



Dirk-Jan Dalhuisen
15 augustus 2013

Herboren legende

Wie komt er vandaag zâ€™n bed nog uit voor een auto met 110 pk uit een 1.6â€™je? Toch schreef Volkswagen daar nog geen veertig jaar geleden geschiedenis mee. De geboorte van de hot hatch was een feit en de GTI groeide uit tot een ware legende. Inmiddels zijn we 38 jaar en zes lichtingen verder en staat er ook van de zevende generatie Golf weer een versie met de magische drielettercombinatie te trappelen van ongeduld.



GTI volgens het boekje

Het levensverhaal van de Golf GTI laat zien dat er in vier decennia veel kan gebeuren. Zo sprankelend als het allemaal begon, zo kleurloos verdwenen de derde en vierde generatie GTI in de geschiedenisboeken. Aan vermogen geen gebrek, maar dat was het dan ook wel. Drie keer moeten kijken om te zien dat je met een GTI van doen had, dat kon natuurlijk niet, en dus gooide de vijfde oplage - tot grote vreugde van Jan en alleman - alle anonimiteit weer van zich af. Een geblazen tweeliter zorgde met 200 pk voor leven in de brouwerij en ook de vorige, zesde lichting Golf GTI was er weer Ã©Ã©n volgens het boekje.

Goed nieuws voor de liefhebber: ook de nieuwste Golf GTI is weer een fijne auto om te zien. Net als de Vijf en de Zes werd ook de Zeven overgoten met het inmiddels vertrouwde GTI-sausje. Dikkere bumpers, vette wielen, eigen achterlichten, een diffusor met twee uitlaatpijpen, wat spoilerwerk en subtiele GTI-logo's op de flanken onderscheiden de rappe Wolfsburger van de bewieldopte TSI's en zilvergrijze lease-TDI's van je collegae. Minder onomstreden is het rode lijntje in de grille, dat

Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI DSG Performance

tegenwoordig tot in de koplampunits doorloopt. Zeker voor Volkswagen-begrippen een nogal gewaagde zet. Ook de optionele 19 inch Santiago-wielen zijn verre van bescheiden, al maken die de GTI wel af.



Hoe heter, hoe beter

Allemaal leuk en aardig, al dat uiterlijk vertoon, maar uiteindelijk draait het bij de GTI natuurlijk maar om één ding: rijden. In Wolfsburg weten ze dat als geen ander en daarom levert Volkswagen de nieuwe GTI van meet af aan in twee smaakjes. Standaard hoest de voorlopig snelste Golf 220 pk op - exact het dubbele van zâ€™n illustere voorvader - en wie 1.500 euro extra neerlegt, krijgt de Performance-versie, die nog eens tien paarden extra van stal haalt. Van dat extra vermogen zul je niet zoveel merken, maar als Performance heeft de GTI nog twee interessante troeven op zak. Eén daarvan is een aangepast, rood beklaafd remsysteem, dat uitstekend op zâ€™n taak berekend blijkt.

Maar hâ€™t paradepaardje van de Performance is wel het mechanische

sperddifferentieel, dat het vermogen zo gunstig mogelijk tussen beide voorwielen verdeelt. Wie het maximale uit de GTI wil halen, kan met dat sperddifferentieel zâ€™n lol op: van het onderstuur dat de GTIâ€™s van weleer nog wel eens wilde plagen, is bij de nieuwe GTI hoegenaamd niets terug te vinden. Zelfs in snelle, korte bochten is de volksheld uit Wolfsburg niet van zâ€™n stuk te brengen. Hoe onbehouwen je â€™m ook op zâ€™n staart trapt, het lijkt de Golf allemaal niets uit te maken. De auto bijt zichzelf vast in het asfalt en trekt zich onverstoort neutraal door de bocht. Daarbij biedt de besturing nog een fijne portie gevoel ook.



