

S

TO GUIDANDO

una compatta sportiva fantastica. Insieme alle cinque auto davanti e alle cinque dietro traccia una lunga fila su questo tortuoso passo della

Cumbria. Da qualche parte intorno a me il fischio delle turbine in crescendo si trasforma in un ululato spacca timpani, annunciando l'arrivo di un elicottero Gazelle che vola a un palmo dalle nostre teste, con il battito regolare delle pale che picchia sopra le auto. In questo momento il sole sbucca dalla sommità dell'Honister Pass e ci inonda di luce dorata. Barry, sporgendosi dall'elicottero, fa uno scatto con la sua Nikon e il meraviglioso trenino si mette in movimento. È un periodo di vera pacchia per gli amanti delle Hot Hatch, una categoria che sta fiorendo come non mai. Oggi ce ne sono undici lungo questa strada: nessuna è qui per fare numero. Sono state tutte caldegiate da qualcuno della redazione, quando abbiamo compilato la lista. Ci sono due delle compatte più grintose di sempre: una Focus cinque cilindri da 349 cv a trazione anteriore e un'Impreza STi da 400 cv rivista dalla Cosworth. Ci chiediamo se stravolgano la definizione di Hot Hatch. Può essere, ma, al diavolo, non potete biasimarci se vogliamo scoprirlo in prima persona. Queste due oscure e ombrose presenze aprono e chiudono la fila. In mezzo, un assortimento di colori pastello.

C'è la potente Mégane by RenaultSport, la Volkswagen Golf R e la Scirocco R. Poi la Renault Clio RS e la Golf GTI, due solidi punti di riferimento. C'è anche un'Alfa Mito, la nuova Quadrifoglio Verde con l'intrigante motore MultiAir e le nuove sospensioni adattive. Tra le due volumi meno potenti, figurano l'Abarth 500 esseesse, la Seat Bocanegra e la Polo GTI. E nemmeno loro sono agnellini... Le Hot Hatch oggi spuntano come funghi, persino le nostre undici prescelte non rappresentano in toto la categoria. Non abbiamo incluso alcuni dei modelli più attesi, come la Citroën DS3 Racing o l'Alfa Giulietta Quadrifoglio Verde. Non abbiamo invitato le più amate, di cui abbiamo parlato spesso: la Focus ST, la Civic Type-R e la Cooper S, tanto per citarne qualcuna. In questo momento siamo in Cumbria, nell'Inghilterra del Nord. Se ci si alza presto la mattina, si scoprono strade fenomenali, con una buona visibilità nonostante il fondo irregolare e i tornanti. E sullo sfondo il panorama più epico d'Inghilterra. Una zona che si adatta perfettamente a queste auto pronte e reattive: i dossi e le curve imprevedibili ci permetteranno di conoscerle meglio e di scoprirne le doti. Poi, per strizzarle fino al limite e sentire fischiare le gomme, le porteremo sui monti Pennini fino alla Harewood Hillclimb, un'affascinante sequenza di tornanti vicino a Leeds. E dall'altra parte della carreggiata non



Alfa Romeo Mito QV

Passione italiana in versione tre porte

Il MultiAir 1.4 turbo della Mito è un bel passo avanti per i motori a benzina, come furono il VTEC Honda e il Valvetronic BMW. Rispetto all'1.4 turbo originale, il nuovo propulsore ha potenza e coppia extra con consumi più ridotti. Anche le sospensioni adattive sono una novità e sono programmabili, assieme alla spinta del motore, lo sterzo, la risposta dell'acceleratore e gli interventi di ESP e differenziale, tramite il selettore DNA. Il sistema Start/Stop è standard e, tra le auto presenti, la Mito è l'unica ad averlo. Come Polo, Bocanegra e Clio, quest'Alfa è una supermini. Non c'è la versione a 5 porte, per cui ha una linea riconoscibile.

Italiana sciccosa e lago sullo sfondo. Non è Como, siamo a Buttermere



È una Golf GTI?
No, è una Polo GTI
vista da una
certa distanza



arriverà nessuno. Una volta a Harewood (amiamo queste vetture e vogliamo essere duri) uniremo alla scienza, sotto forma di controllo dei dati e telemetria, una forza che sconfigge tecnologia e natura: Stig. Che giornate eccezionali ci aspettano! Una volta non si sarebbe mai organizzato un test di Hot Hatch senza una Peugeot o una OPC. Oggi è diverso. In questo caso la Volkswagen fa la parte del leone, coprendo quasi la metà del nostro gruppo. Contiamole: due Golf, una Scirocco, una Polo GTI e una special guest della cugina Seat, l'Ibiza Bocanegra. Non si possono non mettere a confronto una Polo e un'Ibiza: hanno in comune pianale, sospensioni e avantreno, che differiscono solo nelle regolazioni e nei dettagli. Tanto che le variazioni di grip possono dipendere dalle diverse gomme montate sulle due vetture. La Seat ha un set-up più nervoso e reattivo. Dalla parte del condotto di aspirazione del motore c'è persino un dispositivo di risonanza per rendere più profondo il sound. Peccato che funzioni solo a regimi così bassi: più che un incoraggiamento a spingere quando vai forte, è un fastidio quando vai piano. Il motore da 180 cv con turbo e compressore, montato su entrambe le auto, è facile da usare >



