

Toyota Yaris GR: weekend con profumo di rally

Toyota Yaris GR – Non capita spesso di vedere una weekend-car di questo tipo.

Piccola, potente, leggera, aggressiva. La Toyota Yaris GR (dal reparto corse di Toyota: Gazoo Racing) è una pepata dal **sapore di rally**, animale raro di questi tempi.

Non è un caso: il marchio super giapponese è in testa alla classifica piloti e secondo in quella costruttori nel WRC (Campionato Mondiale di Rally) 2020.

Design

Della Toyota Yaris “di serie” rimangono praticamente solo i fari e il nome.

Il resto è completamente stravolto, progettato appositamente per questa versione GR. E non è cosa comune. Per prima cosa cambia il **numero delle porte**: è l'unica versione che ne ha tre e non cinque. E' **più larga di 6 cm** grazie ai parafanghi allargati ed è davvero bassa.

Il frontale è totalmente stravolto, per “dare aria” al 3 cilindri “pompatissimo”. Appositi i paraurti, per ottimizzare il **raffreddamento e l'aerodinamica**. Il tetto è in **fibra di carbonio** (quindi più leggero) e ha un disegno specifico, più spiovente.



Ecco i due colori disponibili

Interni

I sedili **sono regolabili e avvolgenti**. Il volante, i pedali sono specifici per questa versione: sportivi e corsaioli. Nuova la strumentazione, rigorosamente analogica è molto ergonomica, semplice ma non essenziale. Indica perfino la ripartizione della potenza fra i due assi, gestita dalla trazione integrale prima citata.

Il resto delle finiture non cambiano, ricordano una piccola economica come la Yaris, ma sempre con spirito molto sportivo. Rimangono lo schermo da 8", la radio, il sistema multimediale con Android Auto e Apple Car Play. Non mancano retro-camera e la dotazione completa di aiuti alla guida: dal cruise control adattativo al mantenimento della corsia.



Negli interni non manca proprio niente

Guida e Motore

La tecnologia per andare forte non manca, questa piccola Toyota Yaris GR è raffinata.

La trazione varia in base alla modalità di guida scelta tramite una manopola sul tunnel centrale: Normal, Sport e Track (pista). In Normale la Yaris ha trazione principalmente davanti (quindi una guida più tranquilla), in Sport la trazione è soprattutto posteriore (quindi più divertente), in Track la trazione è 50/50, per una guida chirurgica in pista.

Il motore è il **3 cilindri 1.6 Turbo** sopraccitato, con la bellezza di **261 CV**. Una potenza davvero esaltante per un tre cilindri di serie.

Il tutto è tarato perchè il turbo-lag sia limitato al massimo, la spinta è sempre decisa cala solo alla zona dei 7000 giri, zona rossa del limitatore.

Il cambio è rigorosamente **manuale**, a sei rapporti e sono ben

due i differenziali Torsen (a controllo elettronico). Il differenziale posteriore può addirittura essere scollegato quando si tira la leva del freno a mano, per esibirsi in decise derapate (come in copertina).



Vista Laterale della piccola “pocket rocket” pistaiola

Il **retrotreno** è stato stravolto, al posto di quello della Yaris “normale”, questa Toyota Yaris GR adotta quello della Toyota Corolla. La scelta è obbligata data la trazione integrale, più ingombrante. E non solo, queste sospensioni permettono un controllo più preciso delle ruote.

I freni della Toyota Yaris GR sono potenti. Digni di prestazioni esuberanti. Baffati e autoventilati (fidatevi, frenano).



Bellissimi i due scarichi e i parafanghi allargati, che rendono la Yaris GR molto aggressiva

Conclusioni e Prezzo

La Toyota Yaris GR è una piccola super-car, sia per quanto riguarda le prestazioni che per il carattere aggressivo.

Questa piccola bomba è già in vendita, con un unico allestimento a **39.900 euro**. Un bel prezzo, ma di serie offre praticamente tutto.

Panoramica Sportive Week-end

2019

Il mercato in questo periodo si presenta molto interessante, con possibilità di divertirsi per tutte le tasche. Abbiamo fatto una lista con un modello per ogni situazione, dal misto stretto al viaggio.

Il prezzo non definisce una sportiva, così come la potenza e la quantità di cilindri, ma le giuste caratteristiche nella giusta situazione.

La nostra lista riguarda le eccellenze, le rivoluzioni di questo periodo, con un piede nel passato e uno nel futuro... con qualcosa in mezzo.

Misto stretto –

Partiamo con la nuova **Abarth 595 Pista**, creata per divertire nella forma, nella risposta, nel sound.

Abbiamo pensato al passo dello Stelvio, un susseguirsi di tornanti, curve, interrotte solo da viste spettacolari. Passo tecnico, storico.

Con i suoi 165 cavalli “garrettati” (nuova turbina Garret), sarebbe perfetta: la turbina che fischia, il sound, gli scoppiettii.

