



Dirk-Jan Dalhuisen
16 mei 2011

Terug van weggeweest?

Exact 35 jaar geleden zette Volkswagen de autowereld op z'n kop met de Golf GTI. In een mum van tijd groeide het concept van een compacte auto met een pittige motor uit tot een succesnummer: liefhebbers liepen er massaal warm voor en andere merken namen het concept gretig over. Opmerkelijk was het dan ook dat de ooit zo magische drielettercombinatie enkele generaties later nota bene bij Volkswagen devalueerde tot een model dat zijn wilde haren verloor en hooguit nog wat sneller en luxer was dan een non-GTI. Sinds de vijfde generatie Golf GTI wint de GTI-magie van weleer echter weer terrein. Wij gingen op pad met de nieuwe Polo GTI om te ontdekken of dit de GTI is zoals 'ie ooit is bedoeld.



Bekaaid

Een van de meest kenmerkende eigenschappen van zo'n hot hatch is natuurlijk het uiterlijk vertoon. Wie zich auto's als de Ford Focus RS of de Renault Clio RS voor de geest haalt, begrijpt direct wat we bedoelen. Spoilers, luchthappers, aangedikte bumpers, prominent aanwezige uitlaten en plat rubber met groot lichtmetaal laten ogenblikkelijk zien dat dat geen instappertjes zijn. In dat opzicht komt de Polo GTI er wat bekaaaid van af. Met uitzondering van het fraaie 17 inch 'hoefijzer'-lichtmetaal - sinds enkele jaren gemeengoed op elke GTI uit de stallen van de Duitse fabrikant - zijn het vooral bescheiden details als de welbekende rode lijntjes in de grille, een achterspoilertje en een aangepaste achterbumper met dubbele uitlaat die de GTI onderscheiden van de minder potente Polo's. Wie niet beter weet, zou zelfs zomaar kunnen denken dat Volkswagen de Polo GTI speciaal voor de Nederlandse markt heeft ontwikkeld en koste wat kost de zakelijke representativiteit - want: 20% bijtelling - heeft

willen behouden.



Dubbel gevoel

Het interieur van de Polo GTI is van hetzelfde laken een pak: het is grotendeels identiek aan dat van de normale Polo. De vraag of dat teleurstellend is, levert een dubbel antwoord op. Rationeel bekeken is de keuze van Volkswagen wel te begrijpen. Het dashboard is een toonbeeld van ergonomie en ook de afwerking staat op een zeer hoog niveau. Maar ratio is niet het enige dat telt. Zeker in een hot hatch is emotie minstens zo belangrijk, en juist aan die emotie ontbreekt het enigszins in de Polo GTI. Een mix van pianolak, aluminiumleg en rode stiksels en randjes geeft het binnenste van de Polo een hoogwaardige uitstraling, maar echt racy wordt het er niet van. De zwarte hemelbekleding komt al dichterbij, maar het zijn vooral de GTI-logo's op het fijn beetpakkende sportstuurwiel en in de rugleuning van de met een

Volkswagen Polo GTI 1.4 TSI DSG

nostalgisch ruitjespatroon beklede sportstoelen die je eraan herinneren dat je met de top of the range Polo onderweg bent.



Oude bekende

Zo mogelijk nog belangrijker dan de looks is de aandrijflijn van een hete hatchback. Aan de basis van de Polo GTI ligt de 1.4 TSI, die 180 pk aan vermogen en een koppel van 250 Nm op de voorwielen loslaat. Het is een oude bekende, die we eerder in de Skoda Fabia RS aan de tand voelden en die ook de Spaanse neef van de GTI, de Seat Ibiza Cupra, voortstuwt. De 1.4 beschikt over zowel een turbo als een compressor, wat 'm over een breed toereengebied bijzonder gretig maakt. Binnen 7 tellen snelt de Polo de '100' voorbij, om het pas bij 230 km/h voor gezien te houden. Op papier keurige cijfers, maar Ã©Ã©n essentieel ingrediÃ©nt van een hot hatch ontbreekt: beleving. De Polo doet z'n werk in alle rust en dankzij het laagtoerige karakter van de TSI zul je nooit

Volkswagen Polo GTI 1.4 TSI DSG

getrakteerd worden op een lekkere, jankende roffel, maar hooguit op een diepe brom bij volgas. Op lange afstanden kan dat des te prettiger zijn, maar wil je de GTI rijden zoals 'ie in essentie is bedoeld, dan mis je simpelweg de puurheid, de snelheidsbeleving, de sensatie van een echte hot hatch.



Enthousiast op het gas

Dat gebrek wordt versterkt doordat een handbak in de Polo GTI schittert door afwezigheid, wat toch een gemis is in een auto die pretendeert een hot hatch te zijn. Pleister op de wonde is dat de razendsnelle standaard DSG-transmissie zich ook manueel laat bedienen. De 7-traps semi-automaat schakelt vlekkeloos en reageert ad rem als je het gaspedaal beroert. Dat kan in de Polo overigens vrij enthousiast: pas als je het heel bont maakt, voel je dat de elektronica even moet bijspringen om de auto niet te laten uitbreken. Gaat je toch over de schreef, dan is het goed om te weten dat de

Volkswagen Polo GTI 1.4 TSI DSG

Polo GTI met een bijtgrage reminstallatie is uitgerust. Ook de besturing en het onderstel van de Polo voelen wat directer aan dan we van de Duitsers gewend zijn. Volkswagen heeft de GTI een redelijk sportief karakter meegegeven en dat vertaalt zich in een zwaardere besturing en een harder onderstel dan in de reguliere Polo. Maakt dat van de Polo GTI een echte hot hatch? Nee, dat niet. Ondanks zijn scherpere karakter blijft een handgeschakelde bak de grote afwezige en doet het gebrek aan puurheid en sensatie 'm de das om.



Zakelijke overwinning

En zo luidt tevens onze slotsom over de Polo GTI. De auto heeft een soepele, sterke aandrijflijn en onmiskenbaar scherpe randjes, maar voor een pure hot hatch is de auto niet heel erg uitgesproken. Voor een snelle acceleratie draait de GTI z'n hand niet om, maar in plaats van daarbij de beleving te bieden die een echte hot hatch kenmerkt,

Volkswagen Polo GTI 1.4 TSI DSG

grijpt de auto liever terug naar wat meer comfort. De snelle Polo speelt als een kampioen zonder flitsend en aanvallend spel: rationeel is er niets op aan te merken, maar door een gebrek aan passie en emotie kost het toch de nodige moeite om de handen van de liefhebber op elkaar te krijgen. Wie echter niet het uiterste van een pittige hatch verwacht, heeft aan de Polo GTI een prima auto die met een vanafprijs van 23.390 euro ook nog eens relatief schappelijk is geprijsd.

Plus

- + Soepele, sterke aandrijflijn
- + Alledaagse bruikbaarheid
- + Goede remmen

Min

- Gebrek aan beleving
- Weinig uiterlijk onderscheid
- Geen handbak leverbaar