


VW vs VW

Molti modelli di Wolfsburg nello stesso confronto: perché? Ve lo spiega Tom Ford...



BILL THOMAS ha definito la Golf GTI come “lo scoglio intorno al quale nuotano tutte le altre Hot Hatch”, un bel modo di descriverla che fa capire perché nella nostra sfida mortale fra le due volumi bollenti ci sono ben tre modelli derivati dalla tedesca. Dalla prima versione del 1976, la Golf ha dominato l'impero delle Hot Hatch ed è diventata sinonimo di GTI. Con ragione. La GTI sesta serie sta andando benissimo; è veloce (0-100 in 6"9 con 210 cv), pratica e ha un prezzo ragionevole. È anche divertente da guidare (è una delle migliori trazione anteriore sul mercato) e molto elastica: girare a bassa velocità è piacevole come farsi uno sparo su una stradina tutta curve. Grazie al suo successo, la Volkswagen ha pensato di farne due varianti. La Golf R è una super-Golf 4x4 che ha tutte le parti migliori della versione normale, unite, però, alla stabilità di una trasmissione Haldex e a una maggiore potenza (eroga 270 cv). Su una curva scivolosa, dove l'auto standard senza differenziale autobloccante spreca potenza, la R si aggancia all'asfalto con determinazione. E durante veloci cambi di direzione in pista, quando la Golf normale sembra scomposta,

la R, salda come una roccia, si fionderà fuori dalle curve strette come un proiettile. I contenuti tecnici in più, però, sono costosi: la GTI parte da 27.876 euro, mentre per la R ce ne vogliono almeno 39.526. Vale la pena spendere tanto di più? Vogliamo scoprirlo. La Scirocco R si piazza in mezzo alle due con 36.201 euro. La coupé della Golf è più larga, è più assetata e, come loro, può avere gli ammortizzatori adattivi. Monta lo stesso motore della Golf R (con, però, 5 cv in meno), ma non ha la trazione integrale: al suo posto, l'elettronica simula il comportamento di un autobloccante. È veloce come la Golf R ed è più esuberante; tende a sovrasterzare in rilascio e si comporta come un hooligan. Qual è la migliore? Be', la VW propone tre modelli con tutti i punti di forza del brand GTI (qualità, velocità, immagine e affidabilità), ma con caratteri diversi. Stig è tornato più volte alla Golf R, chiaramente impressionato dalle sue prestazioni. Molti dei presenti hanno dichiarato che la Scirocco R era la più bella di tutte, ma l'auto che tutti cercavano di battere, quella che dobbiamo guardare con gratitudine per averci portato fino a qui, è la Golf GTI. È la più completa delle Hot Hatch. Nonostante ciò, non è la vincitrice assoluta. 





Scirocco R, Golf R e Golf GTI. Tutte per una, una per tutte



HOT HATCH



Golf GTI I vs Polo GTI

La GTI originale affronta la sua... erede spirituale

OGGI LA GOLF GTI, come (forse) gli yuppie che la compravano negli anni '80, è diventata un barile: con oltre 1,3 tonnellate, pesa un bel po' più dell'originale e ha bisogno del doppio (quasi) della potenza per fornire le stesse emozioni che offriva la smilza ma agile prima serie. Ecco perché pensiamo che sia la nuova Polo GTI, piuttosto che l'obesa Golf VI, la vera erede spirituale della GTI...tudine. Per darvi un'idea di quel che ha comportato la moderna tecnica costruttiva automobilistica, la nuova Polo è leggermente più larga della prima Golf. Quella attuale,

nel frattempo, è diventata grande come il garage che una volta conteneva la prima serie. Quindi, la Polo GTI ci riporta quanto più possibile vicino, in un'era di airbag laterali e EuroNCAP, a quell'ideale di pratica vettura adatta a tutti: potenza modesta e proporzioni modeste per un'auto di medie prestazioni che ha più senso oggi. Abbiamo chiuso il cerchio? La Polo GTI sarà la nuova icona dell'automobilismo? Lo scopriremo col tempo, ma non affrettatevi a scommettere il contrario. **TG**



Volkswagen Golf GTI I

Volkswagen Polo GTI

Prezzo al lancio: 5.481.000 lire (1976)
Motore: 1588 cc, 4 cil.
Cavalli: 110
Peso: 810 kg
0-100 km/h: 8"7
Vel. max: 182 km/h

Prezzo al lancio: da 21.376 euro
Motore: 1390 cc, 4 cil.
Cavalli: 180
Peso: 1194 kg
0-100 km/h: 6"9
Vel. max: 229 km/h

A Leeds per una notte in città **>>**

A close-up, low-angle photograph of a car's front end. The focus is on the front wheel with a multi-spoke alloy rim and the headlight assembly. The car's body is dark, and the lighting is dramatic, highlighting the textures of the metal and plastic. A red rectangular label with the text 'HOT HATCH' is positioned in the upper right corner.