Geen centje pijn

Voor een lekker potje sturen draait de GTI zâ€™n hand dus niet om, maar als het erop aankomt, is de GTI geen extreme, hardcore hot hatch van het kaliber MÃ©gane RS. Heel erg is dat trouwens niet, want in de alledaagse omgang zit niet iedereen om een spijkerharde auto verlegen en juist op die discipline staat het GTI-label al jaren als een huis. Ook de nieuwe GTI is weer zoâ€™n fijne allrounder, waar je in Ã©n ruk mee naar Zuid-Frankrijk kunt rijden en zonder een centje pijn weer uitstapt. Figuurlijk dan,

Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI DSG Performance

want met een praktijkverbruik van 1 op 12,7 sta je na ruim 600 km wel aan de pomp. Wie letterlijk non-stop wil, kan bij Volkswagen terecht voor het dieselbroertje van de GTI, de GTD.

Zâ€™n dagelijkse bruikbaarheid dankt de Golf grotendeels aan Dynamic Drive Control. Dankzij zâ€™n instelbare rijstanden kun je met de GTI alle kanten op. Voor relaxed cruisen zet je â€™m in Eco of Comfort; ga je liever voor maximaal rijplezier, dan zet je de Golf op scherp met een druk op de Sport-knop. In die modus doet de stuurbekrachtiging een stapje terug en staat het onderstel wat strakker. Ook reageert de GTI een stuk hitsiger op het gaspedaal en trekt de motor verder door. Echt nodig is dat trouwens niet - de motor is al lekker vroeg bij de les - maar stiekem is het wel erg vermakelijk, zeker omdat het motorgeluid in de Sport-stand ook nog eens flink aanzwelt.



Dikke maatjes

Naast concurrenten als de Focus ST, Astra OPC en MÃ©gane RS staat de GTI er met

zâ€™n 230 pk en 350 Nm echter wat bleekjes bij. Een toekomstige Golf R zal ongetwijfeld meer angst inboezemen, al is de GTI ook nog altijd vingervlug: in 6,4 tellen sprint â€™ie naar de 100 en pas bij 248 km/h is de koek op. Bovendien compenseert de GTI zâ€™n â€™bescheidenâ€™ vermogen ruimschoots met zâ€™n smeugige karakter: de 2.0 TSI en de bejubelde zestraps DSG-automaat blijken dikke maatjes, die onder alle omstandigheden razendsnel en adequaat reageren. Het feit dat de in een hot hatch min of meer gebruikelijke - en 2.500 euro goedkopere - handbak niet wordt gemist, zegt alles over de kwaliteiten van de DSG.

De enige dissonant van de DSG komt in de Sport-stand aan het licht: op constant tempo blijft de automaat soms tot vervelens toe in een (te) lage versnelling hangen. Zijn de flippertjes achter het sportstuur toch nog ergens goed voor... Dat afgeplatte stuurwiel mag er trouwens zijn: het ziet er niet alleen fraai uit, het pakt bovendien erg lekker beet en de knoppen voor de bediening van cruise control, boordcomputer en infotainment zijn aan de prettig grote kant. Ook over de uitmuntend zittende sportstoelen - uiteraard overtrokken met ruitjesbekleding - zijn we zeer te spreken. Verder laat het interieur van de GTI dezelfde kwaliteitsindruk achter als dat van iedere andere Golf: afwerking, materiaalgebruik en ergonomie zijn stuk voor stuk dik voor elkaar.



Verrassend vermakelijk

Het moge duidelijk zijn dat Volkswagen met de nieuwe Golf GTI een verdraaid fijne auto op de weg heeft gezet. Zâ€™n geslonken gewicht, de scherpe besturing en - last, but not least - het sperddifferentieel maken het rijden in de nieuwe GTI verrassend vermakelijk. Daarbij is de Golf met zâ€™n ruime interieur en alledaagse bruikbaarheid nog lekker praktisch ook. Tegenover dat alles staat wel een behoorlijk prijskaartje. De GTI is er vanaf 33.690 euro, maar met wat leuke extraâ€™s wordt zoâ€™n Golf al snel een kostbare aangelegenheid. Onze testauto kost met al zâ€™n spulletjes een stevige 46 mille. Niet goedkoop, maar daar krijg je dan wel Ã© van de fijnste allrounders uit zâ€™n segment voor terug.

Plus

- + Aandrijflijn
- + Rijeigenschappen
- + Allround karakter...

Min

- ... maar daardoor geen purist
- Prijzig
- Versnellingskeuze DSG in Sport-stand