Inoltre la potenza più che controllabile permette di godersi anche il paesaggio, in pieno controllo. Questo anche grazie alle nuove sospensioni posteriori Koni con tecnologia Frequency Selective Dampinm, regolabili.

Certo non pensate sia tranquilla, questa piccola “bestiolina” passa da 80 a 120 km/h in 7,8 secondi, con una ripresa molto migliorata rispetto alle versioni precedenti.

Presente anche il pulsante “Sport”, nonostante sia un particolare inutile, visto in questi casi pensiamo sia scontato in che modalità verrà guidata. Da fuori rumorosa, divertente, che ispira gioia.

Anche i colori sono interessanti. Grigia opaca con particolari fluo (Adrenaline Kit) è una versione particolarmente sportiva, il colore dell'asfalto e i particolari delle scintille che farete.

Il prezzo si aggira attorno ai 27.000 euro, con qualcosina in più se la si vuole interamente a modo proprio, fuori e dentro.



Curve –

Pensando alle strade larghe, che respirano, che regalano visuale, quel gusto che solo prendere una curva rilassandosi può dare. Serve la macchina giusta, comunicativa, precisa, stabile.

Per questo si potrebbe pensare ad una sportiva tedesca, ed è per questo che abbiamo scelto la **Toyota Supra**. A parte gli scherzi, la derivazione BMW è innegabile, ma le forme della carrozzeria, con la storia e l'importanza di questo modello sono innegabili.

Nasce la **quinta generazione**, dopo ben 17 anni dalla fine della produzione. Una leggenda nel mondo automobilistico. Il design è di grandissima qualità, con un apprezzamento speciale per il tre quarti posteriore ed il posteriore stesso.

Il motore è un **6 cilindri turbo** con **3.0** di cilindrata e **340 cavalli**. Il cambio è un automatico 8 rapporti, per sfortuna. Ma perfetto per l'environment che avevamo pensato, quando è importante avere tutte e due le mani sul volante.

In Italia, sarà disponibile in un **unico allestimento** top di gamma **Premium** con un listino di **67.900€**.



Gt Tour –

Per un viaggio turistico estivo, magari o primaverile ancora meglio, per le meravigliose strade italiane, non poteva mancare la GT per eccellenza.

Parliamo della classica V12 Ferrari con motore anteriore. Non solo, ma è appena uscita la versione GTS cabrio, la 812 superfast GTS.

Le parole sono sprecate, la guidabilità, la storia, il lusso. Tutto converge in un'esperienza che non riusciamo a descrivere, perchè non l'abbiamo mai provata. Ma tentiamo.

Il motore è il glorioso V12 aspirato da 800 Cv, controllato da un'elettronica tra le più sofisticato, così come il telaio, l'assetto, lo sterzo e chi più ne ha più ne metta.

Solo per capire, si tratta della cabrio più potente sul mercato. Il tetto si apre in soli 14 sec (fino ad una velocità di 45 km/h, molto meno di quanto fa' lo 0-150. Così potrete godervi il sole primaverile con i profumi della nostra terra, il silenzio rotto solo da uno scarico che permette al v12 di cantare, fino ad urlare ai più alti regimi...pelle d'oca.

Il prezzo di partenza per questo opera d'arte è di **336.000 euro**. Divertitevi nella customizzazione.



Centri Storici –

Questo contesto è leggermente provocatorio. Siamo rimasti veramente colpiti dall'uscita della nuova Porsche Tycan, la prima auto sportiva esclusivamente elettrica. Porsche vuole rispondere ad una nuova epoca, dettandone le regole,

come al solito (vecchie volpi).

Questa berlina sportiva a quattro porte è, per ora unica nel suo genere. Di sicuro Tesla ne ha avvicinato la data di uscita, ma per ora sembra essere stata surclassata.

Sono per ora state presentate esclusivamente le versioni più sportive, coinvolgenti. La **Tycan Turbo S** e la **Turbo**, nonostante siano previste in futuro versioni meno potenti.

Il top della gamma, la versione Turbo S, sviluppa fino **761 CV**, cioè 560 kW con lo 0 a 100 km/h in **2,8 secondi**. **Non sappiamo che altro aggiungere**. Una potenza mostruosa e incredibile se paragonata all'assenza di rumore che produce. La situazione diventa comica se si pensa ad un mostro del genere in un centro storico. Un contrasto che più lo si pensa più diventa affascinante.

In ogni caso la percorrenza è di 412 chilometri, con una velocità massima di 270 km/h. Il prezzo parte da **157.000 euro**, ma sempre parlando delle versioni più spinte. La adoriamo in questo colore verde di lancio (in copertina).



Volkswagen Up! GTI: weekend tra curve strette, rievocando un mito

Up! GTI – Rivivere un mito è sempre emozionante. Era il 1976 quando nacque per la prima volta il segmento delle compatte sportive. Una rivoluzione: motori brillanti e prestazioni degne di nota su piccole scatole di lamiera. Tutti se ne innamorarono: la prima Golf GTI era appena nata e aveva già uno stormo di ammiratori che la bramavano. Ed oggi riviviamo quel momento. Oggi che le compatte sportive arrivano a numeri che fino a quindici anni fa erano solo nel cerchio ristretto delle super-car. Oggi che le dimensioni sono aumentate, il peso è aumentato e l'anima un po' si è persa.



