



Áldásos, de piszkosul átkozott feladatot kaptak a német mérnökök, amely nemcsak fantáziájuk, de jó hírnevük határait is a végsőkéig feszítette. Az a mottó lengte körül a csapatot a projekt teljes időtartama előtt, hogy néha nehezebb a legendát életben tartani, mint egyet az alapoktól felépíteni. A kompaktok koronázatlan királyának legsportosabb trónörökösét kellett méltó utódként megalkotni.

Mind a hét generáció legendásan jó a sportos forrófenekűek között, bár a negyedik kiadása a mai napig vegyes érzelmeket kelt bennem. A puristák a mai napig az őt, az egyes Golf GTI kiadására esküsznek, a modern suhancok természetesen a hatodik generációt emelik piedesztálra. Az utolsó modellévben az R kódnevű über-Golf teljesen összezavarta a hierarchiát.



Kilövőállásban a párizsi autós rongyrázás. A hetes sorozatszámú alap-Golfról már szinte mindent tudni, ideje a GTI kiadásról is lerántani a leplet. Beváltja a hozzá fűzött reményeket, vagy a fanatikusoknak is csalódást okoz? Míg nem vezetjük, nem tudhatjuk, de addig is itt egy kis csemege.

Ne csak a testem szeresd, bébi

Bár az alap-Golfot sokan formásnak találják, nekem nem jött át az újdonság. Jobb lett volna inkább Hat Plusznak vagy Hat Update-nek nevezni, és nem egy egész számot hozzáadni az előző generáció kódjához. Értem én, hogy az MBQ-ra épül, és belül teljesen más, de a külsőn radikális fejlődése valahogyan elmaradt.

Szép, de szerintem rém unalmas. Túlságosan is hasonlít az elődre, a világítóelemek átszabása is csak parasztvakításnak megy el. Ízlések és VW Golfok. Nem volt csúnya az előző generáció, és ez ugyanígy elmondható a legújabb kiadásról is. Kinek a pap, kinek a pék, a lényeg úgyis a kenyérben van. Ha cipó lehetne a GTI, akkor biztosan a legforróbb, a legropogósabb lenne.

Már az orrész is kiedzettebb génállományról árulkodik. A méhrács mintás műanyag hűtőrácsot GTI-patent vörös díszcsík ékesíti. Szép az U betűt formázó nappali LED-csík, a három betűs apró felirat is bizalomgerjesztő. A lökhárító méretes légbeömlője és a ködlámpát felszabdoló gyorsítósvák is a sportosság jegyében születtek.

Ha az előbb felsoroltakról eltekintünk, akkor a GTI csak egy sima Golf lenne. **Odalról inkább mezei, mint különleges**

. Észrevétlenek a változtatások. Ami viszont említésre méltó, az a 15 milliméteres ültetés a sportfutómű jóvoltából, illetve a malacperselytől függő, 17-18 colos alufelni és a mögüle kikandikáló komoly fékrendszer.

Hátul elszabadult a tuningpokol

Dupla kidörrency és kecses áldiffuzor a szoknya alján, a decens tetőspoiler csak pusztán ráadás. Igazából nincsen semmi baj a GTI külsejével, csak túlságosan átlagos, nem elég izgalmas. Ha megnézzük a konkurenciát (Astra GTC, Mégan RS Focus ST/RS), akkor a Golf vérpezsdítő változata csak mezei kisegérnek tűnik.



Nemcsak a feneke, a szíve is forró

Nem hozott túl sok újdonságot a hetedik generációs GTI aggregátja. Az előző modell 2 literes, mesterségesen lélegeztetett négyhengerese kerül a motorháztető alá. Átfésülték némileg az elektronikát, és elővarázsoltak még tíz pacit a rejtett ménesből, így a fogat összesen 220 sportlovat mozgat meg.

Akinek ez kevés lenne, annak ott a gyári tuningcsomag, bár a gyarapodás csak tíz póniló. Ha a konkurenciát nézzük és a száraz teljesítményadatokat, akkor jó 30-50 lóval marad el a kategóriatársaktól, de ezt sikerült kompenzálni az alacsony önsúllyal.



A legfrissebb GTI közel 100 kilogrammal nyom kevesebbet, mint a leköszönő modell, így nem csoda, hogy a menetdinamika is nagyon rendben van. A padlóba temetett gázpedál hatására kevesebb mint 6,6 másodperc alatt tudja le a százas sprintet, és ha tovább tapossuk a (tyúk)szemét, akkor a száguldás egészen 246 km/óráig tart.

Élményautó esetén csak hatodlagos szempont, de **az új GTI keveset is fogyaszt**, ha nagyon kínozni akarnánk magunkat. Vegyes ciklusban akár hat liter körül is tarthatjuk a fogyasztást, de ez valószínűleg csak a sokgangos DSG dupla kuplungos váltóval érhető el.

A hetedik GTI egyszerre érkezik Párizsba kisebb teljesítményű ikertestvéreivel. A hivatalos lepelrántás után a jövő év elejéig kell várjanak az érdeklődők, hogy megkaparintsanak egy friss, ropogós, sportos Golfot.

Hogy lesz-e annyira jó a hetedik, mint az előző generáció, még kérdéses. A tény és ez egyben a baj is, hogy a lécs nagyon magasan van. Noha a konkurencia sokkal több pacit mozgat meg, a GTI tökéletes kompromisszum maradt a vezetési élmény és a használhatóság között. A puding próbája az evés: az első próbaút után minden el fog dőlni.