



## Volkswagen Golf V

### Trapje extra

Autotest | Volkswagen had een goed idee. In 2003 kwam het merk met "DSG": een systeem dat het gemak van een automaat combineerde met de efficiency van een handgeschakelde versnellingsbak. De nadelen van beide systemen vielen tegen elkaar weg. Sindsdien heeft Volkswagen ruim een miljoen auto's met DSG versnellingsbak verkocht. Nu heeft Volkswagen een nog beter idee: zeventraps DSG.

Wat is het probleem? Een gewone, handgeschakelde versnellingsbak is goedkoop te fabriceren en is efficiënt. Daar staat tegenover dat de bestuurder zelf moet koppelen en schakelen. Dat kan in de file of in druk stadsverkeer vermoeiend zijn.

Een automaat neemt al het werk uit handen en maakt het autorijden comfortabeler. Helaas is een traditionele automaat kostbaar, zwaar en inefficiënt. Daardoor verbruikt de auto meer brandstof en nemen de prestaties af.

### De theorie

In de loop der jaren zijn vele fabrikanten met vele oplossingen gekomen. Maar het ene systeem is te kostbaar, een ander schakelt te langzaam en weer een ander verbruikt te veel benzine.



"DSG" (Direct Shift Gearbox) zoekt de oplossing in het scheiden van taken. In feite bestaat DSG uit twee versnellingsbakken. Terwijl de ene versnellingsbak daadwerkelijk de kracht van de motor op de wielen overbrengt, maakt de andere versnellingsbak zich klaar om het werk over te nemen. De ene versnellingsbak heeft de oneven versnellingen, de andere de even versnellingen.

Wanneer bijvoorbeeld in de eerste versnelling wordt weggereden, wordt de tweede versnelling alvast klaargezet. In plaats van ontkoppelen, synchroniseren en weer koppelen hoeft nu slechts van versnellingsbak

te worden gewisseld. Dit gaat in de praktijk razendsnel en uiterst soepel. Wie voor het eerst met DSG rijdt, kan haast niet geloven hoe snel en schokvrij dit systeem werkt!



## Dsg7

Toch zag Volkswagen ruimte voor verbetering. Veel mechanische delen zijn vervangen door elektrische componenten, die gemakkelijker zijn aan- en uit te schakelen en zo energie besparen. Dankzij een slimmere constructie is het nieuwe DSG-mechaniek kleiner en lichter geworden.

De koppelingsplaten bevinden zich niet langer in de olie en dat zorgt ervoor dat de overbrenging niet alleen efficiënter maar ook lichter wordt (de bak bevatte zo'n 15 kg olie!). De olie werd mede gebruikt om hitte af te voeren, waardoor zeventraps DSG helaas alleen bruikbaar is met motoren tot 125 kW / 250 Nm.

Bij de vorige generatie DSG had één versnellingsbak de eerste, derde en vijfde versnelling. De tweede versnellingsbak bestond uit twee, vier, zes en achteruit. Kortom: er was nog een plaatsje vrij voor een zevende versnelling, zodat beide bakken nu vier verzetten tellen.



Dankzij de toevoeging van een zevende trap wordt de auto als vanzelf zuiniger. De versnellingen zijn nu korter, zodat het makkelijker wordt de motor op een optimaal toerental te laten draaien. De zevende versnelling is zeer lang om een hoge snelheid bij een laag toerental te kunnen realiseren. In theorie zouden de lagere versnellingen de auto sneller moeten maken, in de hoge versnellingen zou de auto juist zuiniger moeten worden.

Volgens Volkswagen is zeventraps DSG zo'n 22% zuiniger dan een traditionele automaat en 6 tot 10% zuiniger dan de vorige generatie DSG.

## De praktijk

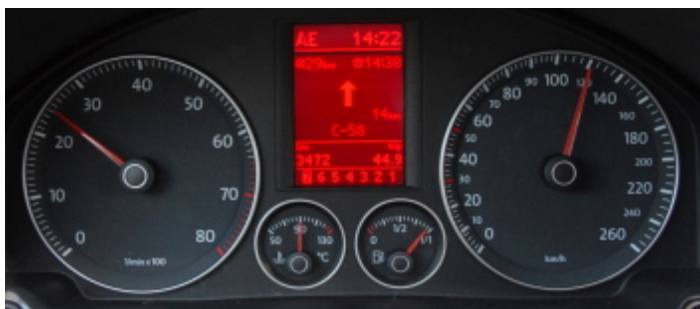
Om de theorie aan de praktijk te toetsen is gereden met een Golf 1.4 TSI, goed voor 122 pk. Dit is een slimme motor die veel vermogen uit een geringe motorinhoud haalt. Het verbruik blijft dat van een gewone, bescheiden 1.4 liter motor.

Dankzij de korte eerste en tweede versnelling komt deze relatief licht gemotoriseerde Golf toch opmerkelijk vlot uit de startblokken. In iedere versnelling reageert de auto alert op het gas en zijn de tussenacceleraties prima.



Naar wens kan DSG zich gedragen als een volautomaat, het systeem schakelt dan schokvrij. Met hendels achter het stuur kan ook sequentieel worden geschakeld. Een tikje tegen de rechter hendel is voldoende om de volgende versnelling te kiezen, met de linker hendel wordt teruggeschakeld. Met name in de snellere Golfs geeft dit veel extra rijplezier. Een koppelingspedaal is er niet, die taak wordt door de computer overgenomen.

Enmaal op kruissnelheid is het toerental aangenaam laag (120 km/u is slechts 2.500 toeren per minuut); dat maakt de auto zuinig en merkbaar stiller dan voorheen. Het verschil is vooral op de snelweg goed te merken!



## De Golf

Wat is gebleven is het vertrouwde gevoel dat de Golf sinds jaar en dag tot favoriet bij het grote publiek maakt. Gevoelsmatig klopt alles aan de Golf. De auto ziet er goed uit, maar is zeker niet te opvallend. Het interieur is strak en uiterst degelijk van opzet. De

ruimte voorin is prima, de stoelen zitten lekker stevig. De ruimte op de achterbank is gemiddeld voor een auto van deze omvang.

Wel blijft de standaarduitrusting karig. In vergelijking met andere auto's is de prijs/prestatieverhouding matig en moet flink worden geïnvesteerd in optiepakketten. De hier gereden "Comfort Line" beschikt over airconditioning, cruise-control, een boordcomputer en lichtmetalen velgen.



Voor modeljaar 2008 is bovendien een nieuw (optioneel) audio- en navigatiesysteem geïntroduceerd dat zeer gebruikersvriendelijk is en alle denkbare voorzieningen combineert (MP3, Bluetooth telefoonkoppeling, etc.).

De Golf stuurt prima en onderscheidt zich van de Japanse en Koreaanse concurrenten door een typisch Europees karakter. Deze Duitser stuurt licht, maar houdt het nodige gevoel in de besturing. De wegligging is prima en in snelle bochten helt de auto weinig over. De Golf schakelt trefzeker en heeft scherpe remmen.

Misschien is dit niet de meest spannende auto om mee te rijden: maar er is weinig op aan te merken. De Golf is comfortabel en heeft een veilig weggedrag. Dankzij zeventraps DSG is de auto merkbaar zuiniger en vlotter geworden. Kortom: het trapje extra heeft de Golf goed gedaan.



## Conclusie

In 2003 introduceerde Volkswagen de DSG (Direct Shift Gearbox) versnellingsbak. Die combineerde het gemak van een automaat, met de efficiency en sportiviteit van een handgeschakelde versnellingsbak. Nu is DSG verfijnd. Het systeem telt zeven in plaats van zes versnellingen, geeft minder verlies en is lichter geworden. Het effect van deze vernieuwing is duidelijk merkbaar. Zeventraps DSG maakt de Golf sneller en zuiniger.

Wat is gebleven, is het vertrouwde karakter van de Volkswagen Golf. De auto is ruim, degelijk, praktisch en veilig. De rijeigenschappen zijn niet uitzonderlijk, maar wel heel goed en veilig. Kortom: 's werelds populairste familieauto zal dankzij zeventraps DSG alleen maar populairder worden. ■



## Specificaties

### Volkswagen Golf V Comfortline 1.4 TSI DSG

#### Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	420 x 176 x 149 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.201 kg
Aanhanger	650 kg
Aanhanger geremd	1.300 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	350/1305 l
Bandenmaat	195/65R15

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	122 pk @ 5000 tpm
Koppel	200 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,4 sec.
Topsnelheid	197 km/u
Verbruik gemiddeld	5,9 l / 100 km
Verbruik stad	7,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	139 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 24.930,-
Prijs instapmodel	€ 17.750,-