



**Vizualna samozatajnost i
strastveno ponašanje na cesti:
37 godina GTI tradicije.**

GTI, mon amour.

Baš kad sam se zapitao stvara li aktiviranje zračnih jastuka buku, vozač je zgrabio upravljač i okrenuo ga ulijevo. GTI ga uzorno slijedi, bez proklizavanja i bez podupravljalivosti. Gume prijanjaju na asfaltu te nakon elegantnog ulaza u zavoj ostajemo i dalje na idealnom pravcu kretanja. Licem priljubljen uz bočno staklo gledam ponor s naše desne strane. Predlažem pauzu pa vozač skreće sa ceste kako bi zaustavio vozilo. Dok sam pokušavao doći do daha pitao sam se kako je GTI to uspio. Planirana, ugodna vožnja s novinarom pretvorila se u ekstremno testiranje sustava upravljanja i ovjesa GTI-a. Neznatni gubitak stabilnosti i minimalna podupravljalivost vozila mogla je rezultirati slijetanjem sa ceste. Na licu mjesta sam zaključio da obožavam ovaj

**Vožnja s prvim
Golfom GTI je
kao sviranje
kontrabasa u
rukavicama.
Treba samo
pronaći prave
melodije.**

auto. Prije nastavka vožnje, sjeo sam za upravljač. Trebalo mi je nekoliko minuta da se odlučim za isprobavanje vještina GTI-a. Konstruktori su dosta poradili na ovjesu. Novi GTI ima zubnu letvu s varijabilnim prijenosom koji omogućuje agilno upravljanje vozilom. Osim toga izvedba Performance koju vozim ima elektronički upravljaju blokadu diferencijala. Kad vozilo manje prokliže, na cesti vam neće trebati dodatnog prostora. Prednost ovakvih inovacija je da automobil ostavlja dojam da je laganiji i manji nego u stvarnosti. U ostrim i opasnim brdskim zavojima južne Francuske djeluje gipko kao Mario Götze u Ligi prvaka.

Po povratku u Saint-Tropez ispred hotela nas je dočekao besprijekorni GTI I, remek-djelo dizajnera Giorgetta Giugiaru iz '70-ih, funkcionalno jednostavan i uglastih oblika. Učinilo mi se kao da sam susreo starog prijatelja jer je početkom '80-ih moj brat imao takvog bijele boje.

Jedine očigledne karakteristike po kojima ste praiizvedbu GTI-a mogli razlikovati od njegove "običnije rodbine" tada su bile crvene crte oko rešetke hladnjaka, vrh ručice mjenjača oblika golf loptice i kockasti uzorak tkanine sjedala. Ta se tradicija održala godinama. Sedma izvedba GTI-a također koristi elemente toga stylinga. GTI u osnovi nikada nije bio dizajnerski automobil. Vizualna samozatajnost dio je njegovog identiteta. Naš GTI ima čelične naplatke i gume 175/70 baš kao i nekadašnji GTI mog brata.

No njegova vizualna decentnost nije uspjela umanjiti moju emotivnu reakciju. Negdje u podsvijesti ostalo je zabilježeno upečatljivo snažno ubrzanje u drugom stupnju prijenosa koje je moj brat izveo u ljetu '84. godine u predgrađu Birminghama. Ovaj GTI odveć je

Performance

Novi GTI sedme generacije još je jači i poletniji s dodatno naglašenim sportskim svojstvima - osobito model "Performance". U brojkama to izgleda ovako:

230

KS - više snage od svih pripadnika GTI obitelji. Modelu "Performance" potrebno je

6,4

sekunda da s 0 ubrza na 100 km/h. Njegova prosječna potrošnja (NEFZ) s ručnim mjenjačem i serijskim Start&Stop sustavom je

18%

manja nego kod prethodnika snage 155 kW (210 KS).



**Preciznost u svim položajima:
naš autor je na kraju bio vrlo
imponiran s oba GTI-a.**



U oštrim i opasnim brdskim zavojima južne Francuske djeluje gipko kao Mario Götze u Ligi prvaka.

poseban da bi potencijalno nostalgичnog četrdesetogodišnjaka ostavio ravnodušnim.

Kaže se da ne treba spavati s bivšom, vraćati se u prošlost ili upoznati svog heroja. Stoga je moj prvi dojam bio trijeznjenje. Dok sedma generacija djeluje precizno i pomno usklađeno, stari model iz početka djeluje nesigurno i neprecizno. Dok se novi model ističe lakom handlingom, praižvedba zahtijeva ulaganje dodatnog truda. Bez servo potpore upravljač je težak i neprecizan. Doima se kao da nema dovoljno zraka u gumama dok je nazubljena letva krajnje nestabilna. Pri mijenjanju stupnjeva prijenosa imate osjećaj kao da kopate po košari s tenis lopticama pa mi je trebalo 20

minuta da se naviknem na GTI i dva sata da pronadem odgovarajući ritam.

Motor je snažan i startan, a kočnice odlične, no ovaj automobil nije kao najnoviji GTI, precizan ne samo pri visokim brzinama nego i dok polagano klizi. U oba slučaja to je olakšanje za vozača, dok stari GTI predstavlja izazov za vozača i ističe njegove slabosti.

GTI I ponaša se više kao muzički instrument kao stroj. Upravljač tek nakon određene brzine postaje agilan. Na početku to je poput sviranja violine u rukavicama, a kasnije shvatite da se ne radi o violini već o kontrabasu na kojemu možete svirati u rukavicama. Potrebno je samo pronaći odgovarajuću melodiju. 🎵

