



Volkswagen Golf Cabrio

Waagstuk

Autotest | Volkswagen heeft al een fraaie cabriolet in het programma: de Eos. Bovendien is de Golf VI al enige tijd op de markt en dient de opvolger zich naar verwachting over niet al te lange tijd aan. Toch introduceert Volkswagen juist nu de Golf Cabriolet. Is dat een waagstuk of een welgecalculeerd risico?

Om meteen de eerste twijfel weg te nemen: de Golf Cabriolet heeft zeker bestaansrecht naast de Eos. Waar de prijslijst van de Golf VI Cabrio eindigt, begint de prijs van de Eos grofweg.

Bovendien is de Eos een coupé-cabriolet: een coupé met een stalen dak dat dankzij een ingenieuze constructie kan openen, zodat de auto in een cabrio verandert. De Golf Cabrio bedient zich van een stoffen dak, net als de voorgaande generaties. Het voordeel van een stoffen dak is dat het lichter van gewicht is en dat komt de rijeigenschappen ten goede. Bovendien is een stoffen dak gemakkelijk op te vouwen en dus blijft er meer ruimte over voor bagage.

Ruimte en comfort

Maar de Golf VI Cabriolet heeft niet zomaar een stoffen dak! Om te beginnen is het geheel elektrisch bedienbaar (openen of sluiten kost 9 seconden); ook het handmatig los- of vastmaken van beugels is niet nodig. Binnenin heeft het dak een listige constructie met spanten in de lengte en de breedte. Deze zorgen ervoor dat de kap nooit bol gaat staan door de rijwind.

Op die manier is de auto zuiniger, maar vooral veel stiller.



De Golf Cabrio is met gesloten dak niet zomaar stil, maar zelfs stiller dan sommige andere auto's met vast dak! Van zowel de rijwind als de banden is vrijwel niets te horen. Als er al geluid in de cabine binnendringt, is het van de auto zelf. Alleen de 1.6 liter dieselmotor is duidelijk hoorbaar; de benzinemotoren doen hun werk juist in alle rust.

Op dagen dat het weer zich niet leent voor open rijden, is de Golf Cabrio even comfortabel als een gewone Golf. Dat geldt ook voor de uitrusting: alle luxe die beschikbaar is voor de alledaagse Golf, is ook leverbaar op deze cabrio. Houdt in het bijzonder rekening met de keuze van een audiosysteem: de standaard radio heeft een te zwak geluid en komt met geopend dak nauwelijks meer tot zijn recht. Opwaarderen met een krachtiger audiosysteem is daarom bijna noodzakelijk.



Het dashboard en de ruimte voorin zijn gelijk aan die van iedere andere Golf. Omwille van het uiterlijk is de daklijn beduidend lager dan van een alledaagse Golf en dat heeft consequenties voor de ruimte achterin. De beenruimte op de achterbank is gering en de hoofdruimte matig. Zoals eerder aangegeven, is de bagageruimte voldoende dankzij het efficiënt opvouwende stoffen dak. Zowel met geopend als gesloten dak meet de kofferruimte 250 liter; dat is voldoende voor twee gemiddeld grote koffers.

Open dak

Zoals bij de meeste cabriolets, verandert de ervaring compleet na het openen van het dak. In tegenstelling tot de eerdere generaties van de Golf Cabriolet, heeft deze nieuwste generatie geen zichtbare rolbeugel. Het gevoel van vrijheid is mede daarom optimaal.



De voorruit ligt vlakker dan bij de gewone Golf om de inzittenden beter tegen de rijwind te beschutten. De concurrenten voorzien hun cabriolets van uitklapbare spoilers, draaibare windschermen en andere slimmigheden om turbulentie met geopend dak tegen te gaan, maar de Golf biedt niets van dit alles. Desondanks is het comfort met open dak uitzonderlijk goed! De rijwind heeft nauwelijks vat op het interieur en tot zo'n 80 km/u kan zelfs probleemloos met open ramen worden gereden.

Diesel

Rijden met de open Golf voelt als een feestje en mede daarom zijn voor deze gelegenheid alle leverbare motoren getest! Helaas komt het feestje wat moeizaam op gang. Met de "1.6 TDI" onder de kap reageert de auto uiterst loom op de commando's van de chauffeur. De dieselmotor kan laag in de toeren worden gehouden, maar dan zijn de prestaties minimaal. Om vlot door te kunnen rijden moet de naald van de toerenteller boven de 2.000 tpm worden gehouden.



De dieselmotor brengt merkbaar meer gewicht op de voorwielen dan de benzinemotoren en dat resulteert in een storend zware, gevoelloze besturing. Tegenover de matige rijeigenschappen staat wel een laag verbruik. Zelfs op een zeer veeleisend testparcours nam de Golf diesel genoeg met 4.9 liter per 100 km.



