

gti

besedilo: Dušan Lukič foto: Saša Kapetanovič

Ne, naslov ni napaka. Tale Golf s 160-'konjskim' (118 kW) turbobencincem in menjalnikom DSG je mini GTI, najbližja stvar Golfu GTI, ki ni Golf GTI.

► Zato (morda) tudi ni presenetljivo, da so zimske gume na njegovih prednjih kolesih, ko je prišel v našo testno floto, že po okoli tisoč kilometrih kazale hude znake utrujenosti (tako hude, da so se ob prvem snegu izkazale za neuporabne in smo jih morali zamenjati), in zato ni čudno, da je bila testna poraba krepko prek 11 litrov. S tem avtomobilom se je pač težko peljati umirjeno. Tudi če ne kršite omejitev, kar prosim, da vsaj do njih stopalko za plin tiščite do tal in menjalnik preklonite v ročni način delovanja. Da mu ne bomo delali

krivice, naj takoj zapišemo, da se poraba pri normalno živahni vožnji giblje nekaj nad devetimi litri, zmeren voznik pa jo zna spraviti pod osem litrov. Kolikor desne noge, toliko porabe – ta Golf TSI je eden izmed avtomobilov, ki je pri porabi zelo zdravorazumski, predvsem pa da vozniku možnost, da porabo določa sam. Vse preveč je namreč avtomobilov, ki so ali zmogljivi, a vedno (tudi ob varčevalni vožnji) požrešni, ali pa varčni, a tudi ob najboljši volji niso blizu kategorije 'zmogljivi'. Tale TSI zna oboje, sploh pa: če se vam zdi malo predrag

in če menite, da teh zmogljivosti ne potrebujete, ga dobite tudi v 122-'konjski' različici, ki je prav tako varčna, a dovolj cenejša, da si za razliko v ceni privoščite kak kos (nujne) opreme, ki je testnemu Golfu manjkala – recimo vmesnik Bluetooth za prostoročno telefoniranje, parkirna pomoč in še kaj ...

A ostanimo pri (tehničnem) bistvu avtomobila. Ne motor ne menjalnik nista popolnoma nova, oba že poznamo in nad obema smo (še vedno) navdušeni – s (še vedno) eno pripombo: menjalnik je vedno (ko je v samo-

dejnem načinu delovanja) prestavo previsoko ali prestavo prenizko. Če ga zataknete v D, se bodo vrtljaji redko povzpeli čez 2.000, veliko časa pa so komaj nad 1.000, kjer motor protestira z neprijetnim tresenjem in nizkofrekvenčnim bobnjenjem. V mestu, recimo, to pomeni šesto prestavo pri dobrih 50 kilometrih na uro. Če ga zataknete v S, bo iz šeste skočil v (vsaj) četrto, še raje v tretjo prestavo, in vrtljaji bodo stalno nad 3.000. Motor je sicer tih, kar sicer pripomore k manjšemu hrupu, a se zaradi tega poveča poraba.

Testni Golf je imel 160-'konjsko' različico 1,4-litrskega TSI-ja, kar pomeni, da motorju pri dihanju ne pomaga le turbinski polnilnik, temveč tudi mehanski kompresor. Prvi pri višjih, drugi pri nižjih vrtljajih. Zato se motor odločno odzove že od dobrega tisočaka vrtljajev naprej (največji navor je na voljo pri 2.000 vrtljajih), hkrati pa tudi v visokih vrtljajih ni zadihan. Pri prestavljanju se iz izpuha sicer ne oglašajo s tistim grgranjem, zaradi katerega je pravi GTI z menjalnikom DSG še toliko bolj zaželen, a bodimo realni: za več-

no voznikov je tale TSI odlično nadomestilo za prvega GTI-ja, še posebej ker tega še ni na trgu, ko pa bo, bo vsaj pet tisočakov dražji ...

Ostane avtomobila, torej zunanji videz in notranjost, je seveda bolj civilen kot GTI-jevski. Sedeži so sicer na pogled športni, s poudarjenimi bočnimi oporami in deloma oblečeni v bolj prestižne umetne materiale (alkantara, recimo), hkrati je bolj športen tudi volan, na prvi pogled pa lahko marsikoga zmoti ročica menjalnika, ki je seveda videti enako, kot bi šlo za klasično avtomatiko.



Pa ne gre, sploh pa je mogoče prestave menjati tudi z obvolanskima 'ušesoma', tako da ima lahko voznik roke (skoraj) ves čas na volanu.

Zadaj je prostora, kot smo pri Golfu že vajeni, ravno še dovolj za zmerno družinsko uporabo (in dostop je, ker se prednja sedeža zložita in umakneta ter si hkrati tudi zapomnita, kje sta pred tem bila, dovolj udoben), enako velja za prtljažnik.

Dovolj družinsko je tudi podvozje – v nasprotju s pravim GTI-jem vas tale TSI ne bo pretresel na vsaki luknji (še manj bi vas, če bi bila platišča in gume 17- in ne 18-palčna), hkrati pa se med ovinki še vedno znajde dovolj dobro, da je lahko vožnja športno

“Dovolj družinsko je tudi podvozje – v nasprotju s pravim GTI-jem.”



uživaška. Le pričakovanja morajo pač biti usklajena s tem, da gre za gti in ne GTI.

Na prvi občutek bi se sicer marsikomu zazdelo, da je avto po eni strani preveč športen, po drugi pa premalo zmogljiv, a treba se je zavedati, da ima vsaka različica določenega modela (no ja, skoraj vsaka) svoj namen – in tu gre za avto za tiste, ki si želijo bolj športno kombilimuzino, a hkrati niso tako športni vozniki in za športnost ne nameravajo nameniti toliko denarja, da bi si omislili pravega, brezkompromisnega Golfa GTI. In v tej vlogi, torej kot 'mini GTI', se tale TSI odlično znajde. ◀◀

Volkswagen Golf 1.4 TSI (118 kW) DSG Highline

Cena osnovnega modela: 21.981 EUR
Cena testnega vozila: 24.403 EUR

NAŠE MERITVE

T = 2 °C / p = 1.110 mbar / rel. vl. = 44 % / Stanje kilometrskega števca: 11.994 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 8,0 s
402 m z mesta: 16,1 s (145 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV/V): 5,3 s/7,0 s
80-120 km/h (V/VI): 9,3 s/11,9 s

NAJVEČJA HITROST

220 km/h
(VI. in VII. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,1 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1.390 cm³ - največja moč 118 kW (160 KM) pri 5.800/min - največji navor 240 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 7-stopenjski robotiziran menjalnik z dvema sklopkama - gume 225/45 R 17 H (Continental ContiWinterContact TSE10 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.286 kg - dovoljena skupna masa 1.860 kg. Mere: dolžina 4.199 mm - širina 1.786 mm - višina 1.479 mm - prtljažnik 350-1.305 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,0 s - poraba goriva [ECE] 7,5/5,2/6,0 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ položaj za volanom
- ▲ zavore
- ▲ delovanje menjalnika v ročnem načinu
- ▲ za športnega voznika odličan motor

- ▼ elektronika menjalnika (razlika med D in S)
- ▼ prtljažnik
- ▼ za povprečnega voznika predivji motor

Končna ocena

Se vam zdi Golf GTI predrag? Ste se pripravljene odpovedati konjem in trdoti podvozja na račun nižje cene (ali več opreme) in udobnejšega življenja za volanom? Potem je tole avto za vas. V nasprotnem primeru raje izberite pravega GTI-ja ali pa manj nabrušeno, 122-konjsko različico, s katero boste še več prihranili.