

# Datti da fare, Stig

S  
T  
A  
R  
T



È il momento di farci da parte. "Lui" è arrivato, circondato da un nugolo di zanzare e seminando limatura di ferro. È pronto a mettersi all'opera

TESTO **Paul Horrell** - FOTO **Lee Brimble & Barry Hayden**



Guardategli  
la faccia.  
Stig adora  
la Focus RS500



**L**

**E VALLI** dello Yorkshire sfumano all'orizzonte. E lungo la strada per Harrogate ci sfilano davanti paesini da cartolina con prati verdi, muretti a secco e piccole fattorie. Le pecore belano, gli uccellini cinguettano, il cielo è sereno, ma a noi non importa. Perché Stig è appena arrivato. È comparso a piedi in una nuvola di zanzare, pronto a segnare undici tempi separati, il primo dall'ultimo, da appena cinque secondi. V'interessa ancora il panorama? Cinque secondi. Un margine rispettabile per aggiudicarsi la vittoria in una gara di due ore. Ma su un giro di poco più di un minuto sono un baratro. Eppure, quando Stig ha finito il suo lavoro a Harewood Hillclimb (vedi pag. 88), sono proprio cinque i secondi che separano l'Impreza Cosworth dall'Alfa Mito. Se per eleggere la vincitrice ci bastasse guardare il tempo sul giro, il nostro lavoro sarebbe facile. Ma noi non guardiamo solo il cronometro. Noi prenderemo i tempi di Stig, li sommeremo alle impressioni sul circuito in salita, poi moltiplicheremo il tutto per quello che abbiamo imparato in Cumbria e solo allora sceglieremo l'auto che ci è piaciuta di più. Sarà un lavoro duro. Ma non ci lamentiamo... Facciamo un breve ripasso. Abbiamo eliminato cinque partecipanti al test: Bocanegra, Polo, Mito, Abarth e Scirocco R. Ma, dato che sono arrivate fin qui, sarebbe

scortese non portarle fino alla Hillclimb. E facciamo bene, perché scopriamo che nessuna se la cava male. Sono quasi tutte precise, agili e divertenti. L'Alfa è migliore in pista che su strada, perché le ruote non sobbalzano più tanto e si può sfruttare l'ottimo motore. OK, se vogliamo essere pignoli, l'Abarth potrebbe avere un avantreno più incisivo in ingresso di curva e un più efficace cambio manuale, mentre sulla Seat e sulla Polo ci disturba il DSG un po' radicale. Quella che più ci sorprende è la Scirocco R, che agita il sedere in una o due curve, soprattutto quella in contropendenza che deve affrontare in terza. È vero, l'ESP l'ha ripresa, ma non prima di una correzione istintiva da brivido da parte del pilota. Idem con la Golf R. No, stiamo scherzando. La Golf R è diversa dalla Scirocco R. La Golf top di gamma, infatti, ha la trazione integrale ed è tutta un'altra storia. Si arrampica sulla pista di Harewood con estrema efficienza, eppure non è pesante o inerte come molte Audi quattro. E non dà l'impressione di tendere alla trazione posteriore come l'Impreza: il suo settaggio fa pensare a una tutto avanti molto efficiente. Ha uno sterzo preciso e, dato che sotto il cofano c'è un quattro cilindri al posto del VR6 delle vecchie Golf R, non è così pesante di muso. Non ha la musicalità della vecchia R32 ma l'handling superiore vi consola in fretta della perdita. E il suo quattro cilindri è uno dei più carismatici sul mercato. Adesso qualcuno obietterà che la natura più ondeggiante del telaio della Scirocco e il suo assetto più basso la rendono la R più divertente in pista. Ma sulla strada non c'è sfida. La Golf R è prevedibile e sfruttabile ed è sempre dalla vostra parte. Le sospensioni passive funzionano meglio di quelle adattive

La Golf R si arrampica sulla pista di Harewood con spietata efficienza eppure non è pesante o inerte come alcune Audi quattro. È un'alleata su qualsiasi strada