Parliamo di dimensioni e peso perché la nuova Up! GTI, auto del segmento A è paragonabile come prestazioni e dimensioni alla prima storica Golf GTI mk1. Incredibile ma vero. L'accelerazione da zero a cento è sostanzialmente identica 8,8 sec per la Up GTI contro i 9 secchi della vecchia GTI.



Su strada ancora non le abbiamo provate, non sappiamo quindi se si eguagliano a coinvolgimento, prontezza, anche solo stile di guida... Ciò che sappiamo per certo è che la piccola Up! GTI ha un piccolo 1.0 tre cilindri turbo. Motore leggerissimo e moderno ma che, paragonato al glorioso 1.6 aspirato del '76, costruito quasi di nascosto (togliamo il quasi) da una squadra di appassionati visionari di una Volkswagen in fallimento (ricordiamo i difficilissimi anno' 70), perde leggermente di fascino.



In ogni caso nulla è stato lasciato al caso e tutto ricorda il passato. I riferimenti sono infiniti, a partire dalla celeberrima fantasia che ricopre i sedili, fino all'immane pomello del cambio a forma di pallina da golf. All'esterno non poteva mancare la sigla argentata sul posteriore, così come diverse placche marchiate disseminate un po' ovunque.



E' chiara la veste nostalgica ed emozionale, ma questa piccola peste non è tutto fumo. L'assetto è stato rivisto ed abbassato di 15 mm, i cerchi sono da 17' e l'impianto frenante (dichi anteriori e tamburi posteriori) è stato maggiorato. Lo sterzo deriva dalla sorella maggiore Polo, con particolare attenzione alla sensibilità. Insomma non vediamo l'ora di guidarla e dirvi cosa si prova a rivivere un mito.

Peugeot 308 GTi (2015)



La sportiva del leone a cinque porte è finalmente disponibile. Sono due le versioni: 250 (da 32.650 euro) e 270 CV (da 35.150 euro).

L'estetica non si discosta molto dalla 308 "classica" tranne che per i dettagli che contano: assetto ribassato, doppio scarico, e un'impronta racing alle mascherine anteriori con texture a scacchi tridimensionale. Non mancano poi dischi baffati di 380mm davanti e pinze verniciate di rosso. Certo 270Cv per una trazione anteriore non sono pochi, ma grazie al differenziale autobloccante Torsen (solo per questa versione) si evitano slittamenti e si gestiscono meglio le perdite di motricità. I cerchi montati sono da 18" (con pneumatici 225/40) per la 250hp e da 19" (con pneumatici 235/35) per la 270hp.



All, interno si notano la pedaliera, pomello del cambio e poggiatesta in alluminio oltre che il battitacco. Tocchi di sportività anche per l'abitacolo della Peugeot 308, con impunture rosse a vista per la plancia, i pannelli porta e la cuffia del cambio. Il volante piccolo tipico della casa non può mancare e lo schermo al centro della plancia permette di gestire tutte le funzioni, regalando sobrietà e un aspetto minimale agli interni. I sedili sono in alcantara e pelle, contenitivi e anch'essi con impunture rosse. Grazie al Driver Sport Pack, premendo il tasto Sport sulla consolle centrale è possibile cambiare il colore della strumentazione da bianco a rosso, visualizzare informazioni supplementari sullo schermo centrale a matrice (potenza, coppia, pressione di sovralimentazione, accelerazione laterale e longitudinale), aumentare la sonorità di motore e impianto di scarico e cambiare la sensibilità del pedale dell'acceleratore. questo per dare piena voce al 1.6 THP con una coppia massima di 330Nm, velocità massima di 250 km/h e lo zero-cento in 6,2

secondi (6" per la 270cv). Il cambio è (per tutti gli appassionati di guida) manuale a sei marce per entrambe le versioni. L'offerta di serie è ricchissima, per la GTi 250 climatizzatore automatico, volante sportivo di pelle, sensori luci e pioggia, gruppi ottici Full Led, assetto sportivo ribassato, quadro strumenti personalizzato, impianto d'infotainment con touchscreen, navigatore satellitare, connettività Bluetooth e doppia presa Usb. La 270Cv offre in più i sedili Peugeot Sport, i cerchi di lega da 19" con pneumatici Michelin Super Sport, il differenziale anteriore Torsen, l'impianto frenante maggiorato con dischi anteriori da 380 mm e pinze di colore rosso e il comando per il disinserimento totale dell'Esp.

Dimensioni: 425/180/144 cm

Potenza: 184Kw(250 cv)/ 200Kw (270 cv)

Trazione: anteriore / anteriore (con differenziale autobloccante Torsen)

Velocità massima: 240 km/h / 250 km/h

0-100 km/h: 6,2sec / 6 sec

Emissioni di CO2: 139 g/km

Coppia massima: 139 Nm