Un'altra noiosa
mattina da
pendolari in coda
nel mondo di TG

Siamo in
Cumbria,
lo scenario
senza
alcun dubbio
più epico
d'Inghilterra.
Una zona
che si adatta
alla perfezione
a queste
auto pronte
e reattive





Non
si può
sostenere
che la Scirocco
non s'impegni.
L'abitacolo
è avvolgente
e basso come
un'auto da corsa.
E va come avesse
il sedere
in fiamme

e ha coppia a qualsiasi regime. Ma la risposta dell'acceleratore non è mai così immediata e il rumore degli scarichi non ispira granché: entrambe risultano un po' scialbe. Il DSG a sette marce ci fa diventare matti. Pensavo di essere il solo ad avere questo problema, ma poi tutti hanno ammesso di odiare il modo in cui, in manuale, si rifiuta di funzionare come un cambio... manuale. E in un'auto che non supera i 225 km/h sette marce sono troppe. La Polo è leggermente migliore della Seat, ma nessuno, alla fine del test, ne vorrebbe una. Il suo problema è la Golf GTI. La Polo è una versione più economica e meno brillante della Golf, perché non sfrutta il vantaggio delle dimensioni ridotte: dovrebbe essere più divertente, agile e coinvolgente. In fondo, è solo un'auto inferiore. A differenza dell'Abarth 500 esseesse, che è piccola, divertente, agile e coinvolgente. Viene voglia di darle una pacca affettuosa sullo specchietto laterale ogni volta che si scende. La misura small porta anche altri vantaggi: prima che Stig si esibisca, scommetto che la 500 sarà la più veloce nelle curve più strette. E ho ragione. L'Abarth sembra un terrier eccitato, con il motore che si fa in quattro per voi, il volante nervoso tra le mani che vi comunica cosa sta accadendo alle gomme (sempre, anche quando la situazione là sotto è incasinata). È inevitabile che, stando seduti piuttosto in alto su un'auto dal passo così corto, si finisca per essere sballottati e la guida si riveli un po' turbolenta, influenzando la trazione e la precisione in curva. Ma l'Abarth

è prorompente: dà l'impressione di auto elaborata, che noi adoriamo. Non prova nemmeno a comportarsi in modo adulto e razionale; ti tira per la manica e ti spinge nel fienile per fare qualche gioco proibito. Anche l'altra italiana presente, la Mito, ci ha fatto divertire. Nelle curve più strette si sente che il suo telaio è vivo fra le mani. Si può disegnare la traiettoria con l'acceleratore, anche se non è possibile disinserire del tutto l'ESP, che fa da rete di salvataggio. Il nuovo motore MultiAir ha coppia da vendere e il cambio manuale a sei marce è immediato e rapido. Altre novità di questa Quadrifoglio Verde sono le sospensioni adattive, che gestiscono meglio le asperità e gli avvallamenti della superficie stradale. Ma non perdiamo di vista la realtà: la Golf GTI ha una guidabilità migliore e un più efficace sistema di sospensioni passive. Attraversando i monti Pennini sulla tortuosa A66 si presenta un problema già emerso con la Mito provata per il Lifer: si usa troppo lo sterzo. Nelle curve più lunghe devi sempre correggere la traiettoria. È chiaro che il sistema, da qualche parte, è troppo elastico. Ripercorro lo stesso tratto di strada con la Mégane: ci si avvicina alla curva, s'imposta il raggio di sterzata e si tengono ferme le mani sul volante perché lo sterzo è proporzionale e prevedibile, mentre quello dell'Alfa ha bisogno di continue correzioni. Nei viaggi più lunghi, la guida della Mito stanca e, quando vuoi spassartela, ti rendi conto che lo sterzo allenta il feeling pilota-auto.

Segue a pag. 70 ➤

Se queste Hot Hatch fossero caramelle sarebbero disgustose. Ma tanto carine...

HOT HATCH



La presa d'aria dell'Impreza: le papere che volano basse sono avvisate



VW Golf GTI

La Hot Hatch originale è sempre fantastica

Il motore dell'ultima Golf GTI ha 210 cv: si tratta di un risparmiato turbo a iniezione diretta. Le sospensioni anteriori sono McPherson e quelle posteriori multilink, proprio come quelle delle altre Golf. Non c'è l'autobloccante, ma l'ESP ha un programma di gestione della trazione che ne simula il comportamento. Questo sistema, che la VW chiama XDS, migliora la performance, senza essere invasivo. Volendo è possibile avere sia le sospensioni adattive, sia il cambio DSG. Sulla nostra mancavano, ma non ne abbiamo sentito la mancanza.



