

Provem el Volkswagen Polo GTI: 200 cavalls de coet de butxaca

La versió més divertida de l'utilitari del segment B de la marca de Wolfsburg ja és aquí, i ho fa per la porta gran: amb 200 cavalls i carregat d'atractiu.

V?deo: <https://www.youtube.com/watch?v=nnRe6rTWrio>

Tot i ser un dels "superminis" més discrets del mercat, es diferencia d'un Polo convencional gràcies a les insígnies de GTI al davant, als laterals i al portó del maleter (amb eliminació de la denominació Polo), el petit retoc al para-xocs davanter amb pintura més fosca, el difusor posterior a l'estil rusc d'abella amb tub d'escapament doble, i la clàssica línia vermella que travessa el frontal del cotxe i entra dins els fars, acompanyant la tira LED que realitza la funció d'il·luminació diürna. A més, l'aleró posterior amb tercera llum de fre integrada, creix un xic, sense arribar a ser cridaner. De sèrie se'ns presenta amb llandes de 17 polzades específiques GTI, i en aquest cas, la nostra unitat porta les opcionals, de 18, amb un disseny poligonal que combina el color metàl·lic amb negre brillant. Fins i tot podem demanar les pinces de fre de color vermell, com les que podeu veure a les imatges. Cal afegir, que tot i ser un GTI, no està disponible en carrosseria 3 portes, així com passa amb el Polo convencional, o el company de plataforma SEAT Ibiza.



Volkswagen Polo GTI Foto: Ferran Rosàs

Tot plegat fa patxoca, i molta gent que m'he trobat, l'ha confós amb un Golf, bones notícies per les butxaques dels que compren el cotxe per donar imatge, ara poden estalviar-se gairebé 10.000 euros.

A l'interior, el primer que crida l'atenció són els seients amb patró tartà, que enamoren als aficionats a les sigles GTI. La forma d'aquests, a més, és bastant esportiva i recull molt bé als ocupants

davanters quan el conductor busca les pessigolles al petit hatchback. Fins i tot als dos seients posteriors principals hi ha suport lateral. A més, l'espai a les places posteriors és habitable.



Seients clàssics del Volkswagen Polo GTI Foto: Ferran Rosàs

Tot el taulell queda travessat per una gran franja de plàstic vermell, que a mi personalment m'agrada força, una manera senzilla de fer el vehicle diferent de la resta d'acabats. El volant, molt maco, agradable i esportiu, també compta amb una xapeta GTI. Darrere d'aquest, hi tenim el famós tacòmetre digital. Tota una pantalla on podem visualitzar la informació del cotxe, el navegador, ajudes a la conducció, música i les agulles, de manera digital i molt espectacular si és la primera vegada que en presenciem una.



Taulell digital del Volkswagen Polo GTI Foto: Ferran Rosàs

Tot i això, no és tan completa com la d'alguns models superiors del grup Volkswagen, i és que la marca segueix esglaonant cada model i segment. Això també es pot percebre amb els materials emprats. La qualitat i el disseny són bons, però hi ha més plàstics durs que al Golf, evitant d'aquesta manera no fer la competència al compacte del segment C de la casa. Com al Polo que ja havíem provat, la pantalla és el centre de tot, amb alta definició i gran mida.



Interior Volkswagen Polo GTI Foto: Ferran Rosàs

Sota el capó tenim una gran novetat, el motor de 4 cilindres 2.0 turbo. No és novetat en si, ja que acompanya molts models esportius del grup Volkswagen. És novetat veure'l al GTI més petit que es comercialitza aquí, aquest cop entregant 200 cavalls. No va ser fins a la cinquena generació del Golf, que el cotxe insígnia de Volkswagen va arribar a la màgica xifra dels 200 cavalls, i era un cotxe bastant més pesat que el que avui ens ocupa. Això vol dir que el Polo GTI actual ja té més prestacions que el Golf GTI que es comercialitzava fins fa 11 anys.

