

KRATEK TEST - VW GOLF GTI (180 KM)

Močnejši piš



Mercedes ima AMG, BMW ima M, pri Oplu to počne OPC, v Volkswagnu (in drugih znamkah koncerna) pa svoje avtomobile »navijajo« sami. Tako nastanejo Audijevi S-i in RS-i, tako je nastala Octavia RS in Leon Cupra, pri Volkswagnu pa so se lotili Golfa GTI.

Razlog je preprost: leto 2001 je pomenilo petindvajseto obletnico Golfa GTI. Tega so kupcem prvič predstavili leta 1976, manj kot tona težki (in precej manjši kot danes) Golf GTI pa je takrat premogel celih 110 konjev. Postal je sinonim za razred avtomobilov, ki pomenijo športnost - nastal je razred GTI.

Kasneje se je ta oznaka iz viška ponudbe Golfov vse bolj spreminjala v marketinško oznako, ki je pomenila kvečjemu bolj športno podvozje in prestižnejšo opremo, le malo pa je povedala o motorju - konec koncev danes Golf ni na voljo le z bencin-

skim, temveč tudi z dizelskim motorjem. O njegovi športnosti sicer tudi v tem primeru ne gre dvomiti, predvsem na račun ogrom-

25 let kasneje je GTI zmogljivejši, a tudi težji in udobnejši.

nega navora, toda konkurenca zmore vse več konjev. Octavia RS, Leon Cupra, Clio Sport ... Ja, Golfvih 150 konjev, pa naj bo to bencinska ali dizelska različica, ni več številka, s katero bi se lahko hvalili. Na sre-

čo je prišla petindvajseta obletnica in stvari so se premaknile - čeprav gre tokrat le za jubilejni model, posebno serijo - pravzaprav kar za hišni tuning.

Ta je očiten že navzven. Najbolj opazna so 18-palčna BBS-ova platišča, na katerih so nizkopresečne gume dimenzije 225/40. Za suh asfalt in poletne temperature odlično, na žalost pa je testni Golf v redakciji prišel ravno v času, ko se je na ceste spustila zima z vsemi svojimi drsečimi posledicami. In čeprav zimske, so bile gume zaradi svojih dimenzij ponavadi v izgubljenem položaju. Zato je kontrolna luč-

ka, ki vozniku označi, da mu je pomagal serijsko vgrajeni sistem ESP, mnogo prevečkrat prižgana, in zgodilo se je tudi, da je bil od Golfa GTI hitrejši celo kak povsem povprečen avto.

Ko smo vendarle doživeli nekaj lepših dni z bolj suho cesto, so se stvari hitro obrnile na glavo. Takrat se je izkazalo podvozje, ki je v primerjavi s serijskim GTI-jem za 10 milimetrov nižje, čvrsto v ovinkih, a vseeno dovolj uporabno tudi za vsak dan. Večje luknje notranjost in potnike sicer pretresejo, a ne toliko, da bi pri hiši potrebovali še en avtomobil.



Široke in nizkopresečne gume pomenijo slabe vozne lastnosti v snegu. Tak klanec je Golfa premagal.



Aluminij in temna plastika gresta v kabini tega Golfa dobro skupaj.



Golf GTI bo zimo (z dobrimi zimskimi gumami) preživel brez težav, najbolje pa se počuti na suhih ovinkastih cestah.

25 LET

Golf GTI je na trg prišel leta 1976, dve leti po predstavitvi modela. Njegov 1,6-litrski štirivaljni je s pomočjo elektronskega vbrizga zmoget 110 konjev, kar je bilo dovolj za končno hitrost 181 kilometrov na uro. Sedem let kasneje je Golf dobil naslednika, ki je ohranil ime. Tudi Golf II je dobil različico GTI, tokrat z 1,8-litrskim motorjem s 112 konji, a s precej več navora. Leta 1986 je dobil še oznako 16V. Ta je pomenila, da je pod motornim pokrovom štiriventilski štirivaljni s 139 konji. Končna hitrost se je povzpela na 210 kilometrov na uro. Istega leta so pri VW-ju predstavili štirikolesni pogon Syncro, ki so ga uporabili tudi v modelu G60 rally. Ta je zmoget 160 KM (s pomočjo tlačnega polnjenja), v kasnejši izvedbi celo 210. Njegove štirioglate luči so postale reden gost na rallyjih. Golf rally sicer ne sodi med GTI-je, je pa zato Golf GTI leta 1990 od njega dobil G-polnilnik in nastal je VW Golf GTI G60 s 160 konji. In istega leta so izdelali milijonti Golf GTI. Pri tretji generaciji Golfa je prvič začelo kazati, da GTI izgublja na pomenu. Kar naenkrat namreč ni bil več najmočnejši Golf, namenjen vsakodnevni uporabi (za razliko od Golfa rally, ki je bil namenjen dirkačem za predelavo). Dvolitrski motor Golfa GTI je namreč zmoget 150 konjev (na začetku 143), obstajala je tudi različica z le 115 konji in enakim imenom, oznako GTI pa je dobil tudi turbodizelski model s 110 konji. In potem je bil tu še Golf VR6 s 174 konji, najmočnejši in najhitrejši Golf, a prav nič GTI po duši. Kasneje je ta dobil še izvedbo s pogonom Syncro in 190 konji. Kljub vsemu se je GTI še vedno odlično prodajal, leta 1996 pa je slavil 20-letnico. Četrta izdaja Golfa je prinesla tudi nove GTI-je - bencinsko in dizelsko različico s 150 konji ter posebno, jubilejno različico s 180 KM. Najmočnejša izvedba Golfa ima v no-su še vedno šestvaljni in nima oznake GTI.



