

Víc na pohodu



Sterilní tvary Golfa VI vyběrují detaily GTI do postového celku. Červená linka masky chladiče patří k tradici. Hexagony stojí 30 200 Kč.

V šesté generaci obrousil Volkswagen Golf GTI své ostré hrany kultovního hot-hatche. Na rychlosti však nic neztratil. Spíše naopak...

Poslední díl ságy rodu GTI ideálně zapadá do dnešní doby. Na první pohled možná zklame ztrátou identity pravověrného hot-hatche, který chytá za srdce syrovostí, přímocarostí a nároky na řízení. Když s ním ale strávíte tisícovku kilometrů, pochopíte jeho propracovanost. Na palubě pohodlného a prostorného interiéru vás dokáže přepravit z místa na místo stylově, komfortně a zároveň pekelně rychle.

Šestá generace VW Golf vypadá spíše jako předchůdce pětiky, ne však v případě sportovní verze GTI. Učesané linie zvýrazňuje maska ve stylu pláštěve s rudou linkou, charakteristické nárazníky nebo difuzor a dvě nepřehlédnutelné koncovy laděného výfuku. Ozdobte to litými 18" koly Detroit a jste středem pozornosti.

Již základní golf uchvátí interiérem plným měkkých plastů, přehledné architektury a luxusně ztvárněných detailů. GTI povyšuje základ do bezkonkurenční úrovně sportovním volantem a anatomickými sedadly s retro károvaným čalouněním a výraznými bočnicemi. Při ostré jízdě parádně podrží tělo, silnějším postavám v nich ale bude těsno. Komplexnost pocítíte už na místě prostorným interiérem, ani v zadu nečekejte nášky dvoumetrových basketbalistů na nedostatek místa. A praktický zavazadelník o objemu 350 litrů běžným nárokům stačí.

Proti škodovacké konkurenci dostal Golf GTI silnější evoluci známého a několikrát oceněného přeplňovaného dvoulitru TSI. Jeho lineární křivka síce neburcuje k častějšímu vytáčení,

každopádně máte pod pravou nohou permanentně k dispozici maximum točivého momentu. Přímovstříkový turbomotor sám o sobě nijak extra nezní, k akustickému zážitku ho musí-



Pod 18" ráčky Detroit (17 500 Kč) najdete rudě lakované těmeny účinných brzd

te vyhnat nad 5000/min nebo sáhnout po sekvenčním řízení dvouspojkového automatu DSG. Ten dokáže při změně stupňů vyseknout bombastic-

ký meziplyn, který se nikdy neomrzí. Kromě krátkých pohybů páky si lze hrát s řízením páčkami na volantu, při soukromé „erzetě“ z něj nemusíte dávat ruce dolů.

Jestliže nás GTI nadchlo přilnavostí a ovladatelností při prezentaci na vyhlazených asfaltkách francouzské Rivéry, po průletu rozbitou českou okreskou třetí třídou mu musíme složit ještě další poklonu. Podvozek se ani na sportovní režim nastavitelných tlumičů DCC nejvíce prkenně a slovo odskakování zná jen z vyprávění. Kola precizně kopírují povrch a tuhá karoserie dodává na stabilitě. Přesným řízením s citlivým posilovačem namíříte vůz na střed zatáčky, povolíte plyn a vykroužíte ji jako po kolejkách. Trochu sterilní? Možná. Fajnšmekři zapláčou po stisku tlačítka stabilizačního systému ESP. Nedočkáte se plně deaktivace, vyřadíte tím z činnosti jen protiprokluz. Alespoň něco, trakce má totiž



Výborný základ z běžného golfu ozvláštňuje volant s logem GTI. Spíčkové zpracování je samozřejmostí.



Tabusy přístrojů mají luxusní chromovaný rámeček, do menu počítače se dostal potřebný teploměr oleje



Difúzor pomáhá aerodynamice, tóny z laděného výfuku zapůsobí hlavně na okoli i posádku



DSG se vyplatí investovat 53 800 Kč, bleskové řízení lze uskutečnit pákou nebo tlačítky na volantu



Přepínávací dvoulitr TSI je příjemný, výkonný a úsporný motor. Chybějící zvuk dohání výfukové potrubí.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Volkswagen Golf GTI 2.0 TSI DSG	
Motor přepínávací zážehový čtyřválec DOHC • Objem 1984 cm ³ • Výkon 155 kW při 5300-6200/min • Točivý moment 280 N.m při 1700-5200/min • Převodovka samočinná šestistupňová DSG • Pneumatiky 225/45 R 17 • Nádrž 55 l • Rozvor 2575 mm • Vnější rozměry 4213 x 1786 x 1501 mm • Zavazadlový prostor 0,350/1,305 m ³ • Pohotovostní/úžitková hmotnost 1339/551 kg • Největší rychlost 238 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 6,9 s • Spotřeba 7,4 l na 100 km.	
Základní cena	744 300 Kč
Testovaný vůz	884 600 Kč



Nostalgiecké čalounění nemůže v GTI chybět, pohodlná sedadla skvěle drží. Prostoru bude mít každý dost vpředu, ale i vzadu.

GTI díky elektronickému samosvornému diferenciálu dost i při výjezdu z vracečky. Každopádně je ESP naladěno na adrenalinovou notu, zasahuje až v krizi a velmi citlivě.

GTI bude „střelcům“ imponovat, i když trochu jiným způsobem než třeba Honda Civic Type R či Renault Mégane RS. Kouzlu prozatím nejsilnějšího Golfu VI totiž propadnete při dlouhých cestách. Při pohledu na efektní 18“ ráfky čekáte cvakání zubů na nerovnostech, to se však nekoná. V módu Comfort netrpí ani „plotěnkáři“. GTI brilantně kombinuje agilitu s pohodlím. Uživatelské příjemnosti vozu nahrává i akustický komfort při ustáleném tempu, škoda jen horšího odfiltrování ruchů od měkkých sportovních pneumatik Continental CSC 2.

Každá legrace něco stojí, v případě Golfu GTI to však tolik neplatí. V běžném mimoměstském tempu shořelo ve válkách jen 6,9 l na 100 km. Když

v nás chytly saze, řeklo si TSI o stále schůdných 11,8 litru, přičemž konečný průměr se usadil na 8,6 l na 100 km. Bravo!

Cena je příjemně překvapení číslo dvě. Proti „pětkovému“ GTI se zlevňovalo, novinku nyní pořídíte od 690 500 Kč, tedy méně než požaduje Škodovka za Octavii RS. Něco nám říká, že nejlepší rychlý hatchback do dnešní doby má v rodném listě iniciály VW...
Libor Hlisnikovský

HODNOCENÍ	
+	Stabilní a čitelný podvozek Komfort i na 18" kolech Spíčkové zpracování, interiér Výkonný a úsporný motor, zvuk
-	Necitlivost DSG při popojíždění ESP nelze zcela vypnout
VÝSLEDNÁ ZNÁMKA	
1	
Ve třídě nenajdete lepší mix rychlosti, komfortu, zábavy a uživatelské příjemnosti. Navíc za skvělou cenu.	



Černé plasty chrání prahy a odlehčují design. Za pětidveřovou verzi připlatíte 25 800 Kč.

Foto V. Novák