



Jan Westerhof
28 augustus 2007

© Rijtosten.nl

Gaaf jubileumfeest

Een Porsche Cayenne Turbo, een Bentley Continental GT of een Audi RS4: auto's die de witte schicht die op de redactie logeerde prima kan bijhouden. Want wãt een acceleratiemachine is deze GTI! Waar de eerste Golf GTI aan het eind van de jaren zeventig flinke jongens uit zijn tijd kon pesten, daar kan zijn nakomeling dat in deze tijd. De eerste Golf was een echte dondersteen met flinke prestaties en de jubileumeditie zet deze traditie dus weer voort, waar Volkswagen toch even de weg kwijt was op GTI-gebied.

De eerste GTI was een lekker scherpe auto met een krachtige motor en die eerste eigenschap verdween toch steeds verder naar de achtergrond bij de tweede, de derde

Volkswagen Golf GTI Edition 30 DSG

en de vierde generatie GTI. De snelle motor bleef doorgaans wel aanwezig, maar VW ging de GTI steeds comfortabeler maken terwijl de sportieve handling nu juist één van de mooiste aspecten aan de GTI was. De magische drie letters hebben pas weer glans gekregen bij de vijfde generatie van de Golf en om het inmiddels dertigjarige bestaan van de GTI luisterrijk bij te zetten werd de Edition 30 gepresenteerd. Eigenlijk zou het de Edition 31 moeten zijn, want de GTI bestaat sinds 1976. Voor ieder jaar kreeg de Edition 30 er een pk bij: 230 pk dus ten opzichte van de standaard 200 die de TFSI-motor in de 'normale' GTI levert. Daarnaast was de testauto voorzien van de vermaarde Direkt Schalt Getriebe, waarmee het koppel optimaal benut wordt en de auto derhalve beter laat presteren dan met de handgeschakelde zesbak.



Weiss ist heiss

Tja, wat moeten we er van zeggen? De Volkswagen Golf zien we natuurlijk bij de vleet rijden. Doorgaans betreffen het 5-deurs TDI's met wieldoppen en gespoten in weinig verheffende kleuren. Niets mis mee als zijnde vervoermiddelen, maar we willen wel eens iets anders. Misschien willen we zelfs wel opvallen in het dagelijkse verkeer: lekker uitstralen dat je het anders doet dan andere Golf-rijders.

En opvallen deed de geteste GTI. Niet verwonderlijk natuurlijk vanwege de "inmiddels weer trendy - kleur. Die kleur is een vette knipoog van PON naar de jaren zeventig waarin de eerste GTI werd gepresenteerd. Weliswaar was het destijds niet helemaal spierwit, waar het Candywit van deze auto dat wel is. Daarnaast heeft de Edition 30 in tegenstelling tot de normale GTI in de lakkleur gespoten onderbumpers en dorpels en 18 inch grotere velg "Detroit". In het geval van de Edition 30 maakt Volkswagen het helemaal bruut door ze matzwart te spuiten. Bruut inderdaad: de combinatie van de spierwitte auto met de zwarte velgen en het rode biesje op de grille. Dat laatste is ook weer zo'n lekker retro-element. Optioneel is de Edition 30 overigens te voorzien van de BBS-velg "Remington", die de auto minder extreem maken maar juist geweldig racy staan. Deze zouden wij prefereren boven de smaakgevoelige zwarte velgen. Overigens erg knap van Volkswagen dat ze met betrekkelijk weinig ingrepen de Golf transformeren in een bijzondere "wannahave".



