



Wilbert Huls
25 september 2012

Ideale mix

Het doek is inmiddels van de zevende generatie afgetrokken en het duurt niet lang meer alvorens we hem ook in ons land op de weg zullen tegenkomen. Toch is één van de leukste versies van de Golf VI, op papier tenminste, nog maar net uitgebracht. Een paar maanden geleden kwam men in de lange Golf-geschiedenis voor het eerst tot het geniale idee om de sportieve GTI te mixen met de dakloze Golf. Of de praktijk minstens zo leuk is als de afzonderlijke ingrediënten, mochten we ervaren met een paar daagjes sturen.



GTI-kenmerken

Qua uiterlijk zit de Cabrio GTI net zo makkelijk in elkaar als je zou verwachten. Neem een Golf Cabrio, denk daar de specifieke GTI-kenmerken bij en het klopt voor de volle honderd procent. Dat betekent dat de bumpers, maar met name de luchtinlaten daarin iets anders zijn vormgegeven. De horizontale lamellen hebben plaatsgemaakt voor honingraten en de ronde mistlampen zijn langwerpige, staande vormen geworden. Uiteraard zien we de bekende rode GTI-lijnen tussen bumper en motorkap, al vallen ze met de tornadorode lak wel wat minder op dan bij andere exterieurkleuren. Aan de achterzijde zien we nu een subtiele diffuser en uitlaten aan weerszijden. Uiteraard maken de typische GTI-velgen het plaatje compleet.



Jacky

Ook aan de binnenkant zijn de kenmerkende GTI-eigenschappen makkelijk terug te vinden. Meest in het oog springend is natuurlijk de bekleding van de sportief gevormde stoelen. Het rood-zwart geruite motief, dat luistert naar de naam Jacky, past perfect bij de auto. Al merk je wel dat er nog wel eens kritische geluiden komen van mensen die het patroon niet in historisch perspectief bekijken. Verder zien we vooral bekende onderdelen, hier en daar aangevuld met een stukje aluminium of een logootje. Een gruwel is de diefstalbeveiliging die je voor het RNS 510 navigatiesysteem moet schroeven als je de auto ergens open wilt parkeren. Voorin zit je heerlijk ruim, goed ondersteund door de prettige sportstoelen. Achterin houdt het niet over voor volwassenen, maar voor kinderen voldoet het prima. Doordat de kap wat sneller afloopt dan het dak van de hatchback, staat met name de hoofdruimte onder druk. Doordat de Golf - tegen de trend in - gewoon een stoffen kap heeft, is het proces van openen

Volkswagen Golf Cabrio 2.0 TSI GTI

binnen tien seconden geklaard, terwijl het sluiten er net een tel langer over doet. Een bijkomend voordeel is dat bagageruimte nauwelijks lijdt onder de kapconstructie. Met zwarte stof en de zwarte constructie valt het niet heel erg op, maar de kap zou wat ons betreft wel iets strakker weggewerkt kunnen worden in geopende toestand.



Doseerbaar

De GTI is zowel met handbak als zestraps DSG te bestellen en onze testauto beschikte over die automatische transmissie. Het maakt dat de dagelijkse bruikbaarheid van de auto, ondanks het royale vermogen van 210 pk zeer goed is. In 'Drive' schakelt de DSG-bak supervroeg op, waardoor het toerental niet boven de 2.000 toeren uitkomt. Continu gaat dit gepaard met een heerlijk diepe brom uit de dubbele uitlaten, soms vergezeld door een subtiel plofje. Wanneer je echter toch het gaspedaal wat steviger roert, kan het toerental lekker doorklimmen tot 6.000 toeren en moet de automaat de

Volkswagen Golf Cabrio 2.0 TSI GTI

complimenten krijgen voor de mate waarin de power te doseren is via het gaspedaal. Helaas blijft het motorgeluid dan nog wat achter, want de diepe brom maakt plaats voor een hogere toon die eigenlijk wat te tam is. Wanneer de sportstand is geselecteerd is, wordt er minder vroeg opgeschakeld, maar kan je vooral lekker doorhalen tot boven de 7.000 toeren. Er komt van alle kanten meer emotie in de auto. Wie wil kan het schakelproces overnemen met de flippers achter het stuur, maar dat moet dan wel in de sportstand gebeuren, want anders word je akelig snel overruled door de volautomatische stand.



Opvallend comfortabel

Uiteraard rijd je met een auto als deze het liefst open. Zelfs de ramen kunnen tot redelijke snelheden omlaag blijven, al pakt de rijwind op een gegeven moment wel de gordel op, die zijn aanhechting op de flank heeft. Dit heeft een vervelende resonantie op

Volkswagen Golf Cabrio 2.0 TSI GTI

je schouder tot gevolg. Verder valt het juist reuze mee met trillingen, want het onderstel is ondanks de sportieve inborst van de auto best comfortabel. Nu is het met een knop in de middenconsole vanuit de normale stand nog wat sportiever of comfortabeler in te stellen, maar dit effect is relatief klein. De GTI blijft opvallend comfortabel. Datzelfde geldt als het gaat om het bochtenwerk. Er kan heerlijk ingestuurd worden, ook met hogere snelheden, maar soms zou je wensen dat de afstelling nog net een tandje directer was voor het echt sportieve gevoel. Uiteraard doet hier het toegenomen gewicht van 140 kg ten opzichte van de hatchback hier ook een duit in het zakje.



Van drie walletjes

Je merkt in alles dat de Golf Cabrio GTI een auto is die een hoop plezier moet brengen, zonder daarbij te heftig te worden en aan dagelijkse bruikbaarheid in te boeten. Het is dan ook niet voor niets dat het verbruik op buitenwegen met gemak net boven de 6 liter

Volkswagen Golf Cabrio 2.0 TSI GTI

per 100 kilometer is te houden. Jammer is het daarom dat de waarden op de binnenwegen zo drastisch stijgen dat zelfs het gemiddelde boven de 8 liter per 100 kilometer uitkomt. Evengoed blijven dat natuurlijk acceptabele waarden voor een sportieve auto meer dan 200 pk, waar je niet alleen sportief plezier in kan hebben, maar waar je ook prima dagelijks je kilometers in kan maken. En oh ja, niet onbelangrijk, het dakje kan er ook nog af. Dat maakt de Golf Cabrio GTI tot een auto waarmee je heerlijk van drie walletjes kan eten.

Plus

- + Pittige cabrio
- + Fijne DSG-bak
- + Dagelijks bruikbaar

Min

- Diefstalbeveiliging navigatie
- Mist rauw randje
- Verbruik op binnenwegen