HOT HATCH

SIN CITY

Un tunnel, 6 tubi di scarico, 749 cv. Marcia bassa e via col gas



LENTAMENTE, a tarda sera, dalla Cumbria entriamo a Leeds con la nostra fila di compatte in fase di relax dopo una giornata passata a scorrazzare come forsennate. Arriviamo in hotel e lo staff di TopGear si fionda in

camera per riposarsi. Che mollaccioni. Mentre il loro russare fa tremare i vetri delle finestre, due auto si risvegliano ringhiando e sgusciano via, verso il centro di Leeds e del suo labirinto di gallerie. La Focus RS500 con l'alettone e la doppia presa d'aria sul cofano e l'Impreza Cosworth, estreme come sono, si confondono nella notte, a loro agio fra i sottopassaggi e i bidoni della spazzatura. Insieme, i loro turbo sfiorano la bellezza di 750 cv: sufficienti per distruggere un paio di strade di montagna, ma spettacolari anche per andare in giro a tirarsela un po'. E in città, nel cuore della notte, come sono? Magnifiche. Su strade aperte queste due auto regalano prestazioni fenomenali ed è chiaro che sono progettate alla perfezione. Ma in città cambiano atteggiamento, sembrano pronte a umiliare una Lambo di passaggio, così, per divertirsi. Sono l'equivalente a quattro ruote di Tyler Durden, il protagonista di Fight Club, nortambule schizofreniche, coi nervi a fior di pelle. Forse sono arrabbiate perché si sentono in gabbia, in questo labirinto pieno di semafori. O forse è solo l'orgoglio da belve feroci. Non c'è niente di più veloce e rumoroso nel raggio di chilometri e ci tengono a farlo sapere. Come pitbull, si lanciano in strada fianco a fianco, urlando la loro furia. La nota profonda dello scarico dell'Impreza è quella del classico Boxer Subaru, mentre la RS emette il tipico gorgheggio del cinque cilindri. Entrambe, però, cantano allo stesso modo, quando il pedale dell'acceleratore va giù piatto: prima il rumore dell'aria risucchiata dal turbo, poi un

possente boato. La Subaru conclude con un fischio poderoso, quando le valvole di sfogo sputano nell'atmosfera i resti della combustione. Le due belve continuano la loro corsa, infilandosi nei tunnel e scivolando fra le chicane dei lavori in corso. Le luci bianche e arancio dei lampioni pulsano, riflessi dalla carrozzeria della Subaru e inghiottite da quella della Ford. Potrebbe essere una scena di Need for Speed. Ma, al posto di un pulsante per la velocità, qui c'è un vero pedale, collegato a un vero motore che ci lancia per le strade della città, davanti a veri poliziotti con autentiche manette. Se non stiamo attenti, qui la realtà ci colpirà duro. Sebbene il Codice della strada venga rispettato, tutta l'operazione sa di trasgressione. Anche dove il limite è di 50 km/h c'è da divertirsi, schizzando via in prima appena il semaforo diventa verde. La Subaru batte sempre la Ford (stacca lo 0-100 in 3"7 contro i 5"6 della RS), con un'unica enorme spinta (dopo la pausa del cambio marcia), per poi rinculare quando si toglie il piede dall'acceleratore. La RS è più prevedibile, è un esplosivo al plastico contro la dinamite della Cosworth. Mentre le due auto si fanno strada nel quartiere dei night club, frotte di nortambuli fanno capannello intorno alla Ford, allungando le mani sulla carrozzeria opaca, nero pece, presi da una voglia irresistibile di toccarla. Ma per farli sparire all'istante basta un burnout fumante, che li disperde come fosse gas lacrimogeno. Finita la ricognizione, la coppia torna all'hotel. Sudate e accaldate dopo una notte in giro per la città, la Subaru e la RS si addormentano, ignare di quello che succederà domani. Tra poche ore verranno frustate senza pietà da un uomo in tuta bianca, alla luce del giorno, fischieranno e ringhieran lungo la salita di Harewood. Dopo questa notte di baldoria, domani si prenderanno i tempi e si daranno i giudizi. E quello che è successo stanotte rimarrà un piccolo segreto. **TF**