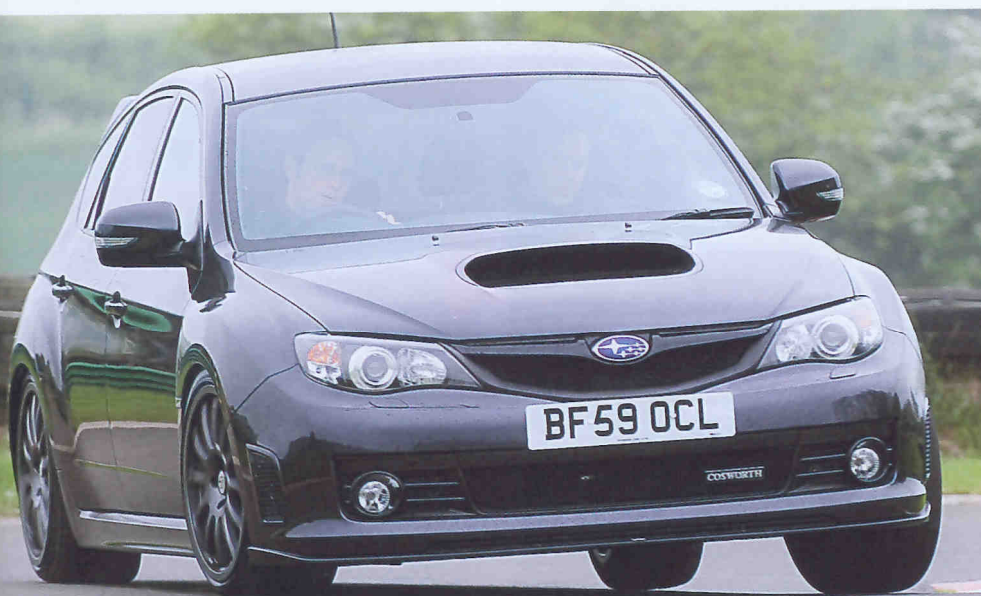
Stig va in cerca di un'altra Hot Hatch pronta a farsi strapazzare



## 500 Abarth esseesse

### Come trasformare la 500 in un razzo

La normale 500 Abarth da 18.051 euro ha un 1.4 turbo da 135 cv che, per stare sotto il cofano, richiede un muso più lungo della Fiat 500 di serie. Il kit esseesse da 3200 euro vi arriva in una cassa di legno, che poi potete usare come tavolino da caffè. Il kit consiste in una nuova mappatura e un filtro dell'aria che portano il motore a 160 cv e 230 Nm di coppia, oltre a nuove molle, dischi freno forati e cerchi da 17". Non male per una piccola compatta da 1035 kg che ha un telaio normalissimo con sospensioni a schema MacPherson all'anteriore e un ponte torcente al posteriore. È l'unica auto tra le presenti con un cambio a cinque marce, ma questo non è un dettaglio importante.



Dov'è la carrozzeria blu elettrico? E i cerchi dorati?

della Scirocco, anche sui percorsi impegnativi del Lake District. È vero, ha una guida ferma, ma riesce sempre a essere fluida senza muoversi mai a scatti. Il lavoro di sviluppo fatto per la R è accuratissimo. Non si tratta solo della solita, spietata efficienza tedesca: per esempio, la Golf R monta luci posteriori a LED, che la GTI non ha... Persino i contabili della Volkswagen devono provare un amore folle per quest'auto. La Golf R è un'auto formidabile, con una riserva quasi infinita di talento e virtù. È un'alleata fedele, qualunque cosa si faccia e su qualunque strada. Ma vale quei 12 mila euro più della Golf GTI? Be', forse no. E tenuto conto di quanto adoriamo la R, quest'affermazione la dice lunga sulla GTI. La GTI, sempre al top, anche dopo 34 anni. I suoi 210 cv non sembrano tanti e non c'è niente di unico nella sua tecnologia, ma tutti gli elementi che la formano stanno bene insieme e, uniti, danno prestazioni più elevate. Sgattaiola per i tornanti di Harewood con molta trazione ed è sempre docile. In strada, ha il confort di guida migliore fra tutte e undici le sfidanti, insieme a sospensioni ben settate che le permettono di affrontare senza problemi

La  
Mégane  
ci fa  
impazzire.

