



Volkswagen Golf V GTI

Ondersteboven

Rij-impressie | Ondersteboven van een Volkswagen Golf? Onmogelijk. Een Volkswagen Golf is de familie-auto bij uitstek. Het is de brave auto waarmee papa en mama hun dagelijkse boodschappen halen. Grijs docenten in verlopen stofjassen rijden met hun nog grijzere Golf diesel dagelijks van huis naar hun collegezaal. Maar er is wel degelijk een Golf om ondersteboven en hoteldebotel van te raken: de GTi!

De beste manier om een GTi te kopen, is door eerst een proefrit te maken met een willekeurige andere Golf. Vraag bij de dealer om de meest verkochte uitvoering en ga daarmee proefrijden.

Dit mag dan de auto zijn die wordt gekocht door mensen zonder enige passie voor auto's, het deugt wel. De Golf ziet er niet onaardig uit. Het interieur is strak vormgegeven en degelijk afgewerkt. De standaarduitrusting is karig, maar met de nodige optiepakketten is de Golf compleet en modern. De ruimte voorin is royaal, de voorstoelen zitten lekker stevig. De ruimte op de achterbank is matig, de kofferruimte is juist prima.



Het rijden met de Golf geeft eenzelfde gevoel: dit is geen opvallende auto, maar er is weinig mis mee. De Golf heeft een stevig onderstel en zweeft niet gevoelloos over de weg. De auto schakelt exact en trefzeker. De remmen zijn prima. Met name de FSI motoren presteren prima en laten dankzij uitgekiende

techniek een beschaafd verbruik noteren. De dieselmotoren zijn ijzersterk en zijn vooral populair bij de kostenbewuste zakelijke rijder.

GTi!

Vraag nu om een proefrit met de Golf GTi. Die auto is in de basis even degelijk en praktisch als de gewone Golf. Maar wanneer het gaspedaal iets dieper wordt ingetrapt, ontpopt deze brave familieauto zich als een ongegeneerd feestnummer. Onder de motorkap ligt een 2.0 liter viercilinder motor, die dankzij een turbo goed is voor precies tweehonderd ongeduldig trappelende paardenkrachten.

De GTi is leverbaar met een handgeschakelde versnellingsbak en met Volkswagen's fameuze "DSG" (Direct Shift Gearbox) versnellingsbak. Met DSG kan de Golf zich als volautomaat gedragen, maar het is ook mogelijk om zelf te schakelen met hendels achter het stuurwiel. Een tikje tegen de rechter hendel is voldoende om de vorige versnelling te kiezen; de linker hendel schakelt terug. Doordat DSG in feite uit twee versnellingsbakken bestaat, staat een volgende versnelling al klaar voordat wordt geschakeld en verloopt het wisselen van versnelling extreem snel. Deze automaat gaat niet ten koste van het rijplezier, maar maakt de GTi zelfs sneller!



Launch control

Bovendien heeft de Golf GTi met DSG-versnellingsbak een geheim wapen paraat dat voor een spectaculair begin van de proefrit zorgt. Er zijn geen knoppen voor en er is nauwelijks documentatie over, maar de Golf GTi DSG beschikt over "launch control"! Daarmee kan iedereen in de beloofde 6,9 seconden accelereren van 0 naar 100 km/u.

Schakel het ESP uit, zet de versnellingshendel in "S" (Sport), trap de rem in met de linker voet, geef vol gas, laat de rem los en ... de GTi schiet weg als een projectiel! Buitenstaanders worden op een sportief uitlaatgeluid getraceerd, de GTi-rijder heeft alle zintuigen op scherp staan.



Racebaan

Direct is merkbaar dat de GTi niet alleen heel veel sneller is dan een gewone Golf, maar dat de GTi het vermogen ook beter kan benutten. De voorwielen hebben geen enkel probleem met het vermogen dat er op los worden gelaten; ook bij vol gas accelereert de GTi voorbeeldig rechtuit. Dat is nog wel eens anders bij snelle voorwielaandrijvers!

Voor deze test is een circuit afgehuurd waar de GTi tot de limiet is gereden. Het onderstel heeft geen enkele moeite met de onstilbare honger naar snelheid. De remmen zijn bijteriger, de besturing is scherper. In vergelijking met een alledaagse Golf, helt de GTi nauwelijks over in de bocht. Bovendien voelt de bestuurder precies waar de grenzen liggen.

De GTi heeft een onderstuurd karakter (doorglijden over de voorwielen), maar is met een tikje tegen het stuurwiel ook te verleiden tot iets overstuur (uitbreken van de achterkant) om de auto heerlijk te kunnen positioneren voor de volgende bocht. Iedere ronde moet en kan sneller dan de vorige. Met ieder rondje wordt de GTi leuker, zelfs bijna verslavend!

Alhoewel de overbrenging en het onderstel perfect zijn aangepast op het sportieve karakter, is de GTi niet lichter dan een gewone Golf. Daarom blijft een gevoel knagen dat het met enige gewichtsbesparing nog beter had gekund.

Wanneer het elektronisch vangnet is ingeschakeld, staat de GTi nog steeds de nodige wielspin toe om de pret te verhogen. Alleen wanneer het echt mis zou gaan, grijpt de elektronica subtiel in. De veiligheid is gegarandeerd en de bestuurder geniet volop!



Conclusie

De Volkswagen Golf is een prima auto. De Volkswagen Golf GTi is even praktisch, degelijk, veilig en ruim als een gewone Golf, maar voegt daar een torenhoog pretgehalte aan toe.

Alhoewel al vele snelle auto's op een circuit zijn

getest, heeft de Golf GTi iets speciaals. De auto is langer gereden dan andere testauto's en gaf meer rijplezier. Zoals de gewone Golf na jaren van verfijning precies biedt wat de gewone koper zoekt, weet Volkswagen met de GTi exact wat de sportieve rijder wil. De turbomotor levert ongeacht het toerental volop vermogen en het onderstel kan dat vermogen uitstekend omzetten in prestaties.

Na een brave rit op de openbare weg en diverse uitpattingen op het circuit, gaat het met vlinders in de buik huiswaarts. Ondersteboven en hoteldebotel van een Golf, maar dan wel een GTi! ■



Specificaties

Volkswagen Golf V GTI GTi 2.0 Turbo FSI DSG

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	420 x 176 x 149 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.322 kg
Aanhanger	710 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	350/1305 l
Bandenmaat	225/45R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	200 pk @ 5100 tpm
Koppel	280 Nm @ 1800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,9 sec.
Topsnelheid	233 km/u
Verbruik gemiddeld	7,9 l / 100 km
Verbruik stad	10,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	188 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.850,-
Prijs instapmodel	€ 17.750,-