



Dennis van 't Kruis
3 december 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Net als het feit dat de presentatoren van Studio Sport Ajacieden zijn, kan ik niet ontkennen dat ik een liefhebber ben van de Golf V. Dat is sinds mijn vorige rijtest met een Golf V in december 2004 niet veranderd. Het is niet zo dat ik het de mooiste auto op de weg vind, maar door zijn tijdloze uiterlijk heeft het model een lange houdbaarheidsdatum. Dat was al zo bij eerdere versies van de Golf en dat geldt nu nog steeds voor de Golf V. Dat deze designfilosofie door het grote publiek gewaardeerd wordt, is af te leiden uit zijn zesde plaats in de verkoopslijst tot november 2006. Al is er wel een flink gat tot zijn concurrenten die in die lijst boven hem staan.



Het exterieur

Het uiterlijk van de geteste GT is op zijn zachts gezegd bescheiden te noemen, Op een afstand bekeken moet je echt kennis van zaken over dit model hebben om deze auto te herkennen. Een autoleek zal deze auto niet snel als een wagen met topprestaties herkennen. Alleen de GT-logo's verraden zijn potentieel. Daardoor is het een regelrechte wolf in schaapskleren. Zeer verfrissend is de rode kleur van de demo. Slechts drie keer eerder trof ik een testauto in deze kleur en het is een klein staaltje van durf van de dealer om een demo in deze kleur te bestellen, mede om dat het niet een veel bestelde kleur is. Nu heeft deze auto natuurlijk wel het voordeel dat hij als de brandweer gaat. Toch toont deze lakkleur ook een minder mooie bijkomstigheid. De onbespoten onderspoiler van de achterbumper steekt behoorlijk af tegenover de

vuurrode huid. Toen ik de verkoper vroeg, waarom deze onderlip standaard zwart gelaten wordt, kon hij eigenlijk alleen maar antwoorden dat het waarschijnlijk te maken had met de eventuele reparatiekosten na een aanrijding met een laag paaltje. Hij vond het zelf ook niet bepaald een mooie oplossing. Een mogelijkheid die de potentiële koper heeft, is de keuze voor een zwarte Golf. Maar deze auto oogt heel lekker in rood, dus wat moet je dan? Vrij simpel: je geeft er een beetje geld aan uit en laat dit kunststof onderdeel zelf spuiten. Navraag bij een tweetal schadeherstel bedrijven leverde twee behoorlijk verschillende bedragen op. De eerste, een landelijke opererend bedrijf en bekend van TV, vroeg € 350,- exclusief btw. Een kleinere collega laat slechts € 200,- exclusief btw op de factuur verschijnen. Beide bedrijven komen op een vergelijkbare manier tot hun eindresultaat. Allebei gaven zij ook aan dat dit geen ongewone vraag was en dat een dergelijke operatie regelmatig wordt uitgevoerd. En terwijl je als privé-eigenaar vrij bent om te doen wat je wilt met je eigen auto, rijst de vraag: Mag het ook als het om een leaseauto gaat? Een telefoontje naar een, niet nader te noemen, leasemaatschappij leverde op dat deze vraag nog niet was voorgekomen en dat er in principe ook geen toestemming voor gegeven zou worden. Deze maatschappij zou eerder adviseren om een uitvoering te kiezen waarbij dit onderdeel standaard de kleur van de rest van de auto heeft. Echter de enige uitvoering waarbij dit standaard is, is de R32.

Er wordt een stevige prijs gevraagd voor de GT. De basisversie kost maar liefst € 30.305,28. Ter vergelijking: voor de ongeblazen 1.4 16V Trendline met 80 pk betaal je € 19.875. De opties die aan de testauto zijn toegevoegd, zijn het radiosysteem € 300,- (€ 828,95), de vier deuren (€ 879,84) en de middenarmsteun (€ 248,88). Samen met de wettelijke verplichte kosten en de afleveringskosten komt het totaal op € 33.335,-.