Ford Focus RS500

Esagerata e vincente

Nonostante la crisi economica, la Focus RS ha venduto più del previsto. Per festeggiare il successo, è diventata ancora più esagerata. Sotto il cofano della RS500 c'è un 5 cilindri 2.5 turbo rimappato, con intercooler, downpipe e pompa di alimentazione più sviluppati che portano la potenza da 305 a 349 cv. Le sospensioni anteriori RevoKnuckle e il differenziale autobloccante, con i passaruota allargati e le gomme da 235/35 19", la incollano alla strada. Montando il kit del motore su una RS di serie, dato che il telaio è identico, si può ottenere una RS500, rinunciando alla pellicola nera opaca.



Dentro, è come una normale RS... finché non dà il gas

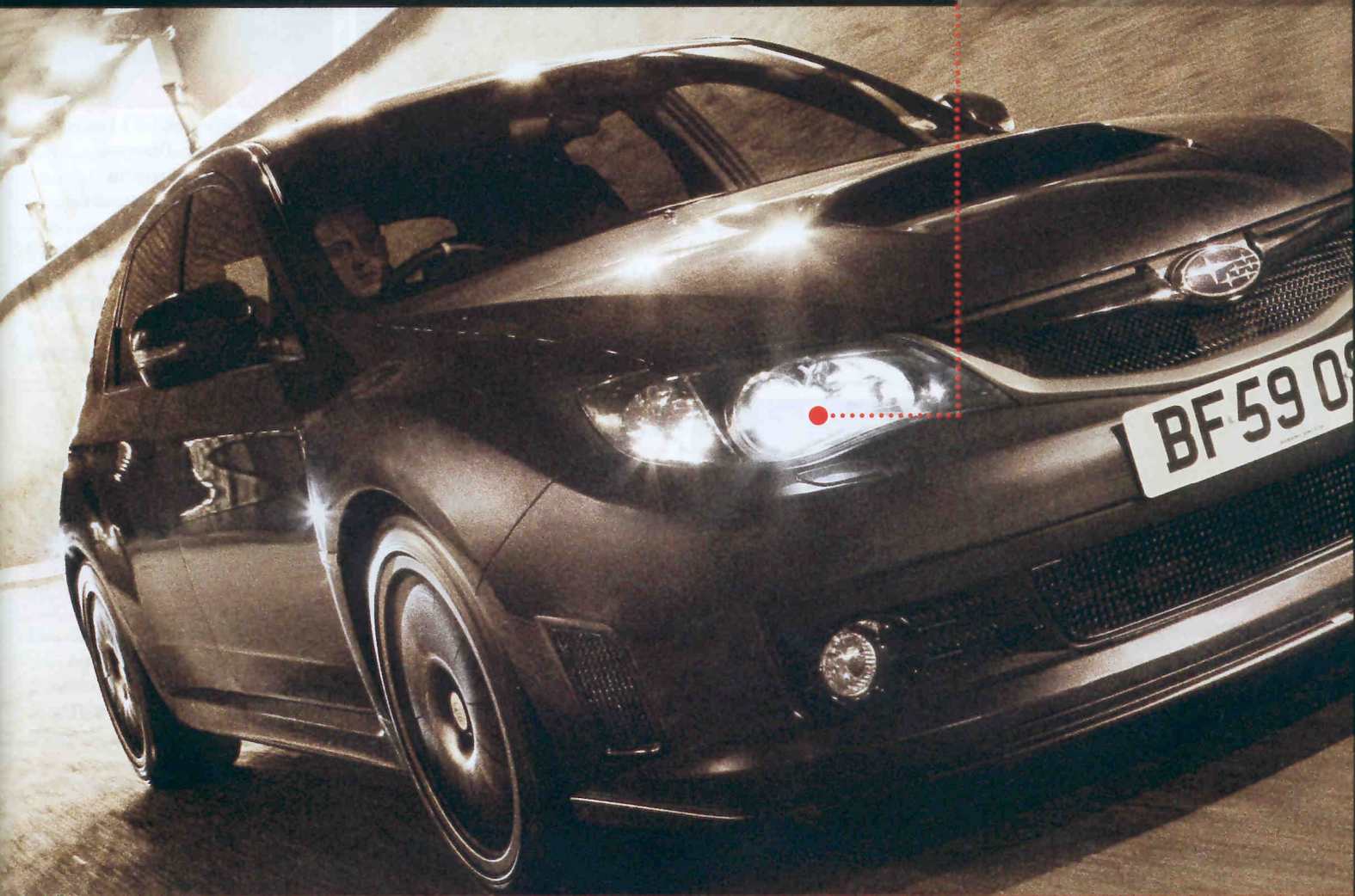


Sulla RS500, la luminosità dei freni è assorbita dal nero opaco

Subaru Impreza CS400 Cosworth

Potente e aggressiva

La Cosworth ha aumentato la potenza della STI, cambiando nel Boxer a quattro cilindri turbina, bielle, pistoni, scarico e molto altro. Le zone d'incontro fra testate e blocco motore sono state rinforzate per sostenere la grinta extra. Gli ingegneri dicono che avrebbe potuto essere più potente, ma poi il vostro concessionario non sarebbe stato in grado di fare la manutenzione. Il cambio ha innesti ravvicinati e i rapporti corti. I freni sono quelli enormi della AP Racing e le sospensioni hanno nuove molle e ammortizzatori. Rimane, invece, la trazione integrale con il differenziale centrale a intervento manuale o elettronico.



Vecchie ma buone

Su Internet potete trovare numerose Hot Hatch usate, a prezzi abbordabili



Renault 5 GT Turbo

Prodotta fra il 1985 e il '92, era la risposta turbo della Renault alla Peugeot 205 GTi. Basata sull'umile utilitaria francese, era un peso piuma di 830 kg equipaggiato dal motore 1.4 "Cleon", la cui meccanica di base era rimasta invariata dagli anni '50. Qui venne aggiunto un turbo Garrett T2 che la portava a erogare 115 cv. Sembra poco, ma con un