I progettisti  
hanno lavorato  
senza sosta, ogni  
ora del giorno  
e della notte,  
per trasformare  
l'esperienza  
di guida in  
un Nirvana

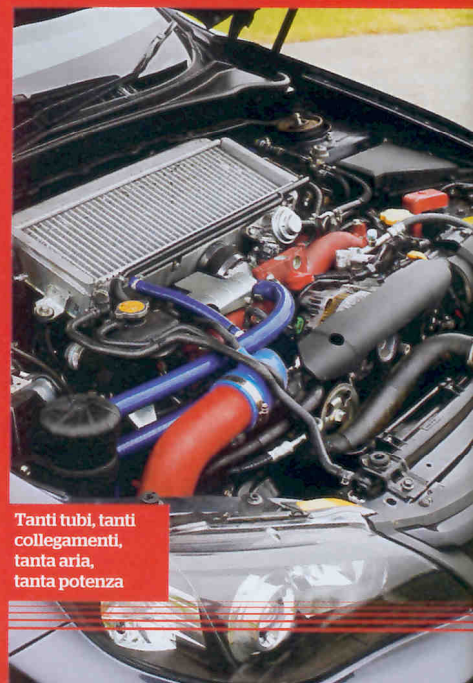
anche le strade più impegnative. L'erogazione della potenza, la coppia e il sound non sono stratosferici come sulla Golf R, ma questo significa che è più semplice da usare. E poi è progettata e rifinita bene. Nessuno vi farà domande se siete alla guida di una Golf GTI: ecco perché è una scelta un po' ovvia e troppo comoda. Finito il nostro test, ho attraversato in lungo e in largo il Paese in orari assurdi e posso assicurarvi che la GTI si è rivelata fantastica. Se la batosta inferta alla Scirocco R dalla Golf R (e persino dalla Golf GTI) è grave, ancora peggio è l'umiliazione subita per mano della rivale concettualmente più simile, la Mégane RS. Anche la Renault è una compatta sportiva in stile coupé con un 2.0 turbo molto pompato. Con i suoi 250 cv è meno potente della Scirocco: sono solo 15 in meno, il 6 per cento, niente di cui preoccuparsi. L'erogazione ai medi regimi è generosa e prevedibile. Eppure il motore della Mégane ci delude: la sua colonna sonora è poco incisiva e tocca troppo presto la linea rossa, a soli 6000 giri. C'è anche

il segnalatore di cambiata che sembra non smettere mai di lampeggiare. La RenaultSport non si limita a infilare un motore potente sotto il cofano, a irrigidire le sospensioni, a pregare il santo patrono delle Hot Hatch e poi mollare tutto e andare a godersi una lunga pausa pranzo. Gli ingegneri e i progettisti lavorano ogni ora del giorno e della notte, analizzando l'auto pezzo per pezzo e modificando ogni dettaglio necessario per trasformare la vostra esperienza di guida in un Nirvana. Nel caso della Mégane hanno progettato un telaio capace di gestire facilmente la sua immensa potenza. Questa versione Cup, poi, ha il differenziale autobloccante e sospensioni anteriori speciali (simili a quelle di Focus e Clio). Ha molta trazione e poche reazioni di coppia al volante e si lancia sulla pista di Harewood (quasi) senza aver bisogno del pilota. In strada lo sterzo velocissimo e preciso al millimetro la rende pronta e attenta, ma, poiché non ci sono elementi di disturbo, è anche rilassante. La guida è rigida, ma risulta confortevole grazie alle sospensioni ben tarate. La seduta bassa rende tutto più stabile. Oltre ad avere eccellenti sedili quasi da corsa, anche l'abitacolo è rifinito a dovere. Fra tutte le auto presenti, la Mégane Cup unisce il look di base più accattivante ad azzeccati dettagli da Hot Hatch. Merito dell'accurato lavoro di conversione della RenaultSport: oltre agli spoiler che ora sono più

## Renault Mégane 250 RS Cup

### La magia francese del travestimento

La Mégane di serie a tre porte è un'auto snella e grintosa già di suo, ma la RenaultSport le ha dato un nuovo scopo e un nuovo look. Adesso ha uno spoiler anteriore e una presa d'aria più grande, i passaruota più larghi e uno scarico centrale con il silenziatore progettato in modo tale da ridurre il sollevamento aerodinamico del posteriore. Il 2.0 turbo ha il VVT, 250 cv e coppia su tutto l'arco dei giri. Si può avere il telaio in due versioni: quella standard, con le sospensioni anteriori di lega a schema MacPherson "evoluto", e la versione Cup, con molle più rigide, barra antirollio e il differenziale autobloccante.