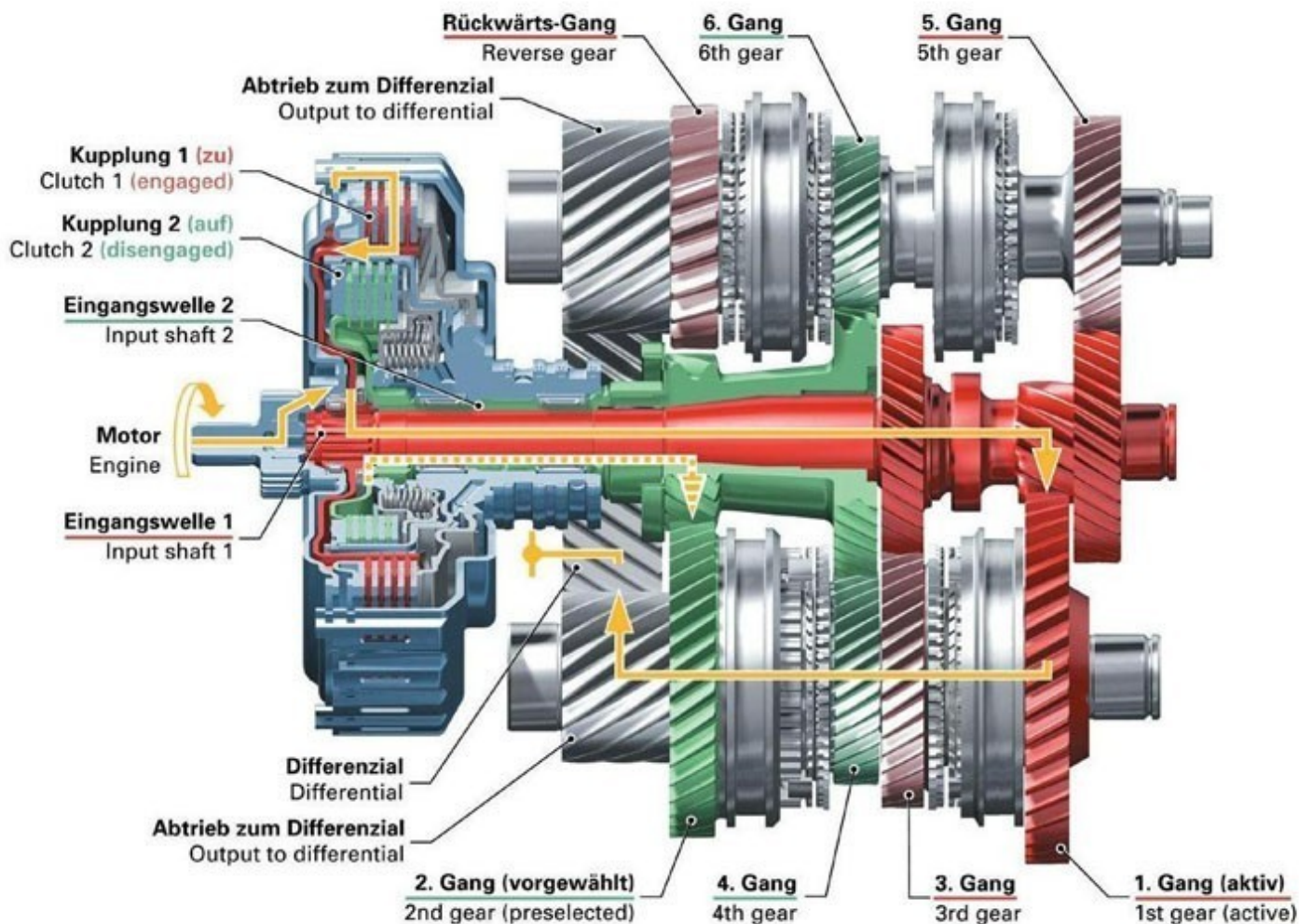
Creditcard

Zijn de uiterlijke verschillen slechts bescheiden edoch doeltreffend, daar is het onderscheid met het interieur van een doorsnee Golf veel duidelijker. In Ã©Ã©n oogopslag zie je de prachtig geprofileerde stoelen, het mooie stuur en de in golfbal-design uitgevoerde pookknop. Neem plaats in de stoelen en je voelt dat het goed zit. Lekker veel zijdelingse steun voor het betere bochtenwerk en een uitstraling om van te smullen. De stoelen zijn namelijk bekleed met het ruitjespatroon dat ook de eerste GTI sierde en dat ziet er naar onze mening goed uit, maar sommige mensen zullen gruwelen van die â€theedoekâ€ op hun duurbetaalde sportstoel. Daarnaast staat er heel subtiel â€GTIâ€ in de hoofdsteun gestanst om de eigenaar er van te verzekeren dat er een kostbare Golf op zijn naam staat. In de Edition 30 zijn de

hoofdsteunen tevens voorzien van lederen bekleding, evenals de zijwangen. Dat geeft net even dat luxueuze cachet dat de jubi-GTI kan gebruiken. Vervolgens grijp je het heerlijke stuurwiel aan, dat voorzien is van wederom rode accenten. Erg mooi dat het zwarte leder bij elkaar wordt gehouden door een rood stikselsel.

