



Max Veldhuis  
13 juli 2020

## Veel te verliezen

De Volkswagen Golf is een vast onderdeel van het Nederlandse straatbeeld. Met het nieuwste model mikt het merk uit Wolfsburg eerder op evolutionaire dan revolutionaire veranderingen. Staat het recept voor succes nog steeds fier overeind? Aan de achtste generatie van de Golf de taak om dat te bewijzen.

In 1973 rolde de eerste generatie van de Volkswagen Golf van de band. Inmiddels zijn er in Nederland meer dan 670.000 exemplaren verkocht en nog immer is het een populaire auto. De achtste generatie van de Golf is in grote lijnen nog steeds als zodanig herkenbaar, maar toch zijn er een behoorlijk aantal veranderingen doorgevoerd. Zowel van binnen als van buiten zijn de verschillen met de vorige generatie evident aanwezig. Voortaan levert Volkswagen ook een 'eTSI', de welbekende 1.5 viercilinder turbo met 150 pk is dan voorzien van een elektrische starter-generator voor extra ondersteuning en een -als het goed is- gunstiger praktijkverbruik. Wat in het nadeel van de Golf spreekt, is dat zijn concurrentie alsmaar beter en beter is geworden. Volkswagen had in dit segment altijd de benchmark in handen, maar is dat met de Golf

8 nog steeds zo? Tijd om de proef op de som te nemen.



## Spannender lijnenspel

Wanneer we een rondje om de nieuwe Golf heen lopen, valt natuurlijk allereerst de felle kleur op. Het 'Limon Yellow metallic' staat hem eigenlijk best goed. In de zon lijkt de kleur een tint lichter te zijn dan in de schaduw vanwege de schittering van de metallic deeltjes in de lak. Het 18 inch lichtmetaal van de testauto draagt extra bij aan de frisse en vlotte uitstraling, maar de kans is zeer gering dat je deze samenstelling vaak op 's lands wegen tegen gaat komen. Verder springt de vorm van de lichtunits meteen in het oog. Aan de achterzijde zijn ze qua vorm nog grotendeels herkenbaar, maar aan de voorkant verschillen ze behoorlijk met die van de Golf 7. Het rechtlijnige design is vervangen door veel speelser vormgegeven LED-koplampen die naadloos overlopen in de grille. Ze geven de Golf een agressievere uitstraling mee, alsof de auto je met toegeknepen ogen aankijkt.

Afgezien van de lichtunits is de Golf 8 vooral herkenbaar als... een Golf. De



# Volkswagen Golf 1.5 eTSI Style

kenmerkende knik in de C-stijl is behouden gebleven en als je het silhouet van de hatchback bekijkt is er eigenlijk maar vrij weinig veranderd. Het is net alsof Volkswagen een bestaande kleurplaat opnieuw heeft gepakt en net iets beter heeft ingekleurd dan de vorige keer. De lijnen zijn namelijk scherper getekend, met name op de flanken en de motorkap is dit goed zichtbaar. Dit maakt dat de Golf strakker en dynamischer oogt dan zijn voorganger. Kortom, de Golf 8 is duidelijk herkenbaar als nieuwe auto, maar er is geen sprake van echt spannende nieuwe wijzigingen.



## Opgeruimd en digitaal

In het interieur van de Golf 8 zien we dat Volkswagen de boel juist wã©l wat meer heeft opgeschud. Het ontwerp lijkt bijna van Audi afkomstig, zo strak is het vormgegeven. De afwerking is zoals je dat verwacht van Volkswagen. Het materiaalgebruik is top, alleen op de middenconsole vinden we wat harder plastic. Door het verdwijnen van de pook van de automaat is dit gedeelte van het interieur wel een stuk opgeruimder dan voorheen; ã la Porsche zit er nu een klein pookje waarmee je de bak kunt bedienen. Verder springen de twee grote schermen op het dashboard meteen in het oog. De

# Volkswagen Golf 1.5 eTSI Style

nieuwe Golf is beduidend digitaal dan zijn voorganger. De interface werkt goed en snel, maar door de spaarzame hoeveelheid knoppen is het minder intuïtief dan voorheen. Ook bevatte het systeem een paar bugs: het volume van de radio wilde soms niet harder en de telefoon koppelde ook niet altijd even gemakkelijk. In een premium product verwacht je wel dat dit soort zaken gewoon goed werken.

Wat betreft de ruimte zit het wel goed in de nieuwe Golf. De auto is eigenlijk nauwelijks gegroeid, dus zowel de interieur- als bagageruimte zijn goed vergelijkbaar met het vorige model. Voorin zit je zeer goed, de voorstoel is ruim voldoende instelbaar en beschikt over zaken als een uitschuifbare zitting en massagefunctie. De passagier komt er wat bekaaid van, die moet het doen met een -overigens niet verkeerd zittende- standaard stoel. Al met al is het in de nieuwe Golf nog steeds prima vertoeven, maar de grote voorsprong die het merk eerst had op de concurrentie, is nu nog maar marginaal te noemen.