Tanti tubi, tanti collegamenti, tanta aria, tanta potenza



Ogni tanto Stig beve una sorsata da questo contenitore



## VW Scirocco R

### Un altro peperino creato a Wolfsburg

La Volkswagen ha potenziato la Scirocco portandola a 265 cv. Il telaio della R, anche se è stato elaborato, è sostanzialmente simile a quello delle altre Scirocco (e dell'intera famiglia Golf) con le sospensioni a schema MacPherson all'anteriore e multilink al posteriore; anche gli ammortizzatori sono standard, ma volendo si possono avere quelli a gestione elettronica dello smorzamento. La Scirocco R è un filo più larga della Golf, ma il passo è lo stesso, così i due passeggeri posteriori hanno abbastanza spazio per le gambe. Per questo abbiamo deciso di considerarla una Hot Hatch.



## Seat Ibiza Bocanegra

### Costruita per la velocità, progettata per il sound

L'Ibiza è l'auto sulla quale è basata la Polo. Ha un look più incisivo con quelle pieghe sulla carrozzeria e il corpo da coupé. Ha anche le griglie, il diffusore e gli inserti di carbonio da Hot Hatch, ma la maggior parte di essi servono solo per fare scena. La sua profonda griglia la fa sembrare più alta e più stretta della Polo. Il 14 ha un turbo e un compressore ed è accoppiato al cambio DSG. Il telaio è un po' più rigido, ma riesce a gestire bene dossi e cunette. Si può avere lo stesso pacchetto senza i dettagli estetici e risparmiare poco più di un migliaio di euro comprando l'Ibiza Cupra.



evidenti, sono stati ripensati muso e coda. La Mégane è davvero veloce, sulla Hillclimb come su strade più impegnative. Dovrebbe anche eccitarci, eppure non ci ha colpito... Non è solo la mancanza di grinta del motore, è anche lo sterzo poco sensibile che non vi fa partecipare del tutto all'esperienza di guida. Così la Mégane è stata bocciata, anche se di poco. La Focus mette le cose a posto: lei sì che vi coinvolge nella guida. Portarla sui tornanti della Hillclimb o spingerla alla massima velocità possibile su strada richiede ogni risorsa fisica e mentale. Bastano i suoi 349 cv a catturare l'attenzione, che, uniti alla coppia erogata dal turbo, al cambio a innesti corti e alla trazione anteriore, vi lancia nella superstrada del caos. E non scherza: guardate la carrozzeria nera dall'aria minacciosa, gli enormi spoiler, gli scarichi grandi come tombini, le prese d'aria e gli sfoghi. Il sound del cinque cilindri è profondo, la spinta è fluida e progressiva. Non dubitate mai delle sue prestazioni: non fate in tempo a partire che già dovete mettere la seconda, con la valvola wastegate che strilla e fischia. Le altre marce seguono poco dopo, una dopo l'altra. Per essere sicuri che il telaio della RS500 gestisse quella spinta poderosa, gli ingegneri hanno fatto tutte le analisi, le misurazioni e i test del caso. Ma non hanno stravolto l'essenza della RS. A eccezione del motore, di qualche cucitura a vista nell'abitacolo e del look esterno alla Dart Fener, la RS500 è come la RS. E questo non fa che aumentare la nostra ammirazione per l'originale. Ciò significa che si può ottenere senza problemi la potenza in più della RS500 anche montando un kit sulla RS. Di conseguenza, la RS500 ha molta reazione di coppia allo sterzo, come la vettura standard. Ma, se tenete duro, non v'intralcia. Merito delle efficienti sospensioni RevoKnuckle. Grazie poi al differenziale autobloccante e alle barre antirollio ben fatte, la trazione in uscita dalle curve più strette è fantasmagorica. Si può ricominciare a dare gas prima di quanto si pensi e, data l'assenza dell'effetto Lag, la spinta è immediata. Però... L'acceleratore è difficile da dosare: basta sollevare un po' il piede e il motore sembra perdere la sua



Stig tiene le mani a ore sei. Non l'ha imparato in un'autoscuola...

