AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 10 juni 2015
www.autozine.nl

Volkswagen Golf 1.0 BlueMotion

Verder met een liter

Autotest | Verder met een liter. Hoe doe je dat? Een eenvoudige manier om brandstof te besparen is om een auto kleiner en dus lichter te maken. Maar dat gaat ten koste van de ruimte en het comfort. Hybride-aandrijving maakt een auto ook zuiniger, maar is ingewikkeld en kostbaar. Volkswagen presenteert nu een eenvoudige oplossing: reduceer de inhoud van de motor van de Golf tot één liter.

"BlueMotion" staat bij Volkswagen voor de schoonste en zuinigste uitvoering van een model. En omdat dieselmotoren van nature zuiniger zijn dan benzinemotoren, was de Golf BlueMotion tot nu toe altijd een diesel. Tel daarbij op dat diesel per liter goedkoper is dan benzine en de keuze lijkt snel gemaakt.

Maar een dieselmotor heeft ook nadelen: een dieselmotor is duurder dan een benzinemotor en dus moeten veel kilometers worden gereden om de meerprijs terug te verdienen. Bovendien is de samenstelling van de uitstoot van een dieselmotor schadelijker dan die van een benzinemotor.

1.0 TSI: De theorie

Daarom is de Golf BlueMotion voortaan ook leverbaar met een benzinemotor! Om tot een minimaal verbruik te komen, kiest Volkswagen voor een driecilinder motor met een inhoud van slechts 1.0 liter. Deze is afkomstig van de veel kleinere Volkswagen Up!, maar is voor de Golf voorzien van een turbo en directe injectie. En om de betrouwbaarheid te vergroten (een bekend probleem met kleine motoren in grote auto's) is de "1.0 TSI" voorzien van een extra koelsysteem.

Net als iedere andere BlueMotion is ook deze variant met benzine-motor voorzien van een actieve grille (lamellen sluiten om luchtweerstand te verlagen wanneer minder koeling nodig is), een spoilerpakket, een verlaagd onderstel (15 mm) en banden met extreem lage rolweerstand.

1.0 TSI: De praktijk

In de praktijk is vrijwel niets merkbaar van de bijzondere techniek onder de motorkap. En zo heeft Volkswagen het ook bedoeld! Het vermogen van 115 pk / 200 Nm is niet alleen ruim voldoende, maar wordt ook op het juiste moment afgegeven. Al bij een laag toerental voelt de kleine driecilinder daarom even sterk als de grotere motoren. Niet alleen vanuit stilstand, maar ook bij een tussensprint van bijvoorbeeld 80 naar 120 km/u doet de 1.0 niet onder voor traditionele, grote motoren.

Wie niet beter weet, denkt zelfs dat Volkswagen jokt en stiekem een grotere motor heeft geleverd! En omdat de Golf VII van nature een bijzonder stille auto is, wordt het kenmerkende roffelende geluid van de driecilinder motor goed onderdrukt. Alleen wanneer de BlueMotion "op de staart wordt getrapt", is de roffel kortstondig hoorbaar en is duidelijk dat dit echt een driecilinder is.

Volgens Volkswagen verbruikt de "Golf 1.0 TSI BlueMotion" gemiddeld 4.3 liter per 100 km. Wanneer uiterst kalm wordt gereden (maximaal 100 km/u, zeer goed anticiperen), is dit daadwerkelijk te realiseren. Daarmee benadert deze eenvoudige driecilinder het verbruik van een hybride! Het grote verschil is dat een hybride zuiniger is in de stad; de Golf BlueMotion schittert vooral op de lange afstand.

Wie met de verkeersstroom meerijdt, verbruikt in de praktijk zo'n 5 liter per 100 km. Wanneer echt hard wordt gereden, zal het verbruik navenant toenemen, zoals bij iedere auto.

Vertrouwd gevoel

Zoals eerder aangegeven: wie niet beter weet, is zich nauwelijks bewust van de bijzondere techniek van de Golf BlueMotion. De opzet van het interieur is niet bijzonder of vooruitstrevend, maar juist zo vertrouwd dat menigeen zich vrijwel direct thuisvoelt in de Golf.

De ruimte voor- en achterin blijft keurig voor een auto van deze omvang. Alleen voor lange bestuurders is er een serieus kritiekpunt: de hoofdsteunen zijn te laag om een bijdrage te leveren aan de veiligheid. Als het gaat om actieve veiligheid (lees: ongelukken voorkomen) doet de Golf nog altijd goed mee, maar is het drie jaar na introductie geen koploper meer in zijn segment.

Ondanks het streven naar een laag gewicht, is niet bespaard op de bouwkwaliteit of de uitrusting. Alleen "adaptive cruise-control" en "adaptive chassis-control" zijn niet beschikbaar op de BlueMotion.

Heel aangenaam blijft het beeldscherm dat ook detecteert wanneer een hand er dichtbij is (maar het nog niet aanraakt). Daarom verschijnen menu's pas wanneer ze echt nodig zijn en is het beeld overzichtelijker dan gebruikelijk.

Weggedrag

Omdat de BlueMotion-techniek de auto niet zwaarder maakt, rijdt de 1.0 TSI als iedere andere Golf. De kleine motor is lichter dan andere motoren (10 kg minder dan een 1.2 TSI), maar inclusief het speciale uitlaatsysteem en dergelijke zaken is het gewicht vrijwel gelijk aan dat van de alledaagse uitvoeringen.

Ook de banden met extreem lage rolweerstand doen geen afbreuk aan het comfort of de wegligging van de Golf. Ook als BlueMotion blijft de Golf daarom de standaard bepalen in zijn klasse.

Conclusie

Volkswagen presenteert het allemaal heel bescheiden: de Golf is er nu ook met 1.0 liter motor. Maar een proefrit leert, dat de komst van de eerste BlueMotion met benzinemotor groot nieuws is!

Ford en Opel gingen Volkswagen weliswaar voor met een 1.0 liter motor in een relatief grote auto, maar Volkswagen gaat een stap verder. De concurrenten wisten de belangrijkste bezwaren tegen een kleine driecilinder weg te nemen, waardoor ze een prima alternatief vormen voor conventionele motoren. De "1.0 TSI" van Volkswagen is echter zo goed, dat deze zelfs is te verkiezen boven traditionele motoren!

De testrit bewijst, dat de Golf BlueMotion op geen enkele manier onder doet voor de traditionele modellen. Alleen het verbruik is lager. Zo komt de Volkswagen-rijder echt verder met een liter. Of moet dat zijn "verder met één liter"? ■

Specificaties

Volkswagen Golf 1.0 BlueMotion 1.0 TSI Comfortline BlueMotic

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	426 x 179 x 145 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.211 kg
Aanhanger	600 kg
Aanhanger geremd	1.000 kg
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	380/1270 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	999 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	115 pk @ 5000 tpm
Koppel	200 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	204 km/u
Verbruik gemiddeld	4,3 l / 100 km
Verbruik stad	5,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,7 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 24.550,-
Prijs instapmodel	€ 22.790,-