



Dirk-Jan Dalhuisen
4 maart 2016

Op de golven van de tijd

Terwijl echte petrolheads de teloorgang van de ene na de andere vijf- en zescilinder nog amper te boven zijn, downsizen autofabrikanten vrolijk verder. Vooral de driecilinder is met een enorme opmars bezig. Waar je die kleine torretjes vroeger alleen in het wagentje van je opa en oma vond, zie je ze vandaag de dag zomaar twee segmenten hoger opduiken. Zo lepelt Peugeot de 1.2 e-THP bijvoorbeeld in de 308 en maakt Ford het helemaal bont door de 1.0 EcoBoost naast de Focus zelfs al in de Mondeo te schroeven. Ook bij Volkswagen baant de driepitter zich een weg naar boven: na de Polo ligt de 1.0 TSI nu ook onder de kap van de Golf. Tijd voor een test!



Interessante ontwikkeling

De doorbraak van de driebcilinder laat zich eenvoudig verklaren: zo'n motor verbruikt nu eenmaal minder dan een vierpitter en daar zijn veel mensen anno 2016 wel voor te porren, zeker wanneer de portemonnee daarbij gebaat is. In dat perspectief is de toevoeging van de 1.0 TSI aan het Golf-assortiment een interessante zet. Met een CO₂-uitstoot van 99 g/km voldoet deze Golf namelijk - ook als Variant en Sportsvan - met de optionele DSG-automaat - aan de criteria voor 21% bijtelling. Ook voor de particuliere automobilist is er goed nieuws: een vergelijk met de dieselgestookte 1.6 TDI BlueMotion wijst uit dat de 1.0 TSI BlueMotion tot een flink jaarkilometrage van 42.000 km voordeliger is in gebruik.



Als alle andere

BlueMotion zegt u? Ja, je leest het goed: Volkswagen hangt het BlueMotion-label aan de 1.0 TSI en daarmee is deze Golf eerste benzine-BlueMotion in de rijke Golf-historie. Een reeks aan zuinigheidsfoefjes draagt bij aan een verbeterde efficiëntie van deze 1.0 TSI en het mooie is dat de buitenwereld daar nauwelijks iets van ziet. Op het oog is deze Golf BlueMotion namelijk een Golf als alle andere, wat betekent dat je deze auto aan niemand meer hoeft uit te leggen. Wel de lusten, niet de lasten dus? Nou, niet helemaal. Zo kun je de basisuitvoering Trendline bijvoorbeeld hoogstens upgraden naar een Comfortline. Wie liever de meest luxe Highline-uitvoering wil, moet de benzine-BlueMotion links laten liggen en is minimaal op een viercilinder 1.2 TSI aangewezen.



Verrassend goed

Nog iets om rekening mee te houden is het beperkte trekgewicht: de 1.0 TSI mag slechts 1.000 kg trekken (of 1.100 kg in het geval van de Variant). Dat doet het ergste vermoeden ten aanzien van de prestaties, maar die blijken in de praktijk juist alleszins mee te vallen. Uit ervaring wisten we al dat het met een driecilinder in dit segment helemaal niet behelpen hoeft te zijn en de Golf bevestigt dat nog maar eens. Het blokje - amper een melkpak groot - hoest 115 pk en 200 Nm op en vertaalt dat in verrassend goede prestaties. Zo sprint je vanuit stilstand keurig binnen tien tellen naar de '100' en kun je met een topsnelheid van 204 km/h - als het moet - zelfs een aardige partij meekomen op de Autobahn. Ook op tussenacceleraties komt de Golf prima uit de voeten.



In alle rust

Het geheim achter deze prestaties zit 'm in een turbocharger, die al heel vroeg bij de les is. Door die turbocharger voelt de TSI al bij lage toeren lekker soepel en levendig aan, temeer omdat de prettig schakelende DSG-automaat daar goed op afgestemd is. Volkswagen beweert veel aandacht te hebben besteed aan de isolatie en dat betaalt zich tijdens het rijden uit: de 1.0 TSI pakt al bij lage toerentallen soepel op en zolang je niet vol op het gas gaat (en waarom zou je?), doet het blokje in alle rust z'n werk. Die rust past goed bij het gemoedelijke karakter van de Golf: de auto rijdt aangenaam comfortabel, met een prettig dynamisch randje. En zo kun je ook het interieur typeren: de zithouding is fijn, zowel voor- als achterin, en de afwerking en de ergonomie zijn perfect.



Bestaansrecht

Last, but not least natuurlijk de hamvraag: wat verbruikt dat nou? Volkswagen belooft een benzineverbruik van 4,3 liter per 100 km. Tijdens de overwegend winterse testperiode haalden we een niet onaardige 5,6 liter, waarmee vijf liter onder normale omstandigheden een realistische waarde lijkt. Een keurig verbruik, dat weliswaar een belangrijke, maar zeker niet de enige factor is waaraan de Golf BlueMotion zijn bestaansrecht ontleent. Des te interessanter is het namelijk dat dat lage verbruik niet noemenswaardig ten koste gaat van de prestaties en het rijcomfort. In de uitrustingsmogelijkheden en het trekgewicht is deze Golf weliswaar wat beperkt, maar dankzij het interessante kostenplaatje heeft Volkswagen met deze benzine-BlueMotion evenwel een ijzersterke troef in handen.

Plus

- + Soepele, stille, zuinige motor
- + Hoog rijcomfort
- + Kostentechnisch interessant

Min

- Laag trekgewicht
- Niet leverbaar als Highline
- Rumoerig bij volgas