



Bjorn Blokzijl
1 februari 2015

Plug and play

Volkswagen verraste vriend en vijand toen op de IAA in 1975 de Golf GTI aan het grote publiek werd getoond. Van elke generatie verscheen vervolgens een GTI - de Ã©Ã©n succesvoller dan de ander - en vanaf de Golf 2 werd de GT-lijn aangevuld met de GTD. Nu we zijn aanbeland bij model nummer zeven, vindt Volkswagen de tijd rijp voor een derde loot in de snelle familie: de GTE. Helemaal passend in de tijdsgeest is de auto naast de geblazen benzinemotor ook voorzien van een elektromotor. Met een gecombineerd vermogen van 204 pk en een zakelijke bijtelling van slechts 7% kan het bijna niet meer mis gaan.Â



I'm blue

Al vanaf de eerste sportieve Golf is de auto subtiel onderscheidend ten opzichte van zijn zwakker gemotoriseerde broertjes. De GTI wordt tegenwoordig vooral gekenmerkt door een rode bies in de grille en koplampen, anders gemodelleerde bumpers, een uitlaatpijp aan beide kanten van de achterbumper en wat GTI-badges. Blauw staat bij Volkswagen voor 'zuinig' en in de basis is daarom alles wat rood is bij de GTI, bij de GTE blauw gekleurd. Dit beperkt zich niet alleen tot de bies op de neus, maar ook de badges en zelfs de remklauwen hebben een blauwe kleur gekregen. Ook de GTE heeft wat dikkere bumpers gekregen, maar aan de voorzijde heeft deze meer overeenkomsten met de volledig elektrische e-Golf. De C-vormige LED-dagrijverlichting - die ook op de e-UP te vinden is - maakt de auto herkenbaar als (semi-)elektrisch aangedreven. Aan de achterzijde prijken twee uitlaatpijpen, maar in dit geval enkel aan de linkerkant. De GTE ligt wat dichterbij het asfalt dan de gemiddelde Golf. Daarbij worden de wielkasten fraai opgevuld door - de optionele - 18 inch lichtmetalen velgen. Het totaalplaatje wordt afgemaakt door volledige LED-verlichting. Niet alleen de dagrijverlichting bevat deze lampjes, maar ook de



GTI-min

In het interieur is de 'verblauwing' verder doorgezet. Niet alleen de lijnen op de typische GTI-stoelen zijn blauw, ook de stiksels, de verlichting in de deuren, accenten op de hendel van de automaat en tussen de klokken zijn in die kleur gedoopt. Om het sportieve karakter van de plug-in hybride te benadrukken, is zo goed als alles uit de GTI overgenomen. De heerlijk zittende stoelen en het dikke, afgeplatte sportstuur doen op het eerste oog niet vermoeden dat je met een auto te maken hebt die bedoeld is om zuinig te rijden. Pas als je een blik hebt geworpen op de klokkenwinkel, zie je dat er iets bijzonders aan de hand is met de auto. In de linker klok is de meeste ruimte opgeÃ«ist door een vermogensmeter. Hierin is tevens te zien of je de elektrische kracht verbruikt of dat de accu juist opgeladen wordt. Onderin deze klok is een kleine toerenteller te zien. De afleesbaarheid hiervan is matig. Een wat grotere weergave zou beter zijn. Op het scherm van het multimediasysteem is uitgebreide informatie te vinden over het wel en wee van de aandrijflijn. Verder is het systeem hetzelfde als in de andere

Volkswagen Golf GTE

VAG-producten. Het werkt snel en de ergonomie ervan is goed op orde. Net als bij de andere Golf's is de afwerking van het interieur subliem. Overal vind je mooie materialen en is het geheel vrij van rammels en kraakjes. Tekenend voor de goede afwerking zijn de draaiknoppen voor bediening van de klimaatregeling. Meer dan in welke auto in deze klasse voelen deze zeer solide aan en werken ze met precies genoeg weerstand. Het nadeel van veel auto's die zowel met als zonder elektrische aandrijving te verkrijgen zijn, is de kleinere interieurruimte. Zo ook bij de GTE. Ten opzichte van een 'normale' Golf 7 is de bagageruimte met 108 liter gekrompen. Reden hiervoor is dat er plaats gemaakt moest worden voor een benzinetank en een accupakket. Voorin en op de achterbank zit je echter net zo ruim als je gewend bent van de compacte middenklasser.Â



Mooie mix

Wil je veel vermogen, een benzinemotor en 7% bijtelling, dan was je vooralsnog aangewezen op de spectaculaire, maar dure BMW i8. Voor de zakelijke rijder die wel houdt van een potje sturen, maar niet al teveel wil betalen, is de Golf GTE een welkome

Volkswagen Golf GTE

aanvulling. Rijd je enkel met de benzinemotor, dan is de auto al snel genoeg. Dit geldt tevens voor de e-mode. Hierin wordt alleen gebruik gemaakt van de elektromotor. Met 102 pk is hij sterk genoeg om goed mee te komen met het overige verkeer. Volledig elektrisch rijden kan tot een snelheid van 130 kilometer per uur. Daarboven en als meer vermogen nodig is, schakelt de brandstofmotor zonder schokken bij. Het gecombineerd maximum vermogen van 204 pk levert de Golf enkel als de GTE-knop naast de automaathendel is ingedrukt. Direct na het indrukken wordt de reactie op het gaspedaal vinniger en klinkt er een sportiever geluid. Hoewel het klinkt als een forse uitlaat, is het geluid niet afkomstig van onder de achterbumper. Onder de voorruit zit een membraan dat gaat trillen als gaspedaal beroert wordt. In de GTE-modus gaat de auto in 7,6 seconden naar de '100' - ondanks een leeggewicht van bijna 1.500 kilogram en ook op tussenacceleraties is de GTE bovengemiddeld rap.

