



Dirk-Jan Dalhuisen
29 januari 2013

Gewoon zichzelf

De Golf. Wat moet je er nog van zeggen? Iedereen kent 'm, iedereen heeft er z'n woordje over klaar. Wat je er ook van vindt, feit is dat de Golf al bijna vier decennia een kaskraker van jewelste is. Door gewoon zichzelf te blijven is de Wolfsburger uitgegroeid tot één van de grootste iconen die de autobranche rijk is. Zonder ergens in uit te blinken, toont de Golf zich op alle fronten een echte allemansvriend. Geen wonder dat er al generaties lang wordt gesproken van de Golf-klasse. Aan generatie numero zeven de eer om die traditie voort te zetten.



Op safe

Allemandsvriend of niet, de Golf wordt niet door iedereen op handen gedragen. Het is misschien wel één van de beste bewijzen dat tijdloos en saai heel dicht bij elkaar liggen. Want spannend is de Golf nooit geweest en daar brengt ook de zevende en jongste generatie geen verandering in. Je weet precies wat je aan 'm hebt en waar de één dat saai vindt, is dat juist datgene wat een ander in de Golf weet te waarderen. Al vanaf het moment dat je voor het eerst met 'm wegrijdt, voel je dat alles klopt. Daarin schuilt nou precies de kracht van de Golf, al jarenlang.

Getuige de florissante verkoopcijfers kun je het de Duitsers dan ook niet kwalijk nemen dat ze met de Golf VII als vanouds op safe spelen. Het concept slaat nu eenmaal aan en dat betekent dat de nieuwe Golf er weer voorspelbaar en herkenbaar uitziet. Maar dat zo'n conservatief ontwerp niet per definitie saai hoeft te zijn, bewijst onze

Volkswagen Golf 1.4 TSI DSG Highline

test-Golf. Want van een muisgrijze Easyline kijk je misschien niet op of om, onze zwarte Highline met z'n fraaie 18 inch lichtmetaal (1.168 euro, inclusief sportonderstel) oogstte veel lovende reacties.



Tandje beter

Vooraf vanbinnen werd de Golf flink opgewaardeerd. Niet dat er in de zesde generatie veel te klagen viel, maar number seven doet alles wel een tandje - of twee - beter. Bij Volkswagen horen ze de Golf graag in z'n adem genoemd worden met namen als de A3, 1 Serie en V40 en dan moet je wel wat in je mars hebben. Als het op materiaalgebruik en afwerking aankomt, maakt de Golf die verwachtingen absoluut waar. Ook in ergonomisch opzicht verdient de Golf, met z'n op de bestuurder gerichte dashboard, onbetwist een plek in dat rijtje. Alles zit op de plek waar je het verwacht en het werkt allemaal - het nieuwe multimediasysteem inclusief - ook nog eens uitermate

Volkswagen Golf 1.4 TSI DSG Highline

intuïtief.

Een fijne werkplek dus, daar achter het stuur van de nieuwe Golf. Daar dragen ook de goede zitpositie en de bewegingsruimte aan bij. Standaard beschikt de Highline over stevige, goed ondersteunende sportstoelen, waarvan het zitvlak en de rugleuning zijn bekleed met alcantara. Ze zijn uitgebreid verstelbaar en houden je goed op je plek. Da's een prettig gegeven, want doordat de Golf zes centimeter groeide, heb je nu, ook op de achterbank, opvallend veel hoofd- en beenruimte tot je beschikking. Gelukkig gaat dat niet ten koste van de bagageruimte, die 380 tot 1.270 liter slikt en bovendien erg goed toegankelijk blijkt. Kleine kanttekening is wel dat je bij het openen van de klep vieze vingers krijgt.



Vleesch noch visch

Volkswagen Golf 1.4 TSI DSG Highline

Ook onderhuids veranderde er het Ã©Ã©n en ander. De nieuwe Golf staat op het modulaire MQB-platform, dat binnen het Volkswagen-concern in de volle breedte wordt ingezet omwille van de efficiency. Het blijkt vooral een heel prettig onderstel, dat positief opvalt door zâ€™n stabiliteit en goede balans. Je krijgt een prettige hoeveelheid informatie door over de staat van het wegdek, maar - zelfs met sportonderstel - nooit in die mate dat de kiezen je ook maar enigszins door de mond dreigen te vliegen. Het rijgedrag van de Golf voldoet domweg in alle opzichten. Iedereen rijdt er zÃ³ mee weg en er valt bitter weinig op aan te merken.

