



## Volkswagen Golf

### Ankerpunt

Autotest | Volkswagen spreekt graag van dé auto en dé Golf. Niet geheel ten onrechte, want Volkswagen is het meest verkochte merk. De Golf is het meest verkochte model en daarom automatisch dé standaard. Nu introduceert Volkswagen de Golf 7 en gezien de historie van het model is succes verzekerd. De vraag is: wordt de nieuwe Golf alleen de nieuwe standaard op basis van de verkoopaantallen of ook dankzij de kwaliteiten?

Wat de Volkswagen Golf vanaf het allereerste begin in 1974 tot een succes heeft gemaakt is het voorspelbare, vertrouwde karakter. Een Golf is een allemansvriend die zich overal voor leent.

Het is daarom niet verwonderlijk dat de vormgevers geen enkel risico namen met het uiterlijk. Ook bij de nieuwe Golf moet de klant van tevoren al weten wat hij/zij krijgt. Alhoewel de Golf 7 vanaf een blanco vel papier opnieuw is ontworpen, zijn de familietrekjes zo sterk dat het verschil met de vorige generatie alleen is te zien wanneer beide auto's naast elkaar staan. Het belangrijkste verschil is, dat de zevende Golf een iets agressievere blik heeft dan de voorgangers.



Om meer ruimte te bieden werd de Golf VII langer. De wielbasis nam toe met 26 mm en de voorwielen zijn verder naar voren geplaatst voor meer binnenruimte. Tegelijkertijd werd de Golf lager om de stroomlijn te verbeteren en daarmee het verbruik te verlagen. De laatste jaren heeft Volkswagen veel kennis opgebouwd van nieuwe staalsoorten, waarmee een auto tegelijkertijd steviger (lees: veiliger) en lichter kan worden gemaakt. In vergelijking met de vorige Golf is de nieuwe generatie zo'n 100 kg lichter en daarmee

terug op het niveau van de Golf IV.

De nieuwe bouwwijze biedt nog een voordeel: de Volkswagen-groep maakt gebruik van een nieuw platform dat zo is opgezet dat er eenvoudig nieuwe varianten op kunnen worden gebouwd. Op het moment van schrijven is de Golf stationcar onderhuids nog steeds gebaseerd op de Golf V, terwijl de cabrio de basis deelt met de Golf VI. Dankzij de nieuwe opzet moeten nieuwe uitvoeringen makkelijker zijn te ontwikkelen, zodat alle varianten baat hebben bij nieuwe technieken.

## Uitrusting

Ook met de vormgeving van het interieur werd geen enkel risico genomen. Het verschil zit in de details. Zo is de zitpositie verbeterd en is het dashboard iets nadrukkelijker om de bestuurder heen geconcentreerd. Dat lijkt een detail, maar de testrijder heeft zich zelden zo snel thuisgevoeld in een testauto!



De ruimte voor- en achterin is prima. Volwassenen hebben ruim voldoende hoofd- en beenruimte op de achterbank. Bovendien heeft het zitvlak van de achterbank extra "pasvorm", zodat het er ook op lange afstanden goed is uit te houden. De bagageruimte is nauwelijks groter geworden (van 350 naar 380 liter), maar vooral beter bereikbaar dankzij een bredere achterklep en een lagere tildrempel.

Optioneel is de Golf VII leverbaar met stoelen die zijn ontwikkeld in samenwerking met het Duitse instituut voor gezonde ruggen. Alhoewel deze stoelen

aangenaam zitten, is het verschil met de standaard stoelen te gering om de meerprijs te rechtvaardigen. Helaas zitten de hoofdsteunen bij beide stoelen te laag om aan lange bestuurders een wezenlijke bijdrage aan de veiligheid te leveren. Vreemd genoeg zijn de hoofdsteunen op de achterbank wél verder verstelbaar.