telaio vivace da trazione anteriore e il peso contenuto, la GT Turbo presto divenne una leggenda nelle classi meno abbienti. Con uno 0-100 poco sopra i 7", per gli anni '80 era un missile. Mancava di dispositivi di sicurezza e aveva numerose reazioni al volante in ripresa, ma era divertentissima.

PRO Va su di giri che è una bellezza. Fa arrabbiare molto le auto più grosse.

CONTRO Quelle in buone condizioni sono ormai rare.

PREZZO MEDIO 3500 euro



Daihatsu Charade GTi

Una supermini turbo da 1000 cc con 12 valvole che vi stampa il sorriso in faccia, ma non va abbastanza veloce da farvi perdere la patente.

PRO Va su di giri allegramente e fa arrabbiare le auto più grosse.

CONTRO Quelle in buone condizioni sono rare adesso.

PREZZO MEDIO 1200 euro (in UK)



VW Lupo GTi 16v

Un po' come la Golf GTI I serie, ma con 16 valvole. Bastonare in curva le auto più potenti da una soddisfazione incredibile.

PRO Si fa largo nel traffico come un moscerino impazzito.

CONTRO Ha un aspetto piuttosto depresso.

PREZZO MEDIO 7 mila euro per quelle in buone condizioni



Honda Civic Type R

Un tesoro di motore che girava allegramente fino a quota 8800. Cambiate fulminee, handling preciso, ma poco confort di guida.

PRO Il cambio fantastico e la linea rossa bollente.

CONTRO Erogazione senza coppia e look da furgone delle consegne

PREZZO MEDIO 7500 euro



Fiat Uno Turbo

Aveva il motore 1.3, un po' trascurato dalla Casa, al quale era stato aggiunto un turbo Garrett. Gli interni erano penosi, ma la linea di Giugiaro è ancora attuale.

PRO Spremetela come un limone e poi ridete come pazzi.

CONTRO Sotto la pioggia si dissolve per la ruggine.

PREZZO MEDIO 4 mila euro



Ford Puma

La versione con 125 cv era quella col motore 1.7. Ben bilanciata e molto divertente. È un'auto che esige rispetto, quindi non prendetela in giro quando ne trovate una per strada: è rara...

PRO Il telaio può dare di più.

CONTRO E anche il pilota vuole sempre di più.