Het ruimteaanbod is voorin prima, maar achterin wordt het uiteraard wat krappert. Achterin stappen gaat met dank aan de walk-in stand prima, maar je moet de stoel eerst achteruit schuiven alvorens de rugleuning terug te duwen, anders staat de stoel ergerlijk dicht bij het dashboard en moet je rare capriolen uithalen om de stoel weer naar achteren te schuiven. Maar ach: er is altijd nog een vijfdeurs leverbaar.

Opvallend was bij deze Golf de magere afwerking van het interieur. De materialen zagen er allemaal prima uit en het interieur deed "premium" aan, maar de naden tussen bepaalde delen waren wel erg groot. Het dashboard en de portierrand sloten zelfs bijzonder slecht op elkaar aan dat hoef je van Volkswagen "n zeker een Golf van een kleine 50 mille niet te verwachten. De tijden dat Ferdinand Pi"ch naar verluidt met zijn creditcard door de naden ging om ze te controleren lijken verleden tijd.



Direkt-Schalt-Getriebe

De DSG-bak van het VAG-concern verdient een nadere introductie. Reeds in de jaren tachtig werd er met een vergelijkbaar principe in de autosport gewerkt. De Porsche 962 en de legendarische Audi Sport Quattro S1 kenden een versnellingsbak die in feite uit twee bakken en twee koppelingen bestaat.

Het DSG-principe is namelijk dat de versnellingsbak bestaat uit twee kleine versnellingsbakken. De ene bak heeft verzet 1, 3, 5 en de achteruitversnelling en de andere bak heeft de tweede, het vierde en het zesde verzet. Beide sub-versnellingsbakken hebben een eigen hydraulische lamellenkoppeling, waardoor er tegelijkertijd twee versnelling ingeschakeld kunnen zijn. Dit heeft tot gevolg dat de DSG altijd de volgende of de vorige versnelling paraat heeft staan. Dit verklaart het ultrakorte schakelmoment en de naam: er wordt direct geschakeld naar het volgende

of het vorige verzet.



Tussengas

Waar doen we het voor bij een GTI? Precies: weggedrag en prestaties! Bij deze GTI zijn die beide zaken prima voor elkaar. De prestaties van de motor zijn extreem goed te noemen. De acceleratie naar honderd kilometer per uur verloopt in 6.3 seconden en daarmee ben je een groot aantal duurdere auto's te snel af. De bestuurder van de 911 van een aantal jaren oud zal vast nog wel eens terugdenken aan die witte auto die hij maar niet van zich af kon schudden. Geen wonder, want de GTI Edition 30 is op tussensprints dusdanig snel dat zelfs een Audi RS4 in zijn prestatiebereik komt. Het prettigste aan de aandrijflijn is het afwezig lijkende turbogat. Reeds vanaf stilstand

spreidt de Edition 30 een souplesse tentoon die eerder bij een zescilinder lijkt te passen. Heerlijk hoe je zodoende lekker rustig en desalniettemin baldadig hard kunt gaan met de GTI. Dat heeft wel een beetje zelfbeheersing nodig, want in de meeste gevallen daagt de Edition 30 je uit om het gaspedaal eens lekker te vloeren. Daarbij komen er uit de uitlaat gave geluiden: een echt lekkere brom voor een viercilinder. De DSG zorgt voor tussengas en de Edition 30 heeft bij gas los van die lekkere plofjes in de uitlaat zoals rallyauto's dat ook kennen. Wel moet hierbij aangetekend worden dat het koppel van 300 Nm de voorwielen soms behoorlijk tergen. Wielspin is de krachtige voorwielaandrijver niet vreemd en dat is geen wonder als je het enorme prestatieverschil met de standaard GTI bekijkt. Want dat de Edition 30 echt veel sneller is, dat is een feit. Zeer opmerkelijk is dan ook dat het gemiddelde verbruik tijdens de testperiode uitkwam op een keurige 1:11.4.

