AutoZine
Online auto-magazine
Publicatiedatum: 14 september 2008
www.autozine.nl

Volkswagen Golf VI

Golf van vernieuwing

Autotest | Volkswagen verkoopt wereldwijd 2.100 Golfs per dag. En daar is een goede reden voor. De Golf is de auto die iedereen past en overal wordt geaccepteerd. Bovendien kwam de Golf als eerste met de GTI en was het eerste in z'n segment met een dieselmotor. Ook kwam de Golf als eerste met een cabriolet voor het gewone volk. Nu is het tijd voor de zesde generatie van dit succesnummer van Volkswagen. Wat is er dit keer nieuw?

Als er één plek is waar frisse, nieuwe ideeën goed tot hun recht komen dan is het IJsland. "Fris" is een understatement, want rondom de testauto giert de wind en slaat de regen met geweld tegen de ruiten. Maar binnenin deze zesde generatie van de Volkswagen Golf heerst rust. Een serene rust zelfs, die niet vanzelfsprekend is voor een auto als deze.

Comfort

Het is goed te merken dat bij het ontwikkelen van de nieuwe Golf het comfort op de eerste plaats stond. En dat gaat veel verder dan alleen de gebruikelijke geluidsisolatie rondom de motor en de wielen. Zo zijn technieken gebruikt die tot nu toe alleen waren voorbehouden aan topklasse limousines. In de voorruit van de Golf VI is geluidsreducerend folie verwerkt en de buitenspiegels zijn zo vormgegeven dat ze minder windgeruis veroorzaken.

De gebruikte materialen in auto's in dit segment zijn de laatste jaren steeds beter geworden, maar de Golf legt de lat nu nog hoger. Volkswagen schrijft hier in de eigen communicatie in weinig bescheiden woorden over en dat is niet ten onrechte. Alles doet stevig en degelijk aan, maar straalt tegelijkertijd grote klasse uit.

Uitrusting

Een ander groot verschil tussen de Golf en menig soortgenoot is de uitrusting. De nieuwe Golf is te voorzien van alle luxe die Volkswagen in huis heeft. Zo is de testauto uitgerust met een parkeercamera, een

systeem om volautomatisch te parkeren, bochtverlichting, een hoogwaardig audiosysteem (in samenwerking met specialist "DynAudio") en radar gestuurde cruise-control (automatisch afstand houden bij snelheden tussen 30 en 210 km/u).

Helaas gaf deze laatste voorziening bij dikke mist een foutmelding en faalde, terwijl het juist in deze omstandigheden een grote bijdrage aan de veiligheid zou hebben geboden.

Een aantal kleine ergonomische ongemakken zijn met de nieuwe Golf nog steeds niet verholpen. Zo wordt de cruise-control aan- en uitgeschakeld met een tuimelschakelaar op de richtingaanwijzer. Het gevolg is dat menigeen onbedoeld richting aangeeft bij het inschakelen van de cruise-control.

Het verklikkerlichtje dat aangeeft of de verlichting brandt, zit op de lichtknop en dat is geen in het oog springende plaats. De bagageruimte kent een kleine tildrempel, die het laden en lossen iets bemoeilijkt.

Vormgeving

Het uiterlijk van de Golf is op subtiele wijze aangescherpt. Zelfs een buitenstaander ziet in een oogopslag dat dit een Golf is, maar de auto is ontegenzeglijk moderner geworden.

In het interieur zijn de verschillen subtieler. Wie niet beter weet denkt zelfs in de oude Golf plaats te hebben genomen! Zoals gebruikelijk is de Golf van binnen sober en degelijk. De bedieningselementen zijn iets aangepast en opnieuw gerangschikt. Daarbij is Volkswagens design icoon, de Passat CC, gebruikt als leidraad.

Omdat de Golf nauwelijks is gegroeid (5 mm korter, 20 mm breder, hoogte gelijk) is de binnenruimte gelijk gebleven. Als vanouds biedt de Golf voorin volop ruimte. De ruimte op de achterbank is gemiddeld voor een auto in dit segment. Ook de bagageruimte is met 350 liter (uit te breiden tot 1.305 liter) gemiddeld groot.

Motoren

Er is nog een reden om de Golf juist op IJsland te testen. De opwarming van de aarde neemt steeds dramatischere vormen aan en dat is vooral hier goed te merken. Volgens de inwoners van IJsland worden de gletsjers met de dag kleiner en laat de sneeuw ieder jaar langer op zich wachten.