Benzine

Aangedreven door een benzinemotor, geeft de Golf Cabrio een positievere indruk. Dat geldt zelfs voor het instapmodel: de "1.2 TSI". Deze relatief kleine motor levert dankzij de assistentie van een turbo toch volop vermogen, terwijl het verbruik bescheiden blijft.

Ook het instapmodel is verrassend kwiek en rijdt bovendien zeer gemakkelijk. Slechts een voorzichtig tikje op het gaspedaal levert al een heerlijke acceleratie op. Bij gas loslaten rolt de Golf uit alsof de

auto bijna gewichtsloos is en voor een cabriolet is dat een unicum. Alleen op steile hellingen komt de 105 pk / 175 Nm sterke 1.2 TSI merkbaar vermogen tekort.

Het verbruik van de kleine motor wordt mede beperkt door een prima functionerend stop/start-systeem en een schakelindicator. Kalm rijden met de "Golf Cabrio 1.2 TSI" kost in de praktijk 5.2 liter per 100 km. Een vlottere rijstijl vraagt 6.1 liter per 100 km.



De "1.4 TSI" heeft niet alleen een grotere motorinhoud, maar wordt ondersteund door een turbo én een compressor. De turbo levert extra vermogen bij een hoog toerental, de compressor doet dat bij lage toeren.

Wanneer kalm met de verkeersstroom wordt meegereden, is nauwelijks verschil merkbaar met de 1.2 TSI. Alleen bij vol accelereren of bij het beklimmen van een helling, is de 1.4 TSI duidelijk sterker (160 pk / 240 Nm). Bovendien doet de grotere motor zijn werk met meer gemak, het geen het comfort ten goede komt. Het testverbruik met de 1.4 TSI motor kwam uit op 6.8 liter per 100 km.

Pretmachine

Wie van de Golf Cabrio een echte pretmachine wil maken, kiest voor de 2.0 liter TSI motor. Deze levert 210 pk / 280 Nm en is ook te vinden in de Golf GTI. De 2.0 TSI reageert zeer direct op het gas en is ronduit uitdagend. De 2.0 liter turbomotor is standaard gekoppeld aan een razendsnel schakelende DSG-versnellingsbak. Om de pret te vergroten, klinkt

op hoge toeren (en tijdens het schakelen) een spannend motor- c.q. uitlaatgeluid. Mede door het gretige karakter, vroeg de testrit met deze snelste Golf Cabrio meer dan 10 liter euroloodvrij per 100 km.



Alhoewel de Golf VI Cabrio geen uitgesproken stuurmansauto is, is het weggedrag prima. Deze cabriolet tordeert niet en alleen bij een noodstop of uitwijkproef is merkbaar dat de auto zwaarder is dan een gewone Golf. De 2.0 TSI is optioneel te voorzien van een sportonderstel en dat maakt de auto nog wendbaarder en geeft nog meer rijplezier.

Het is duidelijk: Volkswagen heeft allerm minst een risico genomen met de Golf Cabrio. Van de voorgaande generaties zijn er in totaal 680.000 stuks verkocht en deze nieuwe generatie heeft alles in zich om dat aantal fors te vergroten.



Conclusie

Heeft Volkswagen een groot risico genomen om drie jaar na het verschijnen van de gewone Golf een cabriolet uit te brengen? Allerm inst. Ingewijden weten te vertellen dat de Cabrio al in 2008 was gepland, maar dat interne politiek de daadwerkelijke ontwikkeling ervan heeft uitgesteld.

De Volkswagen Eos is absoluut geen concurrent van de Golf Cabrio. De Eos is een grote, luxe coupé-cabriolet, terwijl de Golf een middelgrote cabrio met traditioneel stoffen dak is. De kwaliteit van het stoffen dak is uitzonderlijk goed, waardoor de Golf Cabrio het hele jaar lang bruikbaar is. Ook met geopend dak blinkt de Golf Cabrio uit met een hoge mate van comfort.

Alleen de 1.6 liter dieselmotor valt tegen: de prestaties zijn matig en door het hoge gewicht van de motor stuurt deze uitvoering onprettig. De benzinemotoren presteren allemaal prima en hebben een relatief laag verbruik. Voor het dagelijks verbruik volstaat de 1.2 TSI ruimschoots, terwijl de 2.0 TSI het meeste rijplezier biedt. ■



Specificaties

Volkswagen Golf Cabrio 1.4 TSI

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	425 x 178 x 142 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.383 kg
Aanhanger	740 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	250/250 l
Bandenmaat	205/55R16

Motor en prestaties



Motorinhoud	1390 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	160 pk @ 5800 tpm
Koppel	240 Nm @ 1500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8,4 sec.
Topsnelheid	216 km/u
Verbruik gemiddeld	6,4 l / 100 km
Verbruik stad	8,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	149 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 31.490,-
Prijs instapmodel	€ 28.890,-