• propos DSG: die bak werkt eigenlijk heerlijk, maar heeft zeker schaduwzijden. De bak schakelt geweldig soepel over naar de volgende versnelling en houdt daarbij de motor mooi op toeren zodat er geen toerengat ontstaat. Ook dit gaat weer gepaard met opwindende tussengas-momenten. Daarnaast voelt de bak behoorlijk goed aan wat je als bestuurder wilt. Hij past zich perfect aan en is zodoende zowel agressief te gebruiken als relaxed. Vooral tijdens wat agressievere ritten is de DSG een zeer welkome aanvulling, want de bak staat eigenlijk altijd in het goede verzet en word je tijdens bochtenwerk verwent met de gave klanken van tussengas en naverbrandingen. De DSG maakt het hierdoor dat de bestuurder zich al snel een coureur waant en dat is een lekker gevoel! Jammer alleen dat de bak soms iets te lang nadenkt alvorens hij een verzet kiest. Met name bij langere ritten zoals op de snelweg lijkt de bak in een soortement van ruststand te springen en schakelt hij niet altijd terug naar de meest bruikbare versnelling. Daarenboven dient er voor de DSG een forse meerprijs te worden betaald en de vraag is natuurlijk of hij zijn meerprijs ten opzichte van een sportieve zesbak waar maakt.

En dan het andere aspect waar de GTI zich op zou moeten onderscheiden: weggedrag. Een lekker sportief weggedrag, dat is absoluut waar. Dusdanig sportief dat de weg als een biljartlaken moet zijn om de auto niet al te stoterig te laten worden. Op snelwegen

Volkswagen Golf GTI Edition 30 DSG

heb je niet zoveel last van de harde afstemming en zeker op het circuit profiteer je van de communicatie met het wegdek. Onlangs zette een Duits autoblad de drie snelste VW's Golf op het circuit en de Edition 30 was uiteraard de gewone GTI, maar tevens de R32 te snel af. De auto kleeft met zijn forse banden aan de weg en onderstuur blijft lang uit. Het is zelfs zo dat de auto eerder lijkt te oversturen dan te ondersturen. Lekker in zo'n auto! Een smetje op het rijgedrag is het sturen van de GTI. Waar het onderstel lekker communicatief is, daar kan de stuurinrichting de zaak niet helemaal bijbenen. Voor je gevoel zou hij iets meer met je moeten communiceren. De directheid en het gevoel dat je hebt in het stuur zijn iets te kunstmatig. Dat doet afbreuk aan het verder prima weggedrag.



© Rijtesten.nl

De fijnste Golf

Zo mag je de GTI Edition 30 toch wel karakteriseren. De auto biedt duidelijk meer dan de gewone GTI en is zelfs sneller dan de R32 als het erop aan komt. Bovendien voelt de R32 minder agiel aan vanwege zijn forse gewicht. Daar is de Edition 30 juist veel beter, want zijn weggedrag is communicatief en geeft je het gevoel van de weg waar de R32 meer een comfortabele snellerik is.

Snel is deze Edition 30 echter ook. Zo snel dat Porsches soms moeten wijken of oppassen. De tussenacceleratie van 80 naar 120 neemt namelijk maar 3,8 seconden in beslag en dan vis je in dezelfde vijver als de Bentley Continental GT en de BMW M5. Net als vroeger dus een auto waarmee je het dure jongens lekker lastig maakt. Daarnaast ziet de GTI Edition 30 er onderscheidend uit met zijn witte lak en zijn zwarte velgen. De nieuwe eigenaar van de testauto is er vast als een blok voor gevallen, want smaakgevoelig is het zeker. Daarnaast heeft de nieuwe bestuurder de beschikking over een heerlijke DSG-bak.

Dat de auto echter minstens een kleine 40 mille moet kosten is fors. Zeker als je bekijkt dat er dan moet worden bijbetaald voor een aantal zaken die de prijs van de testauto opdrijven tot 50 mille. Behoorlijk veel in relatie tot de gewone GTI. Want je krijgt voor een ruime viereneenhalve mille eigenlijk slechts dertig extra pk's inclusief garantie en nog wat andere details. Daarnaast ben je echter wel verzekerd van een zeer bijzondere auto die vast en zeker een verzamelaarobject blijkt te gaan zijn!

Plus

- + Zeer snel
- + Communicatief weggedrag
- + Fijne sportstoelen

Min

- Prijzig genoeg
- Afwerking van het interieur
- Enigszins zenuwachtig karakter