



Egyetlen szóval is jellemezhető a legújabb **Polo** vérpezsdítő változata. **A gonosz kis méregzsák igazi sleeperre sikeredett.**

Hogy mi is az a sleeper, azaz alvó autó? Az a verda, ami teljesen hagyományosnak néz ki, semmi fölösleges cicoma, piaci tuningcucc nincs rajta, mégis csúnyán otthagyt, ha rögtönzött gyorsulási versenyre hívod ki a városközpontban.



A **Volkswagen** kisautójának **Blue GT** kivitele pontosan ilyen székér. Hiába vagy magabiztos az E90-es 320D BMW-vel a piros lámpánál, ha a sárgánál körvér gázfröccsel jelzed, hogy te állsz a táplálék-, azaz a közlekedési lánc csúcsán, könnyen felzabálhat, amikor melléd kerül a csajmobil alkatú kis wolfsburgi.

Nem felszedős duma,

de a belső értékek a legfontosabbak. Az újraértelmezett VW Polo manapság nem számít újoncnak a közutakon. Van, ahol céges flották oszlopos tagjaiként szolgálnak nap mint nap, másol civilként örvendhetnek jó sorsuknak. Nagyon változatos a kis VW motorkínálata, így bárki könnyedén megtalálja saját életstílusához, szükségleteihez és pénztárcájához mért erőforrást és kivittelt.

Amennyire változatosra, olyannyira szélsőségesre sikeredett a turbós benzines kínálat. Az egyik véglet a nagyon szűkétvágyú, de ugyanakkor fickós **1.2 TSI**, azaz turbósított benzines erőforrás, 1200 köbcentivel, ami már nagyobb kasztniban is derekasan állta a helyét. Papíron 105 lóerőt teljesít, de mérőpadon voltak már 121 lovas meglepetések is.



A másik véglet Mr. Hyde, az egynégyes, 180 lovas GTI kivitel, ami a maga módján egyedi menetteljesítménnyel és azzal párosuló fogyasztással rendelkezik. A két véglet közé próbálják bepasszírozni a **Blue GT** kivittelt, amivel végre hétköznapi örültek számára is tudnak ajánlani valamit.

Nem csicsázták túl

Egy mezei Polo és a kék GT-kivitel között vajmi kevés az eltérés. A kis szekér hozza a városi középharcos feelinget. Gyári LEDsoros lámpatestek jellemzik a frontrész kiképzését. Finom megkülönböztető jelzésként azért kapott egy kék színű GT feliratot, valamivel ki kellet szűrni a klientúra szemét a többletár fejében.

Észrevehetetlen, de 20 milliméterrel közelebb van a hasa az aszfalthoz, mint az alapmodellnek, feltűnő viszont az ízléses, 17 colos felnigarnitúra. Persze kapott áldiffuzort és kivitelt marketingező jelvényt, de dicséretes, hogy a két minikályhacső végét nem nikkelezték le. Más eltérést nehezen fedezünk fel a jól átgondolt kasztnin.



A beltér sokkal különlegesebb. Ízléses fehér-fekete és kék berakásos sportülések kényeztetik a pilótát és utasait. Vagány a csapott aljú bőr sportkormány, az fémplakettán díszelgő GT felirat csak hab a tortán. Rendelhető a VW-féle érintőképernyős navigáció és persze minden nyalánkság, ami az alapkivitelhez is kérhető. Az összkép ízléses, és nem is gondolnánk, ebben a hacukában mire is képes.

A motorháztetőt feltépve

teljesen mezei VW műanyagborítás köszön ránk. A gép szíve a GTI kivitelből átooperált ezernégyszázas aggregát, igaz, kicsit lebutítva. A Blue GT kivitelben az **1.4 TSI egyetlen**

turbóval lélegeztetve 140 lóerőt teljesít

, ami manapság nem egy hátbaverő érték, mégis egy ekkorka kasztzni mozgatásához több mint elégséges.



A gyorsulási érték a kompaktok élmezőnyére jellemző. A kis rakéta **7,9 másodperc alatt abszolválja a százast**

, és a vágta egészen a gyár által megadott 210 km/óraig meg sem áll. Érdekes, hogy a gyakorlati tesztek azt mutatják, a gyár által megadott gyorsulási értékek nehezen teljesíthetők, de a GPS-szel mért végsebesség sokszor túlszárnyalja a deklarált értéket.

Ha nem tűnik egetrengetőnek a megadott sprintérték: a cikk elején említett 320D BMW, ami jó autónak számít, a maga nemében sportos, és ár- és méretkategóriákkal nagyobb, jó esetben 8,3-8,4 másodperc alatt gyűri le a százast. Ez nagyon jó érték, sőt, de a kis Blue GT már rég messze jár, amikor mi éppen a hármas után nyúlnánk.