Het interieur

Je kunt er lang of kort over praten, maar het enige oordeel die je over de stoelen kunt vellen is dat ze bijna perfect zitten. Uiteraard zijn ze, conform de Volkswagen traditie, hard, maar ze geven wel de juiste hoeveelheid zijdelingse steun. Het is wel iets minder dat je vrij lang bezig bent om je eigen ideale zitpositie te bepalen. Het dashboard is een voorbeeld van hoe het wel moet. Gewoon een overzichtelijk exemplaar, gemaakt van mooie materialen en op een nette manier in elkaar geschroefd. Op het GT-logo op het driespaaks stuur na, kun je niet zien dat je in een racebeest zit. Van de kleurstelling zul je ook niet snel vrolijk worden. Je doet er, als koper, goed aan om toch nog een beetje extra geld uit te geven om dit deel van de auto een beetje aan te kleden. Al denk ik wel dat het vervangen van de antracietkleurige bekleding voor het rood-antraciet al een

behoorlijke verbetering zal opleveren. De kofferbak behoort beslist niet tot de grootste in zijn klasse met 350 liter. Gelukkig kan de achterbank worden weggeklapt, zodat er toch nog een zeer bruikbare 1305 liter ontstaat.

Bij een eerdere ontmoeting met een driedeurs Golf V merkte ik dat de beenruimte op de achterbank niet meer dan voldoende was. Er was in die auto geen reden tot klagen, maar het hield ook niet over. Bij de vijfdeurs is niet alleen de instap makkelijker, maar de beenruimte is vergelijkbaar met die van de Volkswagen Jetta. Met de stoel in de stand van deze testrijder, blijft er flink wat ruimte tussen de knieën van de achterpassagiers en de stoelleuning over. Bij de driedeurs was deze bewegingruimte zeker de helft minder.



Het rijden

Na het omdraaien van de sleutel komt de potente 1.4 te leven. Vanuit het uitlaatsysteem is een bescheiden brom te horen. Het is een voorbode van de honderd zeventig wachtende volbloeden in het vooronder. Die 170 paarden functioneren optimaal bij 6000 tpm en het maximale koppel van 240 Nm wordt bereikt bij 1750 tpm. Dit resulteert in een nette nul naar honderd tijd van 7,7 seconden. Bij aanvang van de acceleratie valt een kort moment van twijfel (turbogat) op, maar vanaf ongeveer 2000 tpm schiet de naald van de toerenteller vol enthousiasme naar rechts. Je kunt horen dat het blok flink moet werken, maar ook dat het daar schijnbaar veel plezier in heeft. Vol overgave rukken de paarden aan de Golf. De versnelling die je als bestuurder ondervindt is groot, en zal elke keer een aanslag doen op de bevestigingspunten van de

Volkswagen Golf 1.4 16V TSI GT 170 pk

stoel. Maar hoewel je de GT wel zeer snel kan noemen, de kwalificatie ongegeneerd snel past dan weer net niet. Leuke bijkomstigheid van al deze power, is de flexibiliteit van de motor. 80 km/uur in de hoogste versnelling staat gelijk aan 2000 tpm. Wil je bij die snelheid inhalen, dan is het niet nodig om terug te schakelen. Het laten samenkomen van het gaspedaal en het schutbord is voldoende voor een flinke versnelling. Zoals te verwachten bij een potent model, reageert de motor ietwat nerveus op de bediening van de pedalen. Als de combinatie van gas geven en koppeling op laten komen niet geheel optimaal is, dan kan dit tot schokkende bewegingen leiden.



Slot

Volkswagen Golf 1.4 16V TSI GT 170 pk

De vraag is: Is het een meerprijs van 11 duizend euro waard om 90 pk meer te hebben en om 6,2 seconden sneller te zijn dan de standaard 1400? Mijns inziens wel. Met de GT koop je een bescheiden en behouden gelijnde bom op wielen. Dat is een eigenschap die deze modellenreeks zo succesvol heeft gemaakt. Maar voor hetzelfde geld als de testauto ligt ook de GTI met nog eens 30 pk extra en een halve seconde sneller binnen bereik. Het is kiezen of delen. Het wordt alleen wel tijd, dat Volkswagen gaat beslissen om standaard de gehele bumper in kleur te spuiten.

Plus

- + Zeer goede stoelen
- + Trekkracht in groot toerenbereik
- + Tijdloos design

Min

- Prijs
- Ongespotten onderspoiler achter
- Te bescheiden uiterlijk