Om het milieu zo veel mogelijk te ontzien, wordt de Golf geleverd met zeer zuinige motoren. Eerst is

gereden met een relatief kleine 1.4 "TSI" liter benzinemotor. Deze levert dankzij ingenieuze techniek een groot vermogen (160 pk / 240 Nm) maar laat toch een bescheiden verbruik noteren (6 liter per 100 km). In de praktijk is deze economische krachtbron uiterst gretig en is de "Golf 1.4 TSI" een ronduit snelle auto.

Ook is gereden met de nieuwe 2.0 liter dieselmotor (140 pk / 320 Nm). Deze maakt gebruik van derde generatie "common rail"-techniek en is daarmee zuiniger en verfijnder dan ooit tevoren. De grote dieselmotor brengt echter beduidend meer gewicht in de schaal dan de kleine 1.4 liter benzinemotor en daarom is de Golf diesel minder levendig en dynamisch.

DSG

Beide motoren kunnen worden gekoppeld aan een "DSG" versnellingsbak. Deze kan zich gedragen als een automaat, maar geeft de bestuurder ook de mogelijkheid om zelf te schakelen. DSG bestaat in feite uit twee versnellingsbakken: een voor de even en een voor de oneven verzetten. Wanneer de ene versnellingsbak in gebruik is, kiest de andere alvast de volgende versnelling. Schakelen verloopt daarom sneller en efficiënter dan bij een traditionele automaat. Met name de nieuwe zeventraps DSG is een aanrader: het maakt de Golf merkbaar vlotter en zuiniger.

Weggedrag

Ongeacht de motor en de gekozen overbrenging staat comfort opnieuw op de eerste plaats. De motoren zijn niet of nauwelijks hoorbaar en doen hun werk met ongekend gemak. Trillingen van de motor blijven uit en ook dat draagt bij aan het comfort.

Bij voluit accelereren laat de 1.4 liter TSI kortstondig een inspirerend motorgeluid horen, maar nooit giert de krachtbron het uit. De Golf 6 rijdt daarom ongemerkt (te) hard en leent zich meer dan ooit voor het afleggen van lange afstanden.

Nieuw op de Golf is het adaptieve onderstel. Met een druk op de knop kan de bestuurder kiezen voor een sportief of juist een comfortabel karakter. Het verschil is vooral te merken in de mate van stuurbekrachtiging en de reactie op het gaspedaal.

Het onderstel is in beide gevallen stevig en de wegligging prima. Zelfs wanneer de vreemdste capriolen worden uitgehaald, gedraagt de Golf zich voorbeeldig. Dat geeft niet alleen het nodige rijplezier, maar zorgt er ook voor dat een onverhoopte uitwijkmanoeuvre veilig kan worden uitgevoerd.

De voorwielen kunnen het motorvermogen gemakkelijk aan, zodat de banden zelden wringen of hopeloos zoeken naar grip. De remmen zijn welhaast van sportwagenkwaliteit: de Golf VI is binnen een verbluffend korte remweg veilig tot stilstand te brengen.

De vernieuwing gaat voorlopig door. De Golf VI zal midden 2009 leverbaar worden als extreem zuinige BlueMotion en supersnelle GTI. Ook zijn de komst van een nieuwe Golf Plus en Golf cabriolet officieel bevestigd. Op de lange termijn is zelfs een Golf hybride aangekondigd. Er komt dus nog een golf van vernieuwing aan.

Conclusie

De Golf is sinds jaar en dag het meest verkochte model van Volkswagen en één van de meest verkochte auto's ter wereld. Dat komt niet omdat de auto op één bepaald punt beter is dan de rest, maar juist omdat de auto op alle punten zeer sterk is. Daarmee is dit misschien niet de meest opwindende auto, maar wel de meest verstandige en logische keuze.

Het is daarom begrijpelijk dat Volkswagen voor de zesde generatie van de Golf niet van de succesformule is afgeweken. De auto is niet dramatisch gewijzigd, maar wel sterk verfijnd en gemoderniseerd. De Golf VI biedt vooral meer luxe en comfort dan voorheen. De nieuwe Golf is opmerkelijk stil, smetteloos afgewerkt en te voorzien van luxe die tot voor kort alleen was voorbehouden aan het absolute topsegment. De motoren zijn vlot, zuinig en doen hun werk in alle rust.

De nieuwe vormgeving is niet meer dan een subtiele rimpeling aan de oppervlakte, maar onderhuids biedt de Golf VI een tsunami aan verbeteringen. ■

Specificaties

Volkswagen Golf VI 2.0 TDI Highline DSG

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	420 x 178 x 148 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.289 kg
Aanhanger	690 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	350/1305 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	1968 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	140 pk @ 4200 tpm
Koppel	320 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,3 sec.
Topsnelheid	210 km/u
Verbruik gemiddeld	4,9 l / 100 km
Verbruik stad	5,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	127 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 32.890,-
JUSTLEASE.NL	€Â 359,-