

Feferon

Feferon je lepa slovenska beseda, ki veliko pove o značaju tega Pola. Ampak tudi približno ne toliko, kot to zmorejo besede s povsem enakim pomenom v angleškem jeziku. Red hot chili peppers. Kako primeren izraz. Rdeča, ostra, posušena huda paprika.

Dejstvo je, da tako vročerknega Pola v Volkswagnovi paleti še niste srečali. In s športnimi geni nabite Pole – s krajšimi ali daljšimi obdobji zatišja – srečujemo že okroglih 20 let. Prvi sicer res ni nosil oznake GTI – nanj so pritisnili pečat G40 – se je pa v eni stvari kljub vsemu najbolj približal današnjemu. V nosu je skrival prisilno polnjen 1,3-litrski motor, za dodatno moč katerega je skrbel Volkswagnov edinstveni mehanski polnilnik v obliki črke G (od tod tudi oznaka). Motorček je zmogel 85 kilovatov (115 KM), kar je zadostovalo za pospešek z mesta do 100

Nato je zopet zavladalo zatišje. Pola z dvojnimi okroglimi žarometi in oznako GTI ni bilo. Obstajal je GT z 1,4-litrskim štirivaljnikom in s skoraj sramotno zalogo moči za tako 'prestižno' oznako. Ta se je ustavila pri 74 kilovatih (101 KM). Lani je sledila prenova – Polo je dobil novo prednjo masko in žaromete – v letošnjem letu pa še različica GTI.

Če sem povsem odkrit, od tega Pola, tako kot od preostalih z oznako GTI, nisem veliko pričakoval. Razloga za to sta vsaj dva. Prvi je, da me še noben Polo GTI ni pretirano navdušil, drugi pa, da se ves ta čas nikakor nisem mogel znebiti



kilometrov na uro v 9,0 sekunde in največjo hitrost 195 kilometrov na uro. Oba Pola z oznako GTI, ki sta prišla kasneje, sta imela prostorninsko večja atmosfersko polnjena agregata in le majhen prirastek moči.

občutka, da je edini pravi GTI pri Volkswagnu Golf. Polo s to oznako je ves čas deloval kot izdelek, ki je nastajal v marketinških in ne razvojnih oddelkih. In prav s temi mislimi sem se ukvarjal tudi tokrat.



O TFSI-ju ali DSG-ju zato raje ne sanjarije, ker tega tu ne boste dobili. Še huje! V nosu boste našli motor, ki je nekoč sicer veljal za tehnološki vrhunec, vendar je danes že povsem na koncu svoje kariere, menjalnik, ki ni šeststopenjski, ampak le petstopenjski, neposrečeno imitacijo aluminija na sredinski konzoli in nadvse netrenden karo vzorec na sedežih. Pa čeprav zanj pri Volkswagnu trdi-

jo, da je značilen karo (Interlagos), ki oživlja 30-letno tradicijo GTI-jev. Naj mi ne zamerijo, toda s trendom, ki danes vlada med športnimi avtomobili, nima veliko skupnega.

Ampak tiste, ki kupujejo takšne igrače, to verjetno sploh ne bo zmotilo. Edino vprašanje, ki se poraja v njihovih glavah, je, kaj te igrače v resnici zmorejo. Pod tem poglavjem pa ima Polo GTI kaj pokazati. Petventilski, 1,8-litrski



»Kar se skriva v nosu, je najosnovnejša različica tega motorja. V Audiju TT je na primer zmožen 176 kilovatov (240 KM), pri ABT-u so iz njega iztisnili 235 kilovatov (320 KM). Kakšen potencial!«



Kratek test | Volkswagen Polo 1.8T GTI

»O TFSI-ju ali DSG-ju ne sanjarije, ker tega tu ne boste dobili!«



Volkswagen Polo 1.8T GTI

Cena osnovnega modela: 4.121.347 SIT

Cena testnega vozila: 4.254.926 SIT

NAŠE MERITVE

(T=13 °C / p= 1013 mbar / rel. vl.: 57 % / Stanje km števca: 5044 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	8,0 s
402 m z mesta:	15,8 s [144 km/h]
1000 m z mesta:	28,8 s [182 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	7,7 s
80-120 km/h (V.):	9,8 s

NAJVEČJA HITROST

216 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

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

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 13,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - turbobencinski - gibna prostornina 1781 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 5800/min - največji navor 220 Nm pri 1950-4500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 R 16 W (Dunlop SP Sport Maxx).