La Clio RS  
Light in fila  
per entrare  
a Harewood



spinta, con il risultato che, affrontando un tornante, si procede a balzi. Ha comunque un grip fantastico. Come l'handling, che vi permette di strapazzare a piacere l'anteriore o il posteriore, correggere la traiettoria con l'acceleratore e riprendere il sedere ballerino grazie allo sterzo perfettamente collegato. Anche gli ammortizzatori sono di prima classe, come ha dimostrato sulle strade del Lake District, dove non si è mai lasciata intimorire. Ma non è finita qui. La Ford riesce sempre ad armonizzare ogni comando e nel caso della Focus RS questo significa che i freni, lo sterzo, la frizione e il cambio sono sostanziosi e veloci. E funzionano benissimo anche quando li si tratta con gentilezza: se volete passeggiare tranquilli per le strade di periferia, la RS non vi morderà. Quando la strada si apre di nuovo, seppellite l'acceleratore e vi stupirete della sua fame di accelerazione. In certi casi è persino più veloce dell'Impreza. E non di una qualunque, ma di una CS400 con marchio Cosworth, 400 cv e uno 0-100 da Gallardo. La ragione è semplice. Per sentire la spinta dell'Impreza, dopo aver dato gas a 3000 giri, dovete contare fino a cinque. Colpa del turbo Lag. Ma, quando la CS400 è partita, è irraggiungibile. L'eccezionale ritmo del suo Flat Four cresce freneticamente, mentre la lancetta si avvicina alla linea rossa. Il cambio a innesti corti infila con sicurezza la marcia successiva e i freni annientano la velocità prima di entrare in curva. Sulla pista di Harewood, l'Impreza rivela tanto grip, ma anche una potenza tale da neutralizzarlo. Senza contare lo straordinario sterzo che, a seconda di quanto avete precaricato il differenziale centrale con un tastino vicino al freno a mano, vi regala una bella scodata in uscita di curva. Rispetto alle altre Hot Hatch, la Cosworth esige concentrazione, ma gli effetti della scarica



## VW Golf R

### Più muscoli per diventare R. Ottimo

La Golf è più cara di 3325 euro rispetto alla Scirocco R, ma per quei soldi avete in cambio la trazione integrale e 5 cv extra, per un totale di 270 cv, erogati da un motore simile, un 2.0 a iniezione diretta. Con l'integrale e la carrozzeria più voluminosa arriva a 1446 kg, circa 100 kg più della Scirocco, eppure il suo 0-100 è inferiore (5"7), grazie al vantaggio delle quattro ruote motrici. E Stig riesce a farle staccare sul percorso tortuoso della Hillclimb un tempo ancora più veloce. L'auto che abbiamo in prova monta i cerchi optional da 19", che vanno bene anche senza le sospensioni adattive (sempre optional).



# Stig e la chimica della velocità



RS500: oltre al domopak, può essere avvolta nelle fajitas...

**Noi di TopGear non ci affidiamo spesso alla scienza, perché sostanzialmente non la capiamo, ma qui occorrono un po' di dati. Oggettivi. Stig, vieni qui**

CON I SUOI 143 km, la pista di Harewood Hillclimb a Nord di Leeds è la più lunga del suo genere in Inghilterra. Fin dal 1962 è stata percorsa dalle auto più strane. Oggi abbiamo portato qui le Hot Hatch perché questo circuito è un'ottima replica delle nostre migliori strade secondarie, ma senza il rischio che qualcuno arrivi dalla corsia opposta. Ci sono otto curve, tutte diverse tra loro e molto impegnative (vedere disegno a destra), anche se Stig non sembrava faticare troppo a guidare qualunque auto sui saliscendi della pista con precisione millimetrica. Qui sotto riportiamo la classifica delle undici auto ordinate in base ai tempi sul giro, più un paio di altri dati tecnici. Con 400 cv, la trazione integrale permanente e un buon differenziale non è una sorpresa che la più veloce in pista sia stata la Subaru.

La Focus le si avvicina quanto a potenza (349 cv), ma ha la trazione anteriore quindi tende a perdere grip in uscita di curva. È comunque più veloce della Golf R a trazione integrale e questo vi dà un'idea di quanta spinta abbia questa pepatissima Ford. A livello di dati, le sorprese più grandi sono state le Renault. Date un'occhiata all'accelerazione laterale (g in curva) nella curva più veloce, la Willow, e alla decelerazione (g in frenata) nelle Esse:

qui le francesi fanno registrare i valori più alti perché Stig adora la fiducia che trasmettono e il grip anche se, a causa della potenza ridotta, i tempi sul giro non sono dei migliori. Le auto più potenti del gruppo hanno toccato la velocità massima in cima alla collina, dove le più piccole (e la Golf GTI standard) sono rimaste senza fiato. Note che la classifica delle auto in base al tempo sul giro è praticamente identica a quella in base alla potenza: solo la piccola 500 si distingue, battendo la più grande e pesante Mito pur con meno cavalli a disposizione. Da questa classifica non si vede, ma la 500 Abarth è stata anche la più veloce nella curva più lenta, grazie a passo corto e maneggevolezza. Non vi basta? Allora, per girare in pista come se foste di fianco a Stig avendo sempre sott'occhio tempi e accelerazioni, andate su [www.topgear.com](http://www.topgear.com).