Leto 1990: Golf GTI je dobil G-polnilnik in 160 konjev.

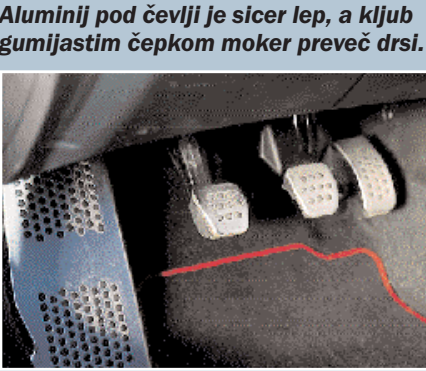


Močnejši od GTI-ja: Golf VR6 je pokopal sloves GTI-ja kot najhitrejšega in najmočnejšega Golfa.

1997



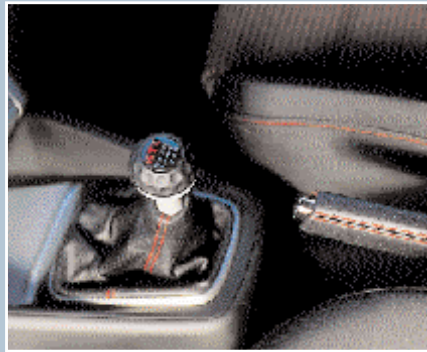
Recarovi sedeži so odlični, z velikostjo napisov na njih (in na pragovih) pa so pretiravali.



Glavni krivec za velikokrat prižgano lučko ESP je seveda motor. 1,8-litrski turbo štirivaljni, ki se ponaša s petventilsko tehniko in turbinskim polnilnikom, v serijskem Golfu GTI zmoro 150 konjev. Za jubilej so mu dodali še hladilnik polnilnega zraka in številka se je dvignila na 180. Poseg ni imel negativnih posledic, saj je motor še vedno zelo prožen, pri dobrih 2.000 vrtljajih pa potegne precej odločneje kot njegov šibkejši brat. Zato je treba tedaj v nižjih prestavah kar krepko poprijeti za volan, še posebej, če je cestišče pod kolesi nenakomerno oprijemljivo. Volanski obroč je oblečen v luknjičasto usnje, ravno tako kot ročica ročne zavore in manšeta prestavne ročice. Šivi so rdeči, takšni, kot so bili pred 25 leti v prvem Golfu GTI, enaka pa je tudi glava predstavne ročice - spominja namreč na žogico za golf. Le da je napis na njej, ki označuje položaje prestavne ročice, precej bolj zapleten, saj ima sedanji GTI šest prestav.

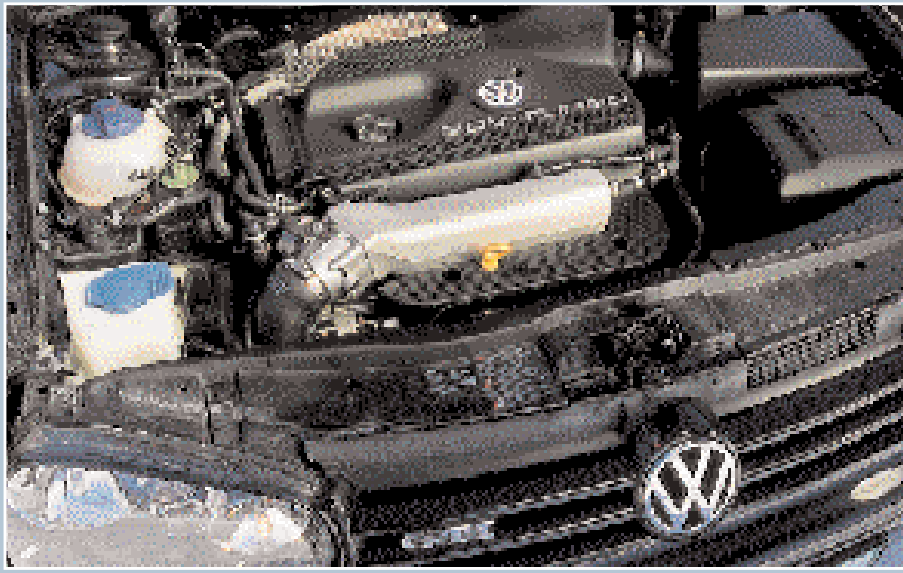


Po BBS-ovimi platišči ponosno sijejo rdeče zavorne čeljusti. Zavore so odlične.



Prestavna ročica je enaka kot v prvem Golfu GTI, le da ima sedaj voznik na voljo šest prestav.

Prvič v Volkswagnu: 180-konjska različica 1,8-litrškega turbo štirivaljnika.



Da sedite v posebnem avtomobilu, daje vedeti še precej podrobnosti. Recimo aluminijasta obloga praga z napisom GTI, sredinska konzola, obroba kljuk in obroba instrumentov na armaturni plošči iz aluminija.

Poleg platišč in opazno tlom približanega trebuha v oči bodejo še rdeče zavorne čeljusti, ki sijejo izpod platišč, in seveda za dobro vodovodno cev debel izpuh, ki ima temu primeren zvok - v prostem teku in nižjih vrtljajih prijetno grgrajoč, v srednjih bobneč in oplemeniten z žvižganjem turbine, v najvišjih športno renčoč. Očitno je bilo izpušni akustiki tega GTI-ja posvečenega veliko časa, in če izvzamemo na daljših relacijah (in ob avtocestnih velikih hitrostih) malce utrujajoče bobnenje izpuha, je ta poseg uspel odlično.

Recarovi sedeži (z že kar neokusno velikimi napisi) so udobni, odlično oprimejo telo v ovinkih in skupaj z višinsko in globinsko nastavljivim volanom zagotavljajo, da si voznik v trenutku najde udoben položaj - če le ni

večji od 190 centimetrov, kajti potem zmanjka vzdolžnega pomika.

Zadnji sedeži? Pri takem avtomobilu je prostor zadaj le postranska stvar. Da podobno razmišljajo tudi pri VW-ju, dokazuje dejstvo, da je jubilejni GTI na voljo le v trivratni izvedbi.

Poleg motorja in podvozja so odlične tudi zavore, na testu izmerjena zavorna razdalja pa je predvsem posledica nizkih temperatur in zimskih gum. Občutek na stopalki je odličen (če imate mokre noge, je potrebna previdnost, kajti aluminijaste stopalke kljub gumijastim čepkom preveč drsijo) in tudi večkratna zaviranja pri velikih hitrostih jim ne zmanjšajo učinkovitosti. Za varnost je torej, tudi s pomočjo varnostnih blazin, dobro poskrbljeno.

Pa to niti ni toliko pomembno; pomembno je dejstvo, da lahko mirno trdimo, da se je Volkswagen s tem GTI-jem spet izenačil s konkurenco - in spet prebudil duha prvega Golfa GTI. Če pa bi bil novi GTI še za par sto kilogramov lažji ...

Dušan Lukič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 81,0 × 86,4 mm - 1781 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč (ECE) 132 kW (180 KM) pri 5500/min - največji navor (ECE) 235 Nm pri 1950-5000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 5 ventilov na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig (Motronic ME 7.5) - turbinski polnilnik na izpušne pline, nadtlak polnilnega zraka 1,65 bar - hladilnik polnilnega zraka - tekočinsko hlajenje 8,0 l - motorno olje 4,5 l - uravnani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,360; II. 2,090; III. 1,470; IV. 1,150; V. 0,930; VI. 0,760; vzvratna 3,120 - diferencial 3,940 - gume 225/40 R 18 W

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4149 mm - širina 1735 mm - višina 1444 mm - medosna razdalja 2511 mm - kolotek spredaj 1513 mm - zadaj 1494 mm - rajdni krog 10,9 - **notranje:** dolžina 1500 mm - širina 1420/1410 mm - višina 930-990/930 mm - vzdolžnica 860-1100/840-590 mm - prtljažnik (normno) 330-1184 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1279 kg - dovoljena skupna masa 1750 kg - dovoljena masa prikloice z zavoro 1300 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 222 km/h - pospešek 0-100 km/h 7,9 s - poraba goriva (ECE) 11,7/6,5/8,4 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeski:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	4,2 s	hitrosti:
0-80 km/h:	5,8 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	8,1 s	50 48,0 km/h
0-120 km/h:	10,9 s	90 87,1 km/h
0-140 km/h:	15,0 s	100 96,5 km/h
0-160 km/h:	20,1 s	130 124,8 km/h

Največja hitrost:

223 km/h (VI. prestava)

Prožnost:

50-90 km/h (IV.):	5,8 s
80-120 km/h (V.):	8,2 s
80-120 km/h (VI.):	7,5 s

Zavorna pot:

od 130 km/h:	79,2 m
od 100 km/h:	47,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje	12,4 l/100 km
Najmanjše povprečje	9,7 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	VI.
50 km/h	58	58	57	57
90 km/h	68	65	63	63
130 km/h		69	68	68
Prosti tek				37

Napake med testom:

- brez napak

KONČNA OCENA

Golf GTI s 180-konjskim motorjem je avto, ki ime Golf GTI spet vrača k koreninam. Da je Golf precej večji in težji kot pred 25 leti, pa je že druga zgodba.

motor	neprimerne zimske gume
podvozje	premajhen vzdolžni pomik sedežev
sedeži	načičkana notranjost
videz	

CENE (Porsche Slovenija)	SIT
OSNOVNI MODEL:	6.106.385
TESTNO VOZILO:	6.268.773