Mase: prazno vozilo 1267 kg - dovoljena skupna masa 1267 kg.

Mere: dolžina 3916 mm - širina 1650 mm - višina 1467 mm - prtljajnik 270 - 1030 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 216 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,2 s - poraba goriva (ECE) 10,9/6,1/7,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motorne zmogljivosti
- ▲ rezek športni zvok
- ▲ preverjena mehanika
- ▲ prednja sedeža
- ▲ volanski obroč
- ▲ agresiven prednji del

- ▼ manj napredna tehnologija
- ▼ imitacija aluminija
- ▼ nekoliko premeško podvozje
- ▼ poraba goriva

Končna ocena

Ljubitelji naprednih tehnologij bodo razočarani, saj se Polo GTI pod tem poglavjem res ne more primerjati z večjim bratom, Golfom GTI. A je zato občutno cenejši - pa ne le od Golfa, ampak tudi od svojih tekmecev - športno zmogljiv, z obilo potenciala (turbomotor) in s športno rezkim zvokom, ki ga drugje skoraj zagotovo ne boste slišali.

prisilno polnjeni štirivaljnik s 110 kilovat (150 KM) je najosnovnejša različica tega motorja. V Audiju TT je na primer zmogel 176 kilovatov (240 KM), pri ABT-u so iz njega iztisnili 235 kilovatov (320 KM). Kakšen potencial! Da je menjalnik pet- in ne šeststopenjski, naj vas ne moti. Motor

skozi večji del delovnega območja (1.950-4.500 vrtljajev na minuto) razpolaga z razkošno zalogo navora (220 Nm), zato je v večini primerov povsem vseeno, v kateri prestavi je zataknjen menjalnik (tretji, četrti ali peti). Volanski mehanizem je ojačen prek elektromehanskega servoojačevalnika, kar je pohvalno. Prednja sedeža sta športna in izdatno nastavljiva, stopalke so aluminijaste, trikrak volanski obroč si zasluži vse pohvale in ko obrnete ključ ter zažene motor, zaslišate še nekaj. Športen zvok, ki prihaja iz dvojno zaključene izpušne cevi. Ja, popolnoma pravi športno rezek zvok, ki lahko na daljših poteh postane celo nekoliko moteč. Za to obstaja trik:

popustite stopalko za plin toliko, da se zapre dodatna loputa, in motor bo skoraj povsem utihnil.

Tega pa zagotovo ne boste počeli na prijetni zaviti podeželski cesti. Tam je Polo GTI doma in to je poligon, kjer se pokaže v najboljši luči. Avto gre. Resnično gre! Na naših meritvah je pokazal celo za odtенок boljše zmogljivosti, kot jih obljublja tovarna. Podvozje (spredaj posamični obesi, zadaj poltoga prema) so za potrebe tega Pola znižali (za 15 milimetrov) in ga otrdili. Nanj so natakili Dunlopove (SP Sport Maxx) gume z merami 205/46 R 16, ESP pa poleg sistemov TCS in ABS obogatili še z EDL-om (elektronsko zaporo diferenciala). In resnica je, da ta Polo vozniku omogoča neverjetno veliko užitkov v vožnji.

Seštevek zmogljivosti, dobre vodljivosti, športnega zvoka, zanesljive mehanike in solidne lege na cesti je dovolj velik, da vas prevzame. In brez zadržkov lahko rečemo, da je to pravi avto za doseganje velikih hitrostnih povprečij na ovinkastih cestah.

Ni pa dirkalnik! Temu niso namenjeni ne zavore ne podvozje (nagibanje karoserije in siljenje nosu iz ovinkov). Ampak ta informacija je tako ali tako namenjena le določenim. Tistim, ki že danes sanjate o tem Polu GTI z 200 in več 'konji' pod motornim pokrovom. ■

