel stuurt direct en scherp, ook rond de middenstand, desondanks voel je toch dat je met een auto van dik 1500 kilo op pad bent.

Remmen doet de R32 uitstekend en is, dankzij zaken als rembekrachtiging en remkrachtverdelers, goed doseerbaar.

Het meest verslavende is toch wel het geluid. Rijd je rustig dan beperkt het geluid zich tot een donkere brom op achtergrond, jaag je hem echter hoog de toeren in dan verandert het geluid in een rauwe snerpande huil. Het klinkt waanzinnig en menig omstander draaide zich om om te zien of het geluid daadwerkelijk uit deze Golf kwam. Mocht je al dat geboender zat zijn dan kun je de DSG bak op automaat zetten door

Volkswagen Golf R32 3drs DSG

even de rechterpaddel ingedrukt te houden. De automaat schakelt erg soepel en daardoor is de R32 ook ontspannen te rijden. De auto is net zo praktisch als een huis-, tuin- en keuken Golf en is ook prima te gebruiken als snelle reisauto. Met een stevig verbruik als nadeel.



Slot

Volkswagen heeft alles uit de kast getrokken om met de R32 een serieus snelle hothatch neer te zetten. Met zaken als 4-motion, een beer van een motor en goede rijeigenschappen heeft Volkswagen het prima voor elkaar gekregen. Helaas hangt hier wel een stevige prijs aan. De vanafprijs is â,-46.960,-. Zaken als Bi-xenon, 18 inch velgen, gescheiden climatronic, uitstekend zittende (stoffen) sportstoelen,



Volkswagen Golf R32 3drs DSG

radio/cd-speler met acht speakers zijn standaard. Wil je extra's als een lederen interieur, kleurennavigatie, cd-wisselaar en elektrisch zonnedak dan zit je al gauw rond een kleine â,-54.000,-. Jammer dat Volkswagen, voor zo'n hoop geld, het interieur niet heeft voorzien van wat exclusievere materialen. Dat is bij de Audi S3 en de BMW 130i beter voor elkaar. Alleen die hebben weer niet zo'n waanzinnig geluid...

Plus

- + Serieus snel
- + Goede rijeigenschappen
- + Heerlijk motorgeluid

Min

- Hier en daar hard plastic
- Stevig verbruik
- Redelijk stug geveerd