PREZZO MEDIO 3 mila euro



MG Maestro Turbo

Non sarete circondati di ragazze, ma c'è l'appel dell'anti-eroe con le Maestro/Metro turbo. È brutta, ma piena di carattere e fa lo 0-100 in 6"7, quindi è bella veloce.

PRO Costa poco.

CONTRO Si vede e si sente che costa poco.

PREZZO MEDIO 2 mila euro (in UK)

e ancora divertenti da guidare



Ford Escort Cosworth

L'assetto e la potenza del turbo 2.0 litri rendono i suoi 200 cv "sufficienti". Ma la sua trazione integrale ha ingannato un po' di gente, facendola finire nelle siepi. **PRO** Molto attraente. Trasuda potenza. **CONTRO** Molto copiata e rubata/ritrovata. **PREZZO MEDIO** 13 mila euro



Honda Integra Type R

Quando la guidate, scoprite lo Zen del V-TEC. Precisa, intensa, gira con entusiasmo, un po' come una NSX a trazione anteriore. Affidabile e brillante. **PRO** Il V-TEC 1.8, il telaio a trazione anteriore, la sua precisione. **CONTRO** È bruttina e può essere un po' scontrosa. **PREZZO MEDIO** 10 mila euro



Opel Astra GSi 16v

La versione più richiesta è la 2.0 litri. Ha numerose reazioni al volante di potenza, non è un granché come auto, ma garantisce sano divertimento da trazione posteriore. **PRO** Cruscotto digitale rétro. **CONTRO** In genere sono state tutte strausate. **PREZZO MEDIO** 1500 euro

Risparmi e tanto piacere

Quelle che profumano di Hot Hatch, senza esserlo davvero



VW Golf II serie 1.8
È una GTI senza esserlo. I ricambi della GTI le vanno bene



Renault Clio RS 1.8
La baby Williams. Bel motore, assicurarla costa poco



Ford Focus Diesel
Bella da strapazzare in tutti gli allestimenti



Mini One
Nessuna batte l'handling della Mini



Peugeot 306 D
Grande telaio con sterzo posteriore passivo



Ford Fiesta 1.2
Ha più telaio che potenza, ma costa davvero poco



VW Golf II serie 16V GTI

Le versioni a 8 valvole costano molto meno, ma la 16v è la migliore. Handling pulito e molto sensibile: come si fa a non esserne innamorati? **PRO** Bella, facile da mantenere e da elaborare. **CONTRO** Un taroccamento fatto male può rovinarla. **PREZZO MEDIO** 2 mila euro



Peugeot 106 Rallye

Una scatolina semi-omologata con maniglie delle porte di stoffa. "Meno è decisamente di più" nel caso della Rallye. **PRO** È leggera, onesta e ha uno sterzo molto comunicativo. **CONTRO** Viaggiare con lei in autostrada vi farà piangere per il rumore e la rigidità. **PREZZO MEDIO** 2500 euro



Peugeot 205 GTi 1.6

Mitica, e per buoni motivi. La 205 era estremamente connessa, anche se guidandone una si capisce perché sia utile avere il servosterzo nelle manovre di parcheggio. **PRO** Handling, sterzo, sensazione di leggerezza. **CONTRO** Tremendo sovrasterzo in rilascio. **PREZZO MEDIO** 4 mila euro



Daihatsu Cuore Avanzato TR-XX

Una "kei car" pompata e fuori di testa con turbo da 660 cc 16v e linea rossa a 10.000 giri. In Europa è rara, cosa che la rende molto ambita. **PRO** Un Davide che uccide i Golia, con dimensioni da puffo. **CONTRO** Rara e quelle importate erano limitate a 100 km/h. **PREZZO MEDIO** 3 mila euro (in UK)



Renault Clio RS

Dopo la Williams, la RenaultSport è partita alla grande con la RS. Questa è l'auto che ha fatto riguadagnare alla Casa la corona delle Hot Hatch. **PRO** Grande motore, erogazione aggressiva. **CONTRO** Sedili troppo alti, ai massimi regimi è assordante. **PREZZO MEDIO** da 6 mila euro



Nissan Sunny GT-R

In pratica una baby Skyline GT-R. Questa è una 2.0 litri turbo 4x4 nel guscio di una due volumi. Bella, ma trovarne una in buone condizioni oggi è quasi impossibile. **PRO** Grip da vendere in tutte le condizioni di fondo, velocissima. **CONTRO** Da evitare quelle potenziate a 500 cv. **PREZZO MEDIO** 10 mila euro