



Volkswagen Lupo GTi

Exoot op zakformaat

Rij-impressie | Stel u bent op zoek naar een exotische auto. Het gaat dan vaak om rijplezier en exclusiviteit. En dus is een coupé of cabriolet de logische keuze. Als het ook nog eens praktisch moet zijn is een sportieve versie van een gezinsauto favoriet. De Volkswagen Golf GTI is daarom al decennia lang een gewilde auto. Maar wat als de exoot ook nog eens betaalbaar moet zijn? Dan heeft Volkswagen een unieke, en bij velen onbekende auto, in de aanbieding: de Lupo GTi. Wereldwijd zijn er slechts 6.370 exemplaren van gebouwd. Een daarvan kwam recent in de handen van de Nederlandse Volkswagen-importeur, die de auto op zijn beurt beschikbaar stelde voor een retrospectieve proefrit.

De Volkswagen Lupo was aanvankelijk bedoeld als een sympathiek stadsautootje. Daarom heeft de kleinste Volkswagen van 1998 een vrolijke uitstraling en bolle vormen. Om de Lupo ook een milieuvriendelijk karakter te geven, werd de "3.0 liter"-versie ontwikkeld. Die naam stond niet voor een motorinhoud van 3.000 cc, maar voor een verbruik van 3 liter per 100 km. Daartoe werden lichtgewicht onderdelen ontwikkeld en kreeg de Lupo een motorkap en portieren van aluminium. En dat bracht de technici in Wolfsburg op een idee: een lichtgewicht auto is niet alleen geschikt om zuiniger te rijden, maar ook om beter te presteren.

"Wanneer de bestuurder aandringt is de Lupo GTI luid, wild en uiterst vermakelijk"



Daarop werd de krachtbron uit een Volkswagen Polo in het vooronder van de Lupo gelepeld. Dat was niet eenvoudig, want het kleine neusje was nooit bedoeld voor zo'n enorm motorblok. Daarom is de motorruimte van deze GTI tot de nok toe gevuld. De accu is uit pure noodzaak naar een bak onder de bagageruimte verplaatst. Omdat een grotere motor ook meer zuurstof nodig heeft om te kunnen presteren, kreeg de Lupo GTI extra luchtinlaten. De wielkasten werden verbreed om banden in de maat 205/45R15 te huisvesten. Het geheel werd afgemaakt met sideskirts en een achterspoiler. Het brave gezichtje van de Lupo is echter gebleven en wat Autozine betreft hadden "booskijzers" deze daadkrachtige Lupo niet misstaan.

Ruimte en uitrusting

Binnenin zijn de aanpassingen beperkt. De stoelen hebben een rood stiksel, maar het betreft hier geen kuipstoelen. De veiligheidsgordels zijn rood en de versnellingshendel heeft een GTI-logo. En daartoe is het uiterlijk vertoon beperkt. De ruimte voorin de Lupo is en blijft uitstekend. Zelfs met de voorstoel in de hoogste stand hebben lange bestuurders nog hoofdruimte over! Zoals bij de meeste kleine auto's is de ruimte achterin uiterst beperkt.



Omdat de GTI de top-uitvoering van de Lupo was, kreeg deze versie ook de meest rijke uitrusting. Daarbij waren er vele opties beschikbaar, waarmee de Lupo was aan te kleden als een auto uit een hoger segment. Zo is de hier gereden "young timer" voorzien van airconditioning, stoelverwarming, twee airbags en zelfs xenon-koplampen. Ook elektrisch verstelbare buitenspiegels, (tergend trage) elektrisch bedienbare zijruiten, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening, een klokje, een thermometer, twee uitschuifbare bekerhouders en een radio-cassettespeler plus CD-speler waren niet vanzelfsprekend toen dit exemplaar werd afgeleverd in 2001.

Prestaties

In zekere zin werd de Lupo GTI uitgebracht op het verkeerde moment. Begin jaren 2000 werden auto's steeds zwaarder omdat er steeds hogere eisen werden gesteld aan luxe en veiligheid. Een decennium eerder was 125 pk nog voldoende om van een compacte auto een kleine raket te maken. Verwacht daarom niet te veel van deze opgeklopte, uitgebouwde en opgevoerde Lupo. Bovendien kiest Volkswagen voor een motor zonder turbo of compressor en daarom moet de krachtbron hard werken. Daarbij kiest Volkswagen voor lange versnellingen, want al in het tweede verzet tikt deze Lupo de 80 km/u aan. De Lupo GTI gedraagt zich met een gewone rijstijl daarom als een heel gewone auto. De vijfbak zorgt ervoor dat 100 km/u gelijk staat aan 3.000 tpm en daarom is het comfort heel behoorlijk op lange afstanden.

Alleen wanneer de bestuurder echt aandringt toont de GTI zijn spierballen en dan is dit een watervlug autootje. Bovendien wordt het vermogen steeds opgebouwd naar een piek, waardoor ieder schakelmoment de aanloop is naar een volgende tussensprint. Door het vermogen gecontroleerd op te bouwen kunnen de voorwielen het vermogen precies verwerken, want als het uiterste wordt gevraagd gaat de GTI merkbaar in het stuur trekken. De remmen zijn voldoende op hun taak berekend, ondanks het feit dat de GTI achter nog steeds trommelremmen heeft.

Weggedrag

Rijplezier zit niet alleen in prestaties, maar ook in weggedrag. Echter, hier beginnen de jaren te tellen voor de Lupo GTI. De stuurbekrachtiging is slechts subtiel aanwezig en daarom is de communicatie tussen het mechaniek en de bestuurder goed. Echter, sinds 2001 heeft de autoindustrie veel verbeterd op het vlak van rijeigenschappen. Moderne auto's zijn tegelijkertijd dynamischer en comfortabeler dan dit 25 jaar oude exemplaar. In vergelijking met andere compacte auto's uit deze tijd is het weggedrag echter heel behoorlijk. Het is merkbaar dat het gewicht van de auto gering is, zodat de Lupo GTI gretig van koers wisselt en ook op hogere snelheid zijn grip behoudt.



Conclusie

Naast de overbekende Golf GTI heeft Volkswagen meer modellen uitgebracht in een sportieve uitvoering. De Lupo is misschien wel de meest

ondergewaardeerde daarvan. Dat is een voor- en een nadeel. Het nadeel is dat de Lupo GTI minder iconisch, minder herkenbaar en minder prestigieus is.

Het voordeel is dat een gebruikte Lupo GTI veel goedkoper is dan een Golf GTI, terwijl de charme vergelijkbaar is. Ook de Lupo is een functionele en dagelijks bruikbare auto, die dankzij het sportieve karakter ook nog eens leuk is om te rijden. Het gaat daarbij niet om de prestaties op papier (die zijn bescheiden), maar om het gevoel van snelheid. Wanneer de bestuurder aandringt is de Lupo GTI luid, wild en uiterst vermakelijk. ■



Specificaties

Volkswagen Lupo GTi

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	353 x 164 x 146 cm
Wielbasis	232 cm
Gewicht	978 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	34 l
Bagageruimte	130/830 l
Bandenmaat	205/45R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	125 pk @ 0 rpm
Koppel	152 Nm @ 3000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	8.3 sec.
Topsnelheid	205 km/u
Verbruik stad	n.b.
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 22.995,-
Prijs instapmodel	€ 10.880,-