Wie de rijeigenschappen toch teveel 'vleesch noch visch' vindt, kan voor 114 euro zâ€™n hart ophalen aan de optie 'Driving Profiles'. Daarmee verander je het rijkarakter van de Golf met een druk op de knop. Met name met de besturing in de 'Sport'-modus ontpopt de Golf zich als een verrassend lekkere rijdersauto. De in de basis wat lichte besturing biedt meer tegendruk en het scherpe weggedrag komt beter tot zâ€™n recht. Dankzij het nieuwe platform ligt de motor meer naar achteren en dat merk je. Er drukt minder gewicht op de neus, waardoor de nieuwe Golf neutraler en lichtvoetiger aanvoelt.



Makkie

Als klap op de vuurpijl raakte de Golf ook nog eens zo'n 100 kg kwijt, dankzij de toepassing van lichtgewicht materialen. Ter vergelijking: het gewicht van de nieuwe Golf evenaart nu dat van de vierde generatie, die tot pakweg elf jaar geleden werd verkocht en met wie de "VII"™ optisch ook opvallend veel deelt. Als je bedenkt dat de 122 pk instap-1.4 al weinig moeite had met de zwaardere Golf VI, is het een inkoppertje dat de door ons geteste 140 pk sterke variant - in onze testauto helaas nog zonder cilinderuitschakeling - van diezelfde 1.4 TSI helemaal een makkie moet hebben aan de nieuwe, lichtere Golf. De droge cijfers bevestigen dat: 0 tot 100 doet de Golf in 8,4 seconden en pas bij 212 km/h is de koek op.

Wat vooral opvalt, is de souplesse waarmee de 1.4 de Golf in beweging krijgt. Al bij 1.500 rpm staat het maximale koppel van 250 Nm ter beschikking en daardoor hoeft

Volkswagen Golf 1.4 TSI DSG Highline

de motor eigenlijk nooit naar adem te happen. Het gemak waarmee de TSI op het gaspedaal reageert, is zã³ overtuigend dat je geen moment behoefte hebt aan grotere vermogensreserves. De razendsnel en onmerkbaar schakelende DSG-transmissie draagt daaraan bij door de motor in de meest gunstige - lage - toeren te houden en daarmee de flippertjes achter het stuurwiel overbodig te maken. Helaas wordt het goede huwelijk tussen de TSI en de DSG wel overschaduwed door een stevig brandstofverbruik. Vooral voor de particuliere rijder is het een uitkomst dat de 1.4 TSI sinds kort ook met twee uitgeschakelde cilinders vooruit kan...



Opschudding

De komst van een nieuwe Golf zorgt iedere keer weer voor opschudding. Al jaren speelt het Duitse icoon een hoofdrol in de naar zichzelf vernoemde klasse en ook de zevende generatie heeft alles in huis om concurrenten als de Focus, de Mã@gane en de Astra

Volkswagen Golf 1.4 TSI DSG Highline

het nakijken te geven. Daar hangt wel een prijskaartje aan, al komt dat plaatje in een heel ander licht te staan zodra je de Golf naast de luxere spelers in het C-segment zet. In een rechtstreeks vergelijk met de 'Dikke Duitse Drie' geldt de Golf namelijk ineens als een aantrekkelijk geprijsd alternatief, dat op geen enkel front meer onderdoet voor auto's als de A3, 1 Serie en A-Klasse. Als dat geen succes wordt...

N.B. De Golf 1.4 TSI wordt in Nederland standaard voorzien van ACT (cilinderuitschakeling). Onze testauto was niet van deze techniek voorzien, wat ten dele de oorzaak van het relatief hoge verbruik kan zijn.

Plus

- + Tijdloos-chique ex- en interieur
- + Ruimteaanbod
- + Soepele aandrijflijn

Min

- Stevig verbruik
- Vieze vingers bij openen kofferklep