

Surovina? Sploh ne.

Če so dovoljene v majhnih
stvarih velike primere ...

Če je Clio RS Animal
iz Muppet Showa, potem
je Polo GTI Buddy Rich.





► Ah, tile mali 'hatchi' (vroče kombi-limuzine je neki najbližji prevod), kot jim rečejo Otočani! Feferončki, čiliji ... Vedno in na vseh celinah te asociacije. Zakaj ne bi enkrat poiskali glasbene primerjave? In če, so to lahko le bobni. Ali še bolje: bobnarji.

Stavim, da marsikje padajo argumenti za in proti v tekmi Clio RS proti Polu GTI. Po eni strani – zakaj pa ne? A če se malce poglobimo – ali ste slišali, da bi kje kak enolog neposredno primerjal peneče in klasično vino? E?

Zgodba pa je takšna: svet se spreminja zato, ker se spreminjajo posamezni elementi v njem. Pred približno četrto stoletja rojeni mali hudički so potrebovali ves ta čas, da je večina njih našla svojo filozofijo usmeritve: če je Clio RS razbijač, je Polo GTI umirjen resen, a prav tako hudičev hiter. Vidite razliko?

Osnova je, jasno Polo, srce pa je motor. Kilovati, njutonmetri in druge tehnikacije se lepo berejo, a ne povedo nič o tem, kako se tale GTI v resnici pelje. Je pa takole: dokler je desna noga lahka in umirjena z gibi, se pelje skoraj natanko tako kot kak drug Polo 1.4 TSI. Nežno, ubogljivo, brez izgredov, vzorno. Razlika



je le v tem, da se stvar tam, kjer se pri drugih Teesijih ustavi, tu še nadaljuje. Dvesto in več kilometrov na uro za pogon ni nič posebnega.

Pola GTI (ta hip) ne morete dobiti brez menjalnika DSG.

Pola GTI (ta hip) ne morete dobiti brez menjalnika DSG. To pa pomeni dvojje. Prvič, da je tudi v tem avtomobilu med vožnjo DSG odličen, bliskovit in (skoraj) povsem brez (zaznavnih) sunkov pri pretikanju, poleg tega pa od vseh menjalnikov, ki v kabini nimajo stopal-

ke sklopke, verjetno najboljše ve, kaj v nekem trenutku voznik od njega želi. Za posebne primere ima športni program, ki pretika pri višjih vrtljajih, za še bolj posebne pa možnost ročnega pretikanja s prestavno ročico ali z zavolanskima komandama. In drugič, da je pri počasnem manevriranju (torej izmenična vožnja naprej-nazaj in zlasti ko je hladen) neroden in cukajoč. Neprijeten torej za centimetrsko parkiranje.

Zdaj, ko razumemo prenos moči, gremo lahko nazaj k motorju. Enako kot opisane zmogljivosti velja tudi za njegov zvok: je na las podoben tistim iz drugih Polov 1.4 TSI, le da se, ker se vrti v višje vrtljaje, tam zgoraj ustrezno poveča trušč.



Ne da bi bil moteč, ne, ampak športen pa tudi ni. Razen takrat, ko menjalnik pretakne navzdol – z vmesnim plinom. Takrat vlije nekaj malega adrenalina in

pri marsikom vzbudi željo, da bi znal tudi sam, z ročnim menjalnikom, tako pretikati. Predvsem zaradi tistega lepega 'vum' ob dodanem vmesnem plinu.

Ker je v motorju dolgo na voljo lepa količina navora in ker je menjalnik zelo pameten, je Polo GTI morda za koga skoraj dolgočasno brezhiben. Nič ga ne more presenetiti: ne klanec ne ovinek, vedno se na ukaz plina odzove s pravim navorom na odgonski gredi. Ampak prav to odpira nove izzive – preizkus voznika, kako dober je sam ...

DSG ima še eno lepo lastnost, ki tehnično sicer ni nič posebnega, je pa na koncu koristna: če v mirovanju pretaknete v položaj za vožnjo (D), vrtljaji ostanejo nespremenjeni (prosti tek, okoli 700 vrtljajev), če pa pretaknete v športni način, se vrtljaji dvignejo na 1.000. Zelo prikladno za hitro speljevanje. In ko

smo ravno pri vrtljajih: elektronika motorja in menjalnika ne pusti, da bi se igla merilnika vrtljajev povzpela prek 7.000. Tudi v redu, saj tam navor že precej pade, pogosto početje pa bi krajšalo življenjsko dobo.

Tudi 'le' dvokolesni pogon ne moti. Geometrija koles je zelo dobra, podvozje tudi (saj je dokaj togo, kar zahteva nekaj davka pri udobju), neizklopljiv ESP pa deluje odlično, tako da je na obeh kolesih večinoma dovolj navora tudi za nekaj več zabave. Moti pa prav to: da ESP ni izklopljiv. S tem je voznik namreč prikrajšan za nadgradnjo pravkar omenjene zabave in možnosti preizkušanja samega sebe, kar postane še posebno jasno v teh dneh, ko so ceste prekrite s snegom. Ampak takšna je pač Volkswagnova filozofija in tudi zato (tale) GTI ni (kot oni) RS.

V paket GTI spada še nekaj opreme. Na primer sedeža, ki sta na oko športna po obliki in barvah, nimata pa integriranih vzglavnikov, a tudi to prihaja iz istega poglavja kot neizklopljiv ESP, le da pri sedežih to nič ne moti. Sicer pa sta čvrsta, udobno trda in z učinkovitim, a nemo-tečim bočnim oprijemom. In položaj za volanom je vzoren. Pa volanski obroč: debel in odlično oprijemljiv. A tudi spodaj raven, kar razen tega, da vznemirja (no, kakor koga), nima praktične vrednosti oziroma je to bolj moteče: ker je vrtljajev volana med skrajnima točkama precej več kot 0,8, je to pač nerodno, če se v kakšnem ovinku zaplete.