Centraal op het dashboard is een groot kleurenscherm te vinden, ook bij de eenvoudigste uitvoering van de Golf VII. De vormgeving en de bediening van de menu's doen denken aan die van een mobiele telefoon. Uiteraard is het audio- en communicatiesysteem zo gemaakt dat het eenvoudig is om een telefoon of mp3-speler te koppelen. Om het beeldscherm zo overzichtelijk mogelijk te houden, bedient VW zich van een bijzondere techniek. Zodra een hand naar het scherm beweegt, verschijnen de menu's, net voordat het scherm daadwerkelijk wordt aangeraakt.

Een andere onzichtbare, maar waardevolle, nieuwe ontwikkeling zit in het veiligheidssysteem. Optioneel remt de Golf bij lage snelheid geheel automatisch voor obstakels. Mocht zich toch een ongeval voordoen, dan remt de auto standaard om doorschieten te voorkomen.

## Rij eigenschappen

Om de rij eigenschappen te verbeteren, is iedere Golf 7 voorzien van "XDS". Dit is een voorziening die tot nu toe alleen was voorbehouden aan de Golf GTI. Met XDS wordt de kracht van de motor afhankelijk van de

situatie over het linker en rechter voorwiel verdeeld. Daarmee wordt voorkomen dat de auto rechttuit glijdt bij een te snel genomen bocht ("onderstuur"). Bovendien is het gevoel in het stuurwiel veel zuiverder.



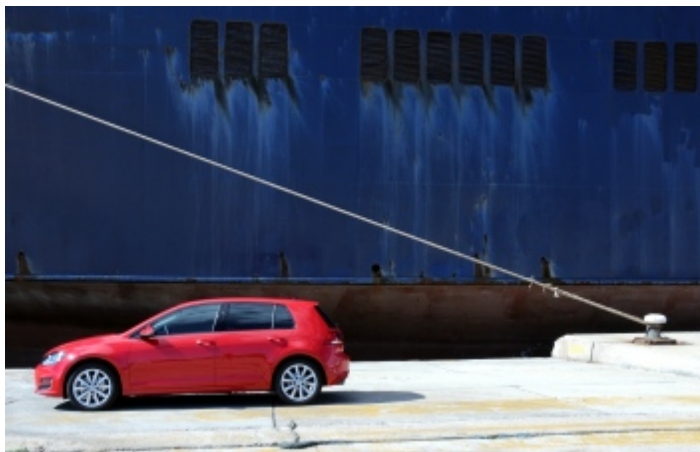
Een uiterst rudimentaire manier om het effect van XDS te voelen is door tijdens een proefrit een bocht eerst zonder gas door te "rollen" en dezelfde bocht daarna met gas te sturen.



De Golf 7 wordt afhankelijk van het motorvermogen van een standaard of een sportief onderstel voorzien. Op het moment van schrijven waren alleen auto's met sterke motoren beschikbaar en daarom is alleen gereden met het "sterke" onderstel.

Als er één punt is waarop de Golf VII de titel "standaard" verdient, dan is het wel de wegligging. De grip is die van een sportwagen, zonder echter ooit vermoeiend te worden. Zelfs wanneer doelbewust wordt geprobeerd de auto in de fout te dwingen, reageert de Golf veilig en goedmoedig. Zo gaf volgas weggrijden in een bocht in de stortregen op slecht wegdek geen enkel probleem.

Ook tijdens een remproef vertoonde de Golf 7 sportwagen-kwaliteiten. Vanaf 100 km/u stopt de Golf kaarsrecht, binnen een minimale afstand en zonder enig drama.



De duurdere uitvoeringen bieden de mogelijkheid om het karakter van het onderstel, de besturing en het gaspedaal met een druk op de knop aan te passen aan de omstandigheden. Alhoewel het verschil tussen de verschillende modi best merkbaar is, is het onderstel in de praktijk al zo goed dat de testrijder nooit de behoefte had om voor een "extreem" als "sport" of "comfort" te kiezen.

Ondanks Volkswagens streven naar gewichtsreductie, is de geluidsisolatie prima. Tijdens de diverse testritten was rijwind simpelweg afwezig. De banden zijn, afhankelijk van het wegdek, niet of nauwelijks hoorbaar. Het motorgeluid valt alleen op als het stop/start-systeem zijn werk verzuimt te doen.

