



## Volkswagen Golf V Turbotaal

Rij-impressie | Volkswagen heeft naar eigen zeggen het onmogelijke mogelijk gemaakt. Dankzij "TSi"-techniek zou een Golf met een kleine motor en een al even klein prijskaartje de prestaties van de befaamde Golf GTi benaderen. Tegelijk zou deze nieuwe motor even zuinig zijn als de basis-Golf. De nieuwe budget GTi luistert naar de toepasselijke naam "GT" en komt pas midden dit jaar naar Nederland. Daarom haalde Autozine nu alvast een exemplaar op bij de fabriek in Wolfsburg voor een rit naar voormalig Oost-Duitsland.

"Volkswagen Golf V GT 1.4 TSi". Dat zijn heel wat vaktermen en marketingkreten achter elkaar. De Volkswagen Golf is inmiddels toe aan de vijfde generatie. Sinds de introductie van de eerste Golf in 1974 zijn niet alleen de afmetingen toegenomen, maar ook de prijzen. De begeerlijke GTi werd steeds minder de sportwagen voor het gewone volk en steeds meer een onbetaalbare droomauto. De geheel nieuwe "GT" moet voor een beduidend vriendelijker prijs de prestaties van de GTi benaderen.

### Twin Charger

Om dat te realiseren heeft Volkswagen een aantal bestaande technieken gecombineerd. De 1.4 liter motor, een zeer bescheiden begin, is voorzien van een "compressor" en een "turbo". Beide zijn beproefde hulpmiddelen om een kleine motor beter te laten presteren. Het voordeel van deze techniek is dat de motor het lage verbruik behoudt, maar wel beter presteert. Het nadeel van alleen een turbo is dat de prestaties eerst matig zijn en dan plotseling sterk verbeteren omdat een turbo pas assisteert wanneer de motor veel toeren maakt.

Een compressor verbetert de prestaties onmiddellijk, maar is minder efficiënt dan een turbo. De "TSi"-motor (Torque Strong Twincharger) combineert beide: een compressor zorgt voor goede prestaties bij lage toeren, eenmaal op snelheid neemt de turbo het over.



Het effect van deze zogenaamde "twin charger"-techniek is verbluffend. De Golf GT is een ronduit snelle auto die vanaf het eerste moment weet te overtuigen. De GT heeft de levendigheid en lenigheid van een lichte auto, maar wanneer vermogen wordt gevraagd bij de TSi motor door waar een gemiddelde 1.4 motor al lang zou ophouden. In plaats daarvan is de Golf GT een echte toerenmachine die gretig accelereert en blijft accelereren tot dik 6.000 toeren per minuut. Volkswagen-engineers spreken daarom zelf van een "Drehorgel"; ze vergelijken de muziek bij hoge toeren met een draaiorgel dat eerst op gang moet worden gebracht. In vergelijking met een Golf GTi of menig andere snelle auto blijft de overmacht uit, maar de sensatie is er niet minder om.

Sterker nog: het is onweerstaanbaar deze bescheiden Golf keer-op-keer resoluut naar de linker rijstrook van de Autobahn te sturen om daar grotere auto's met het schaamrood op de kaken naar rechts te verwijzen. De snelheid ligt dan al rond de 200 km/u, maar de Golf GT heeft nog steeds een onstilbare drang naar meer. Eenmaal gepasseerd lezen ze slechts "Golf 1.4 GT" achterop deze opdringerige passant. Op kruissnelheid kan het toerental dankzij de 6e versnelling zakken en is de GT geschikt als reisauto voor langere afstanden.



De Golf GT is ook leverbaar met dieselmotor, waarbij Volkswagen zich van een soortgelijke techniek bedient. Ook dan zijn de prestaties uitstekend, maar hierin is Volkswagen niet uniek. Ook andere fabrikanten leveren minstens zulke snelle en zuinige dieselmotoren. Bovendien is het exemplaar in de Golf GT diesel bepaald niet de stilste.



Iedere Golf GT is voorzien van een speciaal sportonderstel. Daarmee reageert de auto alerter op sturbewegingen dan een gewone Golf en wordt het agile en alerte gevoel nog verder versterkt. Dankzij de kleine motor is de Golf GT lichter dan de GTi en R32, wat de handelbaarheid ten goede komt.

Helaas heeft Volkswagen de remmen niet aangepast. In extreme situaties zijn de remmen niet opgewassen tegen het enorme motorvermogen en de bizarre

capriolen die de testrijder daarmee uithaalt.

## Het is een Golf!

De techniek is niet de enige reden om voor een Golf te kiezen. Zoals iedere Volkswagen is ook deze pretmachine in de basis een degelijke en praktische auto. De ruimte voorin is enorm, waarbij de (sport)stoelen zo ver naar achteren kunnen dat zelfs de langste bestuurders het koppelpedaal nog nauwelijks kunnen bereiken. De ruimte op de achterbank is iets minder dan gemiddeld.

De vormgeving van het interieur is ook typisch Volkswagen: steriel en uiterst sober. Alleen de aanblik van de overblijfselen van een verlaten Oost-Duitse grenspost is nog deprimerender. Wie goed zoekt vindt tussen de snelheidsmeter en toerenteller een kleine "Boost"-meter, maar daarmee eindigt het uiterlijk vertoon. Airconditioning, cruise-control en elektrisch bedienbare zijruiten zijn standaard op de Golf GT.



Uiterlijk is de Golf GT slechts herkenbaar aan een V-vormige grille, hét kenmerk van een extra sportieve Golf. Misschien mist de Golf GT de uitstraling van een echte GTi, maar die bescheidenheid siert de auto juist. Bij de Golf GT gaat het niet om de snelle praatjes, maar om de inhoud.

## Conclusie

Volkswagen prijst de Golf GT aan als voordelig model

onder de legendarische GTi. Maar daarmee doet Volkswagen de GT eigenlijk tekort. Dankzij de "Twin Charger"-techniek biedt de GT met een kleine motor, bij een bescheiden brandstofverbruik en tegen een lage prijs de sensatie van een sportwagen met een veel grotere motor.

Bovendien geeft de bijzondere techniek de Golf GT een al even bijzonder karakter dat menigeen meer kan aanspreken dan dat van de GTi. Een kleine motor is levendig en alert, wat het rijplezier er alleen maar groter op maakt. Het enige echte nadeel van de TSi techniek is het voorgeschreven gebruik van kostbare 98-RON brandstof.

Tenslotte blijft de GT een echte Golf en daarmee per definitie de favoriet bij het Nederlandse publiek. De Golf is al decennia lang een succesnummer omdat Volkswagen optimaal inspeelt op de wensen van de Europese consument. De Golf is ruim, degelijk en garandeert ook als GT een hoge restwaarde. ■



## Specificaties

### Volkswagen Golf V GT Sport 1.4 TSI (170 pk)

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	420 x 176 x 149 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.273 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	350/1305 l
Bandenmaat	225/45R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	170 pk @ 6000 tpm
Koppel	240 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,9 sec.
Topsnelheid	220 km/u
Verbruik gemiddeld	7,3 l / 100 km
Verbruik stad	9,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	174 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 26.430,-
Prijs instapmodel	€ 17.750,-