El motor també entrega 320 Nm de parell màxim, que fem arribar a les rodes davanteres a través d'una caixa de canvis DSG de 6 relacions amb lleves al volant. Única elecció disponible que hi ha fins al moment, i molt bona. Dona esportivitat quan li reclames i canvia ben de pressa, però també atorga confort i estalvi quan és precís. Un cop en marxa, podem sentir com el disseny del so del motor a través del tub d'escapament, ha estat dissenyat per no ser tan discret com la resta del cotxe. Un to greu i ronc ens fa oblidar qualsevol semblança amb el Polo 1.0 TSI, i ens convida a seleccionar el mode de conducció esportiu per gaudir-ne plenament. Si el pugem de voltes i traiem el peu de l'accelerador, o quan introduïm una marxa, podem sentir espetecs que ens fan riure com criatures.

Pel que fa a la conducció, el Polo ens fa la vida fàcil. Se'l nota una mica més nerviós que el Golf, però ens permet passar-ho bé i anar molt de pressa sense despentinarnos massa. És un tòpic, però la direcció és precisa i ens porta allà on apuntem amb el volant. La suspensió és millorada amb amortidors adaptatius, segons el mode de conducció elegit. Amb el mode Sport s'endureixen, però sense arribar a fer-lo inconduïble per ciutat, trobant així un bon equilibri.



Volkswagen Polo GTI Foto: Ferran Rosàs

Els frens són de discs ventilats de 312 mm a davant, i sòlids a darrere de 270 mm. Asseguren una bona frenada, però a més, són els encarregats d'actuar com a diferencial, davant l'absència d'un autoblocant mecànic com el que podem trobar en alguns dels seus rivals (Ford Fiesta ST).

El Polo GTI busca esportivitat i exclusivitat, però sense abandonar el confort i concepte de Gran Turisme que desprenen les sigles. Cap detall és gaire extrem o esportiu, com us he comentat

amb la suspensió, i canviant de mode de conducció el podem "endormiscar" i fer-lo més estalviador. La caixa de canvis en mode ECO, per exemple, compta amb mode d'inèrcia i busca sempre marxés llargues. Si us preocupen els consums, un cotxe amb les lletres GTI al portó del maleter no fa per vosaltres, però val a dir que tampoc són desmesurats. Amb tot, Volkswagen anuncia un consum mitjà de 5,9 litres cada 100 quilòmetres. Ja us asseguro ara que és difícil arribar-hi. La meua millor xifra ha estat 6,2 l/100km en un recorregut de 160 quilòmetres per nacionals i autopista, impressionant per un cotxe de gasolina i 200 cavalls.

També he pogut fer un trajecte molt maco, sortint de carreteres revirades i amb asfalt perfecte de Tarragona, arribant a Puigcerdà sense tocar el túnel del Cadí i tornant a Barcelona. Va quedar contrastada la seva polivalència, fent-lo un gran company de viatge per autopista i nacionals, i molt divertit i estrepitosament ràpid als ports de muntanya. El resum de la ruta? Una mitja de 7,3 litres als 100, durant 430 quilòmetres amb una mitjana de 80 km/h. És cert que si embogeixes, te'n pots anar a 10 litres, però si no demanem gran cosa al motor, ens retorna unes xifres de consum remarcables.

Al configurador de Volkswagen l'etiqueten amb un preu de sortida de 26.325 euros i de regal, el Paquet GTI Espanya, que inclou Radio Composition Media, vidres posteriors enfosquits, climatitzador "Climatronic", fars davanters i posteriors LED, ACC, Front assist i App Connect. A més, amb descomptes de concessionari podríem veure'l des de 24.000-25.000 euros.

El Polo GTI m'ha enamorat i m'ha transmès tot allò que se suposa que ha de transmetre un GTI. La ràbia del motor, el so espectacular, la facilitat de conducció divertida i un preu que podríem qualificar d'atractiu, m'han fet oblidar que el Golf GTI existeix, tot i els intents de Volkswagen perquè això no passi.

[galeriadefotos]191[/galeriadefotos]