## Diesel

Eerst is gereden met de "2.0 TDI". Deze valt positief op door een enorm koppel dat al beschikbaar is vanaf een laag toerental. Daar rijdt de auto op een "golf" van koppel en gaat alles zo makkelijk, dat zich een superieur gevoel van de bestuurder meester maakt. Tegelijkertijd is een voorzichtig tikje op het gaspedaal al voldoende voor een directe reactie.



Daarmee loont de Golf diesel zich even gemakkelijk voor een sportieve als een ontspannen rijstijl. Reken in het eerste geval op een verbruik van 6.1 liter per 100 km. Een kalme testrit kostte 4.8 liter per 100 km (fabrieksopname: 4.1 l / 100 km).

## Benzine

De "TSI" benzinemotoren van Volkswagen bieden van alle automerken de beste combinatie van goede prestaties en een laag verbruik; niet alleen in theorie, maar ook in de praktijk. Recent zijn de TSI-motoren in een kwaad daglicht gekomen door storingen. Volgens een woordvoerder van Volkswagen wordt het storingsgevoelige onderdeel in de nieuwe generatie TSI-motoren niet meer gebruikt.

De beste combinatie van goede prestaties en een laag verbruik is de 1.4 liter TSI-motor met cilinderuitschakeling ("ATC" op de prijslijst). Wanneer minder vermogen nodig is, worden twee van de vier cilinders uitgeschakeld om brandstof te besparen. Dit gebeurt geheel automatisch en onmerkbaar; de prestaties en het geluid blijven hetzelfde.



Net als bij de dieselmotor is al vanaf een uitzonderlijk laag toerental volop trekkracht beschikbaar. Zo geeft de schakelindicator al bij 1.500 tpm het advies een volgende versnelling te kiezen. Alhoewel dan weinig sprintkracht mag worden verwacht, valt de auto niet terug in snelheid en protesteert de motor niet.

Op exact dezelfde route als de Golf diesel, was het verbruik van de TSI nauwelijks hoger: 5.8 liter per 100 km.

## Conclusie

Dat de Volkswagen Golf VII een succes zal worden staat wel vast. Alleen al de naam en de reputatie van de voorgaande modellen verzekeren dat. Dat de Golf 7 daarmee de standaard vormt is een feit. Dat is echter even eervol als stellen dat brood hét ontbijt is en koffie dé drank.

Gelukkig heeft de Golf 7 meer kwaliteiten in huis. De belangrijkste daarvan is de slimme manier waarop de binnenruimte is toegenomen en het gewicht is verlaagd. Het lagere gewicht komt niet alleen de prestaties, maar ook het verbruik ten goede. Bovendien worden het weggedrag en de veiligheid vergroot dankzij "XDS". Alle motoren leveren prima prestaties bij een bescheiden verbruik.

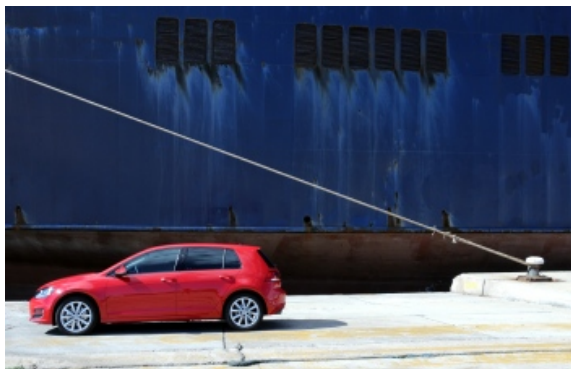
Alhoewel de Golf VII absoluut niet revolutionair of vernieuwend is, is de auto in alle opzichten verbeterd. Daarmee is ook de zevende Golf nu al vertrouwd en daarmee dé uitgelezen keuze. ■



# Specificaties

## Volkswagen Golf 2.0 TDI Highline

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	426 x 179 x 145 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.286 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	380/1270 l
Bandenmaat	205/55R16

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 3500 tpm
Koppel	340 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,6 sec.
Topsnelheid	216 km/u
Verbruik gemiddeld	4,2 l / 100 km
Verbruik stad	5,1 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	111 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 33.150,-
Prijs instapmodel	€ 22.790,-