



Bjorn Blokzijl
1 januari 2013

Viva la (r)evolution!

Waar we bij de introductie van de splinternieuwe Toyota Auris nog spraken van een ware revolutie ten opzichte van zijn voorganger, is er bij de Golf al sinds mensenheugenis een evolutie gaande. Al verschilt elk onderdeel met dat van de vorige Golf, nummer zeven in de rij van troonopvolgers is direct herkenbaar als een Volkswagen Golf. Al zijn voorvaders waren succesvol vanaf het prille begin in 1974. Of de de nieuwe wederom voor succes gaat zorgen, zal blijken uit een uitgebreide test met de tweeliter diesel.



Meer 4 dan 6

Zoals gezegd is de nieuwe Golf ook direct als Golf herkenbaar. Toch is niks hetzelfde gebleven. De lengte en breedte groeiden een stukje, met als resultaat dat de binnenruimte nog nooit zo groot was. Toch is er iets vreemds aan de hand met de nieuwste Golf. Was er elke generatie een duidelijke overeenkomst te zien met de voorganger, bij de '7' is juist de gelijkenis met de "4" treffend. De hoekige vorm van de achterlichten, de scherp gesneden C-stijl en tevens strakke vormen aan de voorzijde zijn in grote lijnen gelijk aan de in 1997 geïntroduceerde vierde telg. Al met al is het een geslaagde evolutie, die met de "optionele" 18 inch velgen voor positieve reacties zorgt.



Premium in alles

Waren de vorige versies nog vooral onderscheidend aan de binnenzijde door de bovengemiddeld goede afwerking, het design was over het algemeen niet bepaald spannend. Omdat de concurrentie – die niet meer enkel bestaat uit de Astra, de Focus en de Mégane, maar ook uit bijvoorbeeld de Ceed en de i30 – niet stilzit, is de afdeling ‘interieurdesign’ er eens goed voor gaan zitten bij Volkswagen. Zeker als de Highline wordt besteld met als optie ‘Executive Plus’, dan is het binnenste geheel ‘af’. Door de fraaie pianolakafwerking, de chromoafwerking rondom de pook en de ventilatieroosters, het goed uitziende en logisch te bedienen multimediasysteem en de gedeeltelijk met alcantara beklede sportstoelen heeft het interieur nu niet alleen een premium afwerking, maar ook een dito uitstraling. Zitruimte is er voldoende voor zowel bestuurder, bijrijder als achterpassagiers. Qua uiterlijk lijkt de auto nog op zijn voorgangers, bij nummer zeven maakt het binnenste wel een revolutie mee.



Beter dan de rest

Vraag een Golf-rijder om het weggedrag van zijn auto te beschrijven en hij of zij zal antwoorden dat het allemaal heel vertrouwenwekkend is, niet sportief maar ook niet te week. Omdat de nieuwe Golf op het " binnen het VAG-concern gedeelde " MQB-platform staat, is het rij- en stuurgedrag te vergelijken met dat van de nieuwe Audi A3 die wij onlangs al testten. Ook de Golf heeft een direct stuurgedrag en kan behoorlijk sportief gereden worden, zonder daardoor te hard en oncomfortabel te zijn. Net als bij de Audi worden enkel grove richels merkbaar doorgegeven in het interieur, wat mede op het conto komt van de lange wielbasis " die net zo lang is als die van een Passat van twee generaties terug. De alom om zijn stuurgedrag geprezen Focus wordt door de Golf op dit punt verslagen.

Voor slechts 125 euro kun je de "Driving Profiles"™ aanvinken. Door deze kleine

Volkswagen Golf 2.0 TDI Highline

extra investering kan eenvoudig de gas- en stuurrespons worden ingesteld om \tilde{A}^3f zo zuinig mogelijk te rijden \tilde{A}^3f juist het volle vermogen van de tweeliter diesel te benutten. Dit vermogen is indrukwekkend en al vroeg beschikbaar. Geef gas in welke versnelling dan ook terwijl er slechts 1.100 toeren per minuut worden gemaakt en de auto versnelt soepel en zonder overmatige trilling of gebrom van onder de motorkap. Natuurlijk hoor je dat het een dieselmotor betreft, maar hinderlijk wordt het geluidsniveau nooit. Op constante snelheden, zelfs boven de 120, is het muisstil in het interieur, zoals je eerder zou verwachten in grotere en duurdere automobielen. Al maakt de 150pk sterke diesel de Golf tot een ware strepentrekker, meer vermogen is niet nodig, er kan ook eenvoudig zuinig mee gereden worden. Bij 120 op de cruise control geeft de boordcomputer een verbruik aan van 4,4 liter per 100 kilometer. Omdat we in de dagen dat we de auto reden relatief weinig op constante snelheden reden, steeg het gemiddeld verbruik naar 6,8 liter per 100 kilometer.



Bijna foutloos

Dat kwaliteit niet goedkoop is, wisten we al, gezien de hoge prijzen van mede-concergenoot Audi. Al biedt de A3 wat meer een premiumuitstraling, de nieuwe Golf komt nu wel erg dichtbij. Het grote verschil blijft echter de prijs, in negatief opzicht voor het merk met de vier ringen. Geheel foutloos is de zevende generatie van de best verkopende Volkswagen niet. Bij het sluiten van de achterklep zijn vieze handen bijna niet te vermijden, gezien er geen echte hendel is om de klep te openen en te sluiten. Ook zijn de zo begeerde opties die de auto de juiste uitstraling geven al met al niet goedkoop. Voor net geen 31 mille staat de 2.0TDI Highline vijfdeurs in de prijslijst, maar kleeft je hem aan met opties zoals het fancy multimediasysteem, de grotere velgen, xenonverlichting en het panoramadak, dan stijgt de verkoopprijs met negenduizend euro. Voor dat geld heb je echter wel de perfecte Golf die niet alleen de concurrentie aankan met bijvoorbeeld de Focus, maar ook door zijn vele kwaliteiten de concurrenten

als de V40 en 1 Serie de oren wast.

Plus

- + Afwerking interieur
- + Hoogstaand weg- en stuurgedrag
- + Soepele motor

Min

- Strak maar ietwat saai design
- Vieze handen bij het sluiten van de achterklep