



Volkswagen Golf GTI

Van het oude stempel

Autotest | De Volkswagen Golf GTI is een icoon. Maar de GTI is inmiddels ook achterhaald. Elektrische auto's zijn in de basisuitvoering vaak al sneller dan sportieve auto's met een conventionele verbrandingsmotor. Bovendien biedt Volkswagen inmiddels de eerste sportieve elektrische auto aan met de "GTX". Toch ziet het merk ook nog ruimte voor een Golf GTI met benzinemotor. Terecht?

Volkswagen ziet niet alleen ruimte voor een nieuwe GTI, het ziet zelfs ruimte voor twee nieuwe GTI's! Er is een reguliere Golf GTI die wordt aangedreven door een 2.0 liter viercilinder benzinemotor met 245 pk. Daarnaast is er een "R" die uit dezelfde krachtbron 320 pk haalt. Voor deze test is de gewone GTI ingezet.



Ook een gewone GTI onderscheidt zich duidelijk van een standaard Golf. De sportieve uitvoeringen zijn herkenbaar aan een brede grille onder de bumper met daarin breedstralers verwerkt in het patroon van een zwart/wit geblokte vlag. De lijn die de koplampen

met elkaar verbindt is niet zilverkleurig maar rood. Achterop is het naamplaatje "Golf" vervangen door "GTI". De uitlaatpijpen zijn groot en rond met daar tussenin een diffuser.

Binnenin zetten de stoelen met bekleding met ruitjespatroon al sinds de eerste GTI uit 1976 de toon. Op deze hint naar het verleden na is de achtste generatie van de Golf uitgesproken modern. De klokken zijn vervangen door beeldschermen, het aantal knoppen is minimaal en aanraakgevoelige paneeltjes vervangen de schuifjes van weleer (voor o.a. het instellen van de temperatuur en volume van de radio).

"De limieten liggen zo ver weg, dat deze alleen op een circuit worden bereikt"



Volkswagen ziet de GTI niet alleen als de sportiefste Golf, maar ook als de top-uitvoering en daarom is de uitrusting rijk en compleet. Net als bij de andere uitvoeringen van de Golf werkt alle elektronica naar behoren, zolang dit met de beeldschermen wordt bediend. De spraakherkenning laat op zijn zachtst gezegd veel te wensen over. Zelfs wanneer de op het beeldscherm getoonde commando's strikt en in de juiste volgorde worden uitgesproken, kunnen er nog vreemde dingen gebeuren. Zo werd een adres ingesproken voor het navigatiesysteem, waarop het huisnummer als telefoonnummer werd aangezien en de belfunctie werd geactiveerd!

Prestaties

Door de Golf GTI als "standaard" en "R" aan te bieden, bevindt Volkswagen zich in een bijzondere positie. De "R" is nog sterker dan de directe concurrenten, de gewone GTI levert juist iets minder vermogen dan gemiddeld. Omdat de gewone GTI niet is bedoeld als de snelste auto in zijn soort, is gekozen voor een minder agressief of opdringerig karakter en meer voor souplesse en superioriteit.



Zelfs in de standaard en eco-modus presteert de GTI met een enorm gemak. Een fractie meer gas zorgt al voor een heerlijke versnelling en ongemerkt is deze Golf al een stuk sneller dan het overige verkeer. Het afleggen van lange afstanden is daardoor een waar genoegen.

In de sportstand verandert het uitlaatgeluid van "duidelijk aanwezig" in "sportwagen" en staat de hele auto op scherp. Gasgeven staat dan gelijk aan het uitdagen van de krachtbron, die maar wat graag in de toeren klimt om zijn kunnen te tonen. Bij een sprint "knalt" de automaat heerlijk door de versnellingen en bouwt de GTI op naar een piek.

Tegelijkertijd is de GTI niet zo snel dat beginnende bestuurders zich in het vermogen kunnen vergissen. Dit is een serieus snelle auto met een serieuze prestatiedrang, maar het onderstel en de remmen kunnen het vermogen ruimschoots aan. Daardoor hoeft zelden op de grens te worden gereden en is de GTI meer een eenvoudig te hanteren en gewillige speelkameraad dan een compromisloze sportwagen.



Weggedrag

De GTI kan zijn vermogen zo goed benutten dankzij een geavanceerd onderstel en een elektronisch geregeld sperdifferentieel op de vooras. In een bocht wordt het binnenste wiel kortstondig afgeremd. Op die manier wordt de balans in het koetswerk behouden en wordt onderstuur (weggliden over de voorwielen) voorkomen of in ieder geval uitgesteld. Ook dit zorgt ervoor dat de GTI straffeloos met zich laat spelen. De limieten liggen zo ver weg, dat deze alleen op een circuit worden bereikt.

Tegelijkertijd is de GTI het showelement niet vergeten. Het gevoel in het stuurwiel, en zelfs dat via de stoel, is prima en daardoor is de bestuurder betrokken bij het autorijden. Op die manier is te voelen hoe goed het mechaniek zijn werk doet en dat zorgt voor extra genot. Bovendien is merkbaar dat de Golf GTI beduidend lichter is dan een elektrische auto en dat zorgt voor een betere dynamiek. Ook nu elektrische auto's in vele opzichten superieur zijn, is er dus wel degelijk ruimte voor een GTI van het oude stempel!

Conclusie

Is er nog ruimte voor een Golf GTI met een conventionele benzinemotor? Na een uitgebreide proefrit luidt het antwoord: ja, maar alleen voor de echte liefhebbers. Omdat zelfs een standaard elektrische auto al sneller is dan een conventionele sportwagen, zit de meerwaarde van de GTI niet meer in de prestaties. En omdat de prijs van een auto sterk afhankelijk is van de CO2-uitstoot is de GTI relatief duur.

Toch heeft de Golf GTI een heel eigen charme. Een elektrische auto presteert in alle rust en het maximale vermogen is direct beschikbaar. Dat kan worden ervaren als superieur, maar ook als saai. De GTI heeft ronkende uitlaten en bouwt zijn vermogen op naar een spectaculair hoogtepunt. Daarbij is de GTI in het voordeel met een lager gewicht en dat zorgt voor meer levendigheid. Tenslotte neemt bij een elektrische auto een elektronisch brein alles over, terwijl de GTI een traditioneel mechanisch gevoel geeft en de bestuurder daardoor meer betrekt bij het rijden. ■



Specificaties

Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI GTI

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	428 x 179 x 146 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.463 kg
Aanhanger	730 kg
Aanhanger geremd	1.600 kg
Tankinhoud	n.b.
Bagageruimte	381/1237 l
Bandenmaat	225/40R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1984 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	245 pk @ tpm
Koppel	370 Nm @ 1600 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	6,2 sec.
Topsnelheid	250 km/u
Verbruik gemiddeld	7,3 l / 100 km
Verbruik stad	11,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	166 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 50.990,-
Prijs instapmodel	€ 27.290,-