



Dennis van 't Kruis
6 januari 2006

Intro

In mijn persoonlijke lijstje van auto's die ik in het verleden in mijn bezit heb gehad, staat ook een Volkswagen Jetta. Die tweedeurs sedan was een 1.3 GL uit 1980 in Wolfsburg uitvoering. De GL was indertijd de duurste uitvoering en had onder andere van binnenuit verstelbare spiegel. Leuk aan die auto was dat zelfs in de tweede versnelling wielspin op te wekken was. Dan moest je overigens wel op een nat wegdek rijden, maar dat lijkt me vanzelfsprekend. Toch?



Het exterieur

Het gebeurt niet vaak dat je Volkswagen op een vergissing kan betrappen, maar traditioneel gezien had de Jetta altijd een afwijkende neus wanneer je hem naast de Golf zag staan. Dat waarborgde een eigen gezicht voor de Jetta. Bij de Vento en de Bora was er een nog groter verschil met de hatchback stamvader. De nieuwe Jetta is door zijn Golf-neus veel meer een Golf met kofferbak dan zijn voorgangers. Had het merk uit Wolfsburg alleen al andere koplampen gemonteerd, bijvoorbeeld die van de Golf plus, dan was het eigen gezicht gegarandeerd geweest. Nu moet de Wolfsburger het aan de voorzijde alleen doen met de chromen gril, die hem overigens wel bijzonder goed staat. Aan de achterzijde is het een heel ander verhaal. En profiel heeft de Duitser veel weg van zijn grotere broer de Passat, maar omdat de verhoudingen bij de Jetta

beter zijn, ziet hij er robuuster uit. De Passat heeft in zijn sedanuitvoering een onbalans, waardoor je bijna verplicht wordt om de Stationversie te kiezen. Dit is echter bij meerdere sedanuitvoeringen het geval. Uiteraard zijn er ook voorbeelden te noemen waarbij dat weer exact andersom is. De geplaatste wieldoppen staan de auto redelijk, maar passen eigenlijk niet bij de zakelijke uitstraling. Beter is het om een beetje extra te investeren in een setje licht metalen velgen.

Net als bij de Bora heeft Volkswagen de Jetta hoger in de markt gezet en vooral gericht op de zakelijke markt. Het verschil tussen de basisprijs van de testauto en de vergelijkbare Golf V is â,- 3.320,-. Het verschil tussen de beide auto's, voorzien van een 2.0 TDi en het sportline-pakket is iets kleiner, namelijk â,- 3.050,-. De extra's, o.a. de metallic lak (â,- 510,-) voor de testauto hebben een totaal prijs van â,- 745,75. De kosten voor het rijklaar maken zijn â,- 720,- en samen met de verwijderingsbijdrage (â,- 45,-), de Legeskosten deel IA (â,-37,-) en deel IB (â,- 10,25) vervolmaken het eindbedrag tot â,- 25.553,-. De leaseprijs voor de testauto komt op â,- 507,-/ â,- 641,- (resp. incl./ excl. Brandstof) exclusief BTW voor 20.000 km en 3 jaar. Voor de duurste 2.0 TDi sportline wordt een bedrag berekend van â,- 813,-/ â,- 961,- (resp. incl./ excl. Brandstof) exclusief BTW voor 40.000 km en 3 jaar. De berekening zijn gedaan bij Direct Lease.



Het interieur

Voor in de Jetta is het op enkele details na, hetzelfde als in de Golf waarin ik in december 2004 mee heb gereden. Belangrijkste verschillen zijn de gemonteerde radio met daaronder een aflegplek en de bestuurdersstoel. Net zoals in de Golf zit de stoel prima, maar er moet toch wel even wat tijd ingestoken worden voordat de ideale zitpositie is gevonden. Omdat ik voor deze rijtest 4 uur mocht uittrekken, het dubbele van de tijdsduur bij de Golf, had ik hier derhalve genoeg tijd voor. Het is vooral achter de voorstoelen waar de meerwaarde van de Jetta wordt bewezen. De beenruimte is vergelijkbaar met die van de Skoda Octavia en overstijgt daardoor met gemak de bewegingsruimte die de Golf V aan zijn inzittenden geeft. Wel conform de traditie is de kofferbak, van het formaat balzaal, met 527 liter inhoud. Zijn grotere broer de Passat

heeft slechts 38 liter meer te verstouwen en neefje Octavia doet het met een uitbreidbare 560 liter.



Het rijden

De afstelling van het onderstel is duidelijk op de wensen van de zakelijke rijder afgestemd. Het evenaart misschien niet de strakheid van de Focus, het laat wel genoeg ruimte voor een sportieve rijstijl. Schakelen gaat zonder haken, maar je voelt wel de overgangen tussen de verschillende verzetten. Op snelwegssnelheid maakt de motor ongeveer 3000 tpm, en laat dan een donkere brom horen. Deze brom is geen vervelende aanwezigheid, maar na een lange tijd achter het stuur smacht je toch naar een zesde versnelling. Tijdens de zoektocht naar een fotolocatie, kwam ik ook op een

parkeerplaats terecht die bedekt was met een flinke laag sneeuw. Door deze gladde ondergrond moest het ABS-systeem zelfs tijdens rustig rijden behoorlijk overwerken, om het blokkeren tegen te gaan. Mede dankzij de hoge achterzijde is het zicht dat je over je schouder hebt niet meer dan redelijk. Dat betekent dat je tijdens achteruit rijden voornamelijk gebruik zal moeten maken van je zijspiegels. Volgens fabrieksopgave haalt de 1.6 de honderd na een sprint die 12,2 seconden duurt. Dit wordt bewerkstelligd door een vermogen van 102 pk bij 5600 tpm en 148 Nm bij 3800 tpm. Beide zijn in deze klasse behoorlijke hoge waarden en het is dan maar goed dat de motor graag in de toeren klimt. LPG wordt door de verkoper afgeraden, omdat er dan niet gegarandeerd kan worden dat de auto 100% storingsvrij zal zijn. Wil je als koper persé toch een gasinstallatie, dan wordt er geadviseerd dat je naar een officieel erkend inbouwstation gaat.



Slot

Een veel gestelde vraag in de professionele automedia is of de Jetta een meerwaarde heeft ten opzichte van de Golf. Een overtreffende trap van die vraag was of de Jetta wel bestaansrecht had naast de Golf. Die vraag is simpel te beantwoorden: Ja, de Jetta heeft wat de Golf ontbeert, namelijk ruimte. Als privé-aankoop is dit geen goedkope keus, maar gericht op de zakelijke markt is deze sedan een interessant alternatief t.o.v. zijn tegenstrevers.