## In balans

Als de Volkswagen Golf ergens om bekend staat, dan is dat wel om zijn neutrale rijgedrag. Hij biedt in feite een gulden middenweg tussen comfort en sportiviteit. Bij de Golf 8 is dit wederom het geval; het is gewoon een voortzetting van wat er al was. De testauto beschikt over Dynamic Chassis Control, wat betekent dat de demping variabel ingesteld kan worden. Het verschil is duidelijk merkbaar, maar uitgesproken sportief wordt het nooit. Wel blijft de Golf in de bochten mooi vlak en is de wegligging dik in orde, tevens laat de auto zich prima plaatsen in bochten. De besturing is mooi direct, maar biedt weinig gevoel. Het is geen aanrader om de variabele stuurbekrachtiging in 'Sport' te zetten, want dan wordt het veel te zwaar. Gelukkig kun je via 'Individual' de rijmodi per onderdeel afzonderlijk naar wens aanpassen. Wij raden aan om de besturing lekker in 'Comfort' te laten en desgewenst de rest in 'Sport' te zetten.

Nieuw voor de Golf 8 is de eTSI-kraftbron. In feite is dit dezelfde 1.5 TSI als in het vorige model, maar nu wordt deze ondersteund door een 48 V-boordnet met een starter-generator. Deze 'mild hybrid' aandrijflijn heeft een aantal voordelen. Zo slaat de motor bijna direct weer aan wanneer er gebruik wordt gemaakt van het start-stop systeem en kan de auto tijdens de vrijloop de motor uit zetten wanneer de voet van het gas af gaat, zodat er meer brandstof wordt bespaard. Dit doet de Golf niet altijd, maar alleen wanneer dat volgens de data van de navigatie zinvol is. Verder kan de starter-generator zorgen voor een tijdelijke boost, waardoor het toerental van het maximum koppel 25 procent eerder wordt bereikt.

Â

Tijdens het rijden is dit goed te merken, want met name onderin biedt de 1.5 eTSI lekker veel kracht. De motor werkt goed samen met de DSG en is meer dan krachtig genoeg voor de Golf. Ook produceert hij nog best een sportief geluid wanneer je gas geeft. Het verbruik is bovendien zeer gunstig te noemen. Het testverbruik was 1 op 17, maar met een rustige rijstijl is 1 op 20 prima haalbaar. Al met al is de 'e' in eTSI dus een waardevolle toevoeging te noemen.





## Betalen maar!

Dan komen we aan bij een punt dat altijd heikel is bij Volkswagen: de prijs. Inderdaad, de Golf 8 is niet heel goedkoop. Hij is weliswaar verkrijgbaar vanaf 25.120 euro, maar daar begint het feest pas. Standaard zitten de digitale tellers er al wel in, alsmede automatische airco en Front Assist. De Style-uitvoering van onze testauto kost al 31.845 euro. Hier zijn dan onder meer adaptieve cruise control, 3-zone airconditioning en de 14-voudig elektrisch verstelbare bestuurdersstoel bij inbegrepen. De testauto heeft daarbovenop nog een glazen panoramadak, 18-inch wielen en Matrix-LED koplampen, die de prijs opdrijven naar maar liefst 45.479 euro. Vergeleken met een Mercedes-Benz A-klasse of een BMW 1-serie is dat nog een gunstige prijs, maar voor ruim 10 mille minder rij je al in een Kia Ceed die zo mogelijk nog rijker is uitgerust.

Wat betreft de motoren heb je momenteel de keuze uit twee benzinemotoren en twee diesels. Het instapmodel is de 1.5 TSI met 130 pk en handbak met zes versnellingen. Bij de diesels valt er te kiezen uit tweemaal de 2.0 TDI: met 115 of 150 pk. Later komt er voor de liefhebber van het meer sportieve spul uiteraard nog een GTI op de markt en

# Volkswagen Golf 1.5 eTSI Style

ook de Golf R zit nog in de pijplijn. Daarnaast zal ook de Golf GTE niet lang meer op zich laten wachten.



## Nog steeds de beste?

Met de Golf 8 heeft Volkswagen vooral gezorgd voor een evolutie. Nergens zijn er echt radicale veranderingen doorgevoerd en alles ligt in de lijn der verwachting. Termen als 'karakter' hoef je echter niet in de mond te nemen. Niet dat dit een slechte zaak is, want de Golf was en blijft gewoon een heel goede auto. Met name de mild hybrid aandrijflijn is een waardevolle toevoeging die zorgt voor een prettigere en zuinigere rijervaring. Wel is het zo dat de voorsprong op de rest van het segment een stuk minder groot is dan voorheen. Dat maakt dat je je soms afvraagt wat dan het prijsverschil nog rechtvaardigt. Aan de andere kant is juist die voorspelbaarheid prettig. Met een Volkswagen Golf weet je precies wat je krijgt en met de achtste generatie is dat niet veranderd.

## Plus

- + Mild hybrid zeer prettig
- + Gebalanceerd rijgedrag
- + Digitaler dan ooit...

## Min

- ...met soms nog een aantal 'bugs'
- Nog altijd aan de prijs
- Voorsprong wordt kleiner