Ondanks dat in- en exterieur gericht zijn op sportiviteit, is de auto niet keihard geveerd. De auto reageert gewillig op stuurbewegingen, maar toch is de onderstelafstelling een mooie mix tussen sportiviteit en comfort. Drempels kun je met een hogere snelheid nemen dan je verwacht, zonder dat de ruggenwervels het zwaar te verduren krijgen. In snel genomen bochten helt de carrosserie niet of nauwelijks over. Door de elektrisch bekrachtigde besturing voel je in het stuurwiel niet zo heel veel, maar via het onderstel wordt voldoende doorgegeven op welke ondergrond je rijdt. Een echte hardcore GTI is de GTE niet, maar het is wel een goede middenweg. Vooral de zakelijke veelrijder zal dankbaar zijn en na een lange rit niet met zwetende handen en een pijnlijke rug uitstappen.



Concurrent uit eigen huis

Doe de motorkap open en je ziet dat er weinig plek over is gebleven. Naast een 1.4 TSI is ook de elektromotor en een regelunit voor beide in het motorruim gemonteerd. De elektromotor is voor de DSG-automaat gemonteerd, waardoor ook in een volledige elektrische modus wordt geschakeld. Samen leveren de motoren ruim voldoende vermogen, maar nog belangrijker voor zowel de prijs als de bijtelling is de lage uitstoot van koolstofdioxide. Met 35 g/km is de Golf GTE goed voor slechts 7% bijtelling. Maar niet alleen voor de zakelijke rijder is deze auto aantrekkelijk. Omdat er nauwelijks BPM betaald hoeft te worden door het lage theoretische verbruik, is de GTE maar 500 euro duurder dan een GTI. Qua uitrusting zijn beide auto's nagenoeg gelijk en ook de prestaties liggen niet ver uit elkaar. Groot voordeel van de GTE is de mogelijkheid veel zuiniger te rijden. In de praktijk bleek het verbruik helaas niet zo laag als beloofd. Omdat er tijdens de testperiode slechts eenmaal kortstondig geladen kon worden, kwam het testverbruik uit op 7.4 liter per 100 kilometer. Laad je het accupakket volledig op, dan moet - volgens de fabrieksopgave - 50 kilometer volledig elektrisch kunnen worden afgelegd. In de praktijk ligt deze afstand wat lager met zo'n 32 kilometer.

Volkswagen Golf GTE

Aangezien we nauwelijks moeite hebben gedaan om het verbruik laag te houden en genoten hebben van het vermogen, is het nog niet eens zo slecht. Daarbij staat de door ons gereden auto op winterbanden, wat ook niet in het voordeel van een laag verbruik werkt. Hierdoor heeft de auto minder grip, wat bij stoplichtsprintjes meermaals resulteerde in doorspinnende voorwielen.Â



Er kan niks meer mis gaan

In het segment waarin de Golf GTE opereert, kent hij weinig concurrenten. Hoewel ze qua vermogen en onderstelafstemming nauwelijks zijn te vergelijken, komen de Prius Plug-in, Ampera en de Ford C-Max Plug-in Hybrid het dichtst in de buurt. Ook deze auto's genieten 7 % bijtelling voor de zakelijke rijder en komen qua prijs zo goed als overeen met de Golf GTE. Toch biedt de Volkswagen een stuk meer per euro dan de drie genoemde auto's. Het vermogen is hoger, de rijbeleving ligt op een hoger niveau en - hoewel dat smaakgebonden is - ziet hij er stukken beter uit. Volkswagen heeft ervoor gekozen de GTE alleen aan te bieden met een flinke standaarduitrusting. Hierdoor is de vanafprijs fors: 37.950 euro. Kleed je de auto aan tot het niveau van de

Volkswagen Golf GTE

auto waarin wij reden, dan vergt het een investering van 42 mille. Een flink bedrag, al is het voor de zakelijke rijder per maand een schijntje. Bruto betaal je 245 euro per maand aan bijtelling. Natuurlijk lever je ten opzichte van de echte GTI in op rijplezier, maar toch ook niet zoveel dat het 18% meer bijtelling waard is. Aan het begin van het testverslag gaven we aan dat het bijna niet meer mis kan gaan. Het leek wat voorbarig, maar dit statement blijkt waar te zijn. Nergens zul je een beter totaalpakket vinden dan bij de Golf GTE. Dat deze auto de Nederlandse markt gaat veroveren is meer een voorspelling dan een vraag.Â

Plus

- + Prettige aandrijflijn
- + Lage bijtelling
- + Goede mix tussen sportiviteit en comfort

Min

- Kleine(re) bagageruimte
- Relatief hoge vanafprijs
- Geen snellaadfunctie