di elettricità ad alto voltaggio che vi fa provare non si esauriscono al traguardo. In strada, all'inizio, l'anteriore sembra leggero e beccheggia come quello della 911, mentre, per la maggior parte di noi, lo sterzo è troppo vivace. Ma, andando in appoggio nelle curve sconnesse, il telaio della Cosworth è nel suo elemento. Le sospensioni sembrano sempre capaci di assorbire tutto quello che la strada presenta, non importa quanto l'asfalto sia dissestato, e trasmettono tutte le informazioni su grip e cambi di direzione. La Cosworth è una magnifica rielaborazione della STI di serie e si comporta quasi come una rallysta, senza però rinunciare a una certa dose di civilizzazione. Ma vale l'equivalente di 60 mila euro? Be', per quello che vi portate a casa è un prezzo stracciato. La Cosworth ammette che, con i 75 esemplari di questa serie limitata, non riuscirà mai a recuperare quanto ha speso per le modifiche apportate a motore e telaio. Ma è stata costruita per stabilire un contatto con la Subaru, da cui la Cosworth spera di ricevere in futuro altri lavori. Ma questi discorsi economici a noi non interessano. Conta capire se vale quei 60 mila euro, solo 10 mila euro in meno di una M3. Guardando il cruscotto, sedendosi sui sedili molli che sostengono poco, premendo l'acceleratore e trattenendo il respiro fino a diventare cianotici prima che l'auto superi il Lag e si rimetta a spingere, la risposta è no. Ma allora quali auto ci rimangono? Le avete contate? Abbiamo eliminato cinque sfidanti nel Lake District e adesso ne abbiamo fatte fuori altre cinque. Pensando alle dieci scartate, non è immediato identificare quella che manca, quella che vedrete se girate pagina. Non vale sbirciare. Ammettiamolo, quando abbiamo programmato la nostra sfida non ci aspettavamo che vincessero proprio questa, ma, alla fine, ci ha conquistati tutti. Anche se a Harewood è stata di quattro secondi più lenta dell'Impreza. Ma quando Stig è sceso da quella che sarebbe diventata la vincitrice del test vi giuro che si è girato, si è fermato e poi ha fatto un impercettibile segno con la testa, nella sua direzione. Allora sul prato accanto alla Hillclimb è calato il silenzio, poi tutte le pecore si sono messe a belare all'unisono. Avevamo trovato la vincitrice. Adesso potete girare pagina. 📄

## Cosa c'è da sapere



**La più veloce**

**1**  
**Impreza Cosworth - 400 cv**  
Tempo sul giro: **1'5"51**  
G laterali: **1.15**  
G in frenata: **0.90**  
G in accelerazione: **0.71**  
Vel. max raggiunta: **130 km/h**



**2**  
**Ford Focus RS500 - 349 cv**  
Tempo sul giro: **1'6"06**  
G laterali: **1.13**  
G in frenata: **1.08**  
G in accelerazione: **0.57**  
Vel. max raggiunta: **129 km/h**



**3**  
**VW Golf R - 270 cv**  
Tempo sul giro: **1'7"17**  
G laterali: **1.13**  
G in frenata: **0.99**  
G in accelerazione: **0.54**  
Vel. max raggiunta: **118 km/h**



**6**  
**VW Golf GTI - 210 cv**  
Tempo sul giro: **1'8"48**  
G laterali: **1.13**  
G in frenata: **1.08**  
G in accelerazione: **0.53**  
Vel. max raggiunta: **130 km/h**



**7**  
**Renault Clio RS - 203 cv**  
Tempo sul giro: **1'9"40**  
G laterali: **1.26**  
G in frenata: **1.18**  
G in accelerazione: **0.54**  
Vel. max raggiunta: **124 km/h**