In to je v glavnem vse o Polu GTI. Pri Volkswagnu so modri, saj ga ponujajo tudi s petimi vrati, če pa je trivratni, ima tehnično brezhiben odmik sedeža (zlaga-nje, odmik, spomin), a se v praksi tako odmaknjen sam od sebe vrača. Nerodna



reč. Podobno nerodno majhni sta tudi vzvratni zunanji ogledali, a se mirno potolažite s tem, da hitrim ni treba vedeti, kaj je za njimi.

Povejmo še besedo, dve o porabi. Potovalni računalnik pravi, da se 100 kilometrov na uro pelje z le 5,6 litra na 100 kilometrov, 130 z osmimi, 160 z 10,6 in 180 z 12,5 litra, kar je precej ugodno. Tudi brezglavo tiščanje ne ubije na ben-

Volkswagen Polo 1.4 TSI (132 kW) DSG GTI

TEHNIČNI PODATKI

CENA:	(Porsche Slovenija, d. o. o.)
Osnovni model:	18.688 EUR
Testno vozilo:	20.949 EUR
Moč:	132 kW (180 KM)
Pospešek:	7,4
Največja hitrost:	229 km/h
Povpr. poraba:	11,2 l/100 km



NAŠE MERITVE

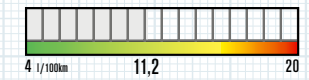
T = -4 °C / p = 994 mbar / rel. vl. = 42 % / Stanje kilometrskega števca: 4.741 km

Vozne lastnosti	s
Pospeški	
0-100 km/h:	7,4
402 m z mesta:	15,7
	(151 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.

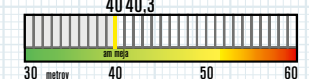
Največja hitrost	229 km/h
	(VI in VII. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,7
največje povprečje	14,1
skupno testno povprečje	11,2



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI. VII.
50 km/h	56 55 54 54 54
90 km/h	64 62 60 60 59
130 km/h	65 64 63 62
Prosti tek	38

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	40,3
	(AM meja 40 m)



Napake med testom
brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

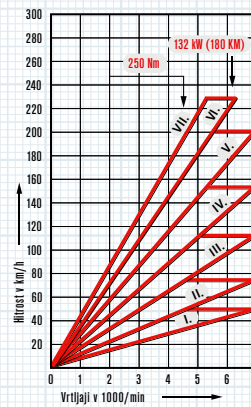
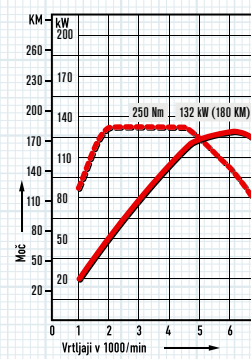


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Motor je zelo dober, pravzaprav odličen, a sam po sebi preveč lepo vzgojen, da bi si tule prislužil več kot tri smeške. Dodaten je prišel z odličnostjo preostale mehanike.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbobencinski – nameščen spredaj prečno – gibna prostornina 1.390 cm³ – največja moč 132 kW (180 KM) pri 6.200/min – največji navor 250 Nm pri 2.000-4.500/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi – 7-stopenjski robotizirani menjalnik z dvema sklopkami – gume 215/40/R17 V (Bridgestone Blizzak LM-22). **Voz in obese:** kombilimuzina – 3 vrat, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator – zadaj večvodilna prema, vijalni vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne – rajdni krog 10,6 m. **Mere:** dolžina 3.976 mm – širina 1.682 mm – višina 1.452 mm – medosna razdalja 2.468 mm – prtljažnik 280-950 l – posoda za gorivo 45 l. **Mase:** prazno vozilo 1.269 kg – dovoljena skupna masa 1.680 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 229 km/h – pospešek 0-100 km/h 6,9 – poraba goriva (ECE) 7,5/5,1/5,9 l/100 km, izpust CO, 139 g/km.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 x nahrbtnik (20 l);
1 x letalski kovček (36 l);
1 x kovček (68,5 l)



cinski črpalki: čež 15 nam ga ni uspelo spraviti. Pod devet pa zlahka, in to le z zmerno desno nogo in še vedno na meji hitrostnih omejitev.

In tako je tale Polo GTI zaslovel v svoji glasbeni karieri. Hiter, pravzaprav zelo hiter, a z veliko dozo zmernosti in treznosti. Za slikovit prikaz, da res ni tipa RS, pa v iskalnik strani YouTube odtipkajte črke v naslednjem zaporedju: »buddy rich animal drum battle« in kliknite na prvo ponujeno možnost. Učinkovit v hitrosti, a brez razbijaštva. Polo GTI. Surovina? Sploh ne! ◀◀

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ položaj za volanom
- ▲ sedeža
- ▲ motor (zmogljivosti, poraba)
- ▲ DSG med vožnjo
- ▲ podvozje, lega na cesti
- ▲ merilniki in info sistem
- ▲ umirjeno športna notranjost
- ▲ delovanje sistema ESP
- ▲ avdio sistem
- ▼ nerodni gumbi na volanskem obroču
- ▼ majhni zunanji ogledali
- ▼ volanski obroč v spodnji legi prekrje merilnike
- ▼ DSG pri počasnem manevriranju
- ▼ nešporten zvok motorja
- ▼ neizklopljiv ESP
- ▼ cena