VW Polo GTI

Vuole imitare la Golf GTI... ma non ce la fa. Peccato

Il punto forte della Polo è il motore Hi-tech 1.4 dotato di un compressore che garantisce una gran spinta ai bassi regimi e di un turbo che la assicura agli alti, mentre a medio regime collaborano entrambi. È a iniezione diretta ed eroga 180 cv, che non sono pochi. Il cambio è un DSG a 7 marce, senza l'opzione manuale. Il telaio è più rigido di quello della Polo standard, in più c'è l'XDS, il finto autobloccante. Esteticamente, la Polo vuole sembrare una versione ridotta della Golf GTI. Ha gli stessi sedili, le stesse strisce rosse, la stessa griglia a nido d'ape sul muso e gli stessi cerchi, anche se più piccoli, da 17".



Continua da pag. 66

È un vero peccato, ma, da solo, non sarebbe un difetto sufficiente a impedire all'italiana di piazzarsi nei primi posti di questa classifica. Ma c'è dell'altro. In questo test stiamo cercando una Hot Hatch: la Mito, come la Polo GTI e forse la Bocanegra, non ha la grinta che caratterizza la categoria. E non è solo una questione di prestazioni. Sembrano delle compatte qualunque, con solo un po' di pepe in più. Sono potenti, certo, ma nel progetto di potenziamento non c'è stata attenzione per i dettagli. Persino i sedili sono troppo eleganti e poco adatti per il compito a cui sono chiamati. Sono ottime auto, ma non è questo che c'interessa tra le montagne o le curve di Harewood. Compratele pure, se vi piace il loro stile (vale specialmente per l'Alfa), l'equipaggiamento o la cura degli interni (non scegliete la Bocanegra se amate il silenzio), ma non pensate di trovare qui la vera essenza della Hot Hatch. Non sono abbastanza coinvolgenti. Per la Scirocco vale il discorso opposto. Ha 265 cv che si scatenano sulle ruote anteriori e la forma di una coupé; quindi si potrebbe sostenere che non è una Hot Hatch. Però, ha quattro posti ed è spaziosa come la Mégane a tre porte e così è entrata di diritto nella nostra competizione. Del resto, le regole le abbiamo stabilite noi... L'abitacolo


Sul nuovo circuito di F1 del Lake District le possibilità di sorpasso sono limitate





Benvenuti
al nascondino
più breve
del mondo



della Scirocco è basso e avvolgente, sembra di essere su un'auto da corsa (anche se l'equipaggiamento e la qualità delle plastiche sono anni luce più avanti rispetto a qualsiasi auto da corsa provata). E va come se avesse il sedere in fiamme. Su strada, il suo asso nella manica è il carismatico 2.0 turbo, che borbotta a medio regime e spinge fino a 7000 giri, danzando allegro intorno alla linea rossa. Come la Golf R, ha un manuale a sei marce e non il DSG a doppia frizione: ne siamo felici, anche se l'esperienza ci ricorda che il DSG della Scirocco è meglio del sette marce della Polo. Le strade del Distretto dei Laghi, come viene chiamata questa zona, sono la rovina della Scirocco. Il telaio non è abbastanza elastico per questi dossi, le ruote saltano e vibrano, facendo sembrare l'auto poco sviluppata e senza forma. E questo nonostante la Scirocco abbia le sospensioni adattive regolabili (optional). In confronto, la Golf R, che non ha quelle sospensioni, ha una guida meno disturbata. A metà del secondo giorno, nel bel mezzo della Cumbria, il mio walkie-talkie si mette a gracchiare: "Paul, chi vince?". Dopo tutti i chilometri percorsi, me lo sto ancora domandando. Sono seduto su una roccia e guardo questa distesa multicolore di talenti, paralizzato all'idea di decidere cosa farne. La Scirocco, la Mito, la Polo, la Bocanegra e l'Abarth sono state sconfitte, anche se con onore. Ma sono meno della metà. Ne rimangono sei, diversissime tra loro per potenza e prezzo. Ma, quanto a fascino, sono pericolosamente vicine. Così vicine che l'unico modo per scegliere è guidarle di nuovo una per una. Domani partiamo per Harewood. 

La 500
Abarth
non prova
nemmeno
a comportarsi
in modo adulto
e razionale;
ti spinge
nel fienile per
fare giochi
proibiti

Andateci voi...



L'Honister Pass si trova sulla B5289, 16 km a Sud di Keswick. In cima al passo c'è la Honister Slate Mine, una miniera di ardesia di proprietà di Mark Weir, il nostro elicotterista. Per l'8 novembre Mark ha organizzato un rally storico sulla strada che porta fino alla miniera. Tutto su www.honister.com

Se cercate un albergo nella zona, provate lo Scafell Hotel a Rosthwaite, a 10 minuti da Honister, con strade bellissime a portata di mano.



L'hotel sorge vicino al Lago Derwentwater. Barnes Wallis, l'inventore della bouncing bomb (o bomba rimbalzante, impiegata per la prima volta nel 1943) soggiornò qui. Camere classiche e buona birra. www.scafell.co.uk

Per altre informazioni sul Lake District e sulle sue fantastiche strade visitate il sito ufficiale: www.cumbriatourism.org

Ma prima qualche VW in azione... 