**8**  
**Seat Ibiza Bocanegra - 180 cv**  
Tempo sul giro: **1'9"97**  
G laterali: **1.19**  
G in frenata: **1.10**  
G in accelerazione: **0.50**  
Vel. max raggiunta: **112 km/h**

LEGENDA Gda 0a2

# Harewood Hillclimb



**4** **VW Scirocco R - 265 cv**  
 Tempo sul giro: **17'43**  
 G laterali: **1.14**  
 G in frenata: **0.87**  
 G in accelerazione: **0.55**  
 Vel. max raggiunta: **119 km/h**



**5** **Renault Megane Cup - 250 cv**  
 Tempo sul giro: **17'38**  
 G laterali: **1.17**  
 G in frenata: **1.21**  
 G in accelerazione: **0.63**  
 Vel. max raggiunta: **120 km/h**



**9** **VW Polo GTI - 180 cv**  
 Tempo sul giro: **17'45**  
 G laterali: **1.16**  
 G in frenata: **1.01**  
 G in accelerazione: **0.53**  
 Vel. max raggiunta: **114 km/h**



**10** **Fiat 500 Abarth esseesse - 160 cv**  
 Tempo sul giro: **17'42**  
 G laterali: **1.13**  
 G in frenata: **0.85**  
 G in accelerazione: **0.46**  
 Vel. max raggiunta: **111 km/h**

## Magic VBox

Non avremmo potuto fare questo lavoro senza l'aiuto di Mike, un ragazzo sveglio della Racelogic ([www.racelogic.co.uk](http://www.racelogic.co.uk)). Mike ha attaccato un ricevitore GPS a ognuna delle undici sfidanti, noi abbiamo convinto Stig a entrare in auto e poi ci siamo goduti lo spettacolo. Potete fare lo stesso anche voi su [www.topgear.com](http://www.topgear.com)



**11** **Alfa Mito QV - 170 cv**  
 Tempo sul giro: **17'35**  
 G laterali: **1.19**  
 G in frenata: **0.82**  
 G in accelerazione: **0.53**  
 Vel. max raggiunta: **113 km/h**



Stig: così veloce sull'Impreza da doppiare se stesso sulla Mito

La piú lenta

**HOT HATCH**



# MEGA TEST WINNER

## Renault Clio RS Light

### È emotiva? Tanto meglio

Ci siamo bevuti il cervello? Possibile che la migliore sia l'unica auto fra le undici partecipanti che non ha il turbo, quella con la coppia più bassa e con uno Stig-time da fanalino di coda? Proprio lei dovrebbe vincere la sfida? Sì, perché la Clio RS va al di là dei dati e delle cifre. Li bypassa completamente e va dritta al cuore e all'anima del guidatore. Racchiude in sé l'esperienza lunga vent'anni di una famiglia di mini Hot Hatch con il grosso motore e la carrozzeria allargata, nata con la Clio 16V, che comprende la Williams, le varie Clio 172 e 182, la 197 e la R27. L'intensità di questo retaggio tecnologico qui raggiunge la perfezione. Il motore da 100 cv per litro è formidabile, ma questo è soltanto l'inizio. La RS 203 cv ha un cambio corto e con innesti precisi, la carreggiata allargata, le sospensioni anteriori esclusive per questa versione e i freni Brembo. Ha passaruota più larghi e, quelli anteriori, hanno estrattori funzionali. Lo scarico ha una forma speciale per sposarsi col diffusore, sistemato in modo tale da creare deportanza, come sulle auto da corsa. Tutta quest'attenzione ai dettagli alla fine paga. La Clio RS è magicamente pura nelle sue azioni. Il motore non sovralimentato vi permette di entrare in sintonia con le ruote anteriori in modo immediato e preciso. E anche se non ha una coppia esagerata, la linea rossa oltre i 7000 giri non è male. Nemmeno il suo latrato acuto e incalzante. La frizione e il cambio sono precisi e veloci, idem per il telaio. Lo sterzo, poi, lo è al millimetro. C'è poco rollio, tanto divertimento anche quando si tocca il limite e una comunicazione chiara e immediata tra le gomme e il vostro cervello. Quando si preme il freno o l'acceleratore oppure si sterza, non sembra mai che l'ordine arrivi dal guidatore, piuttosto sembra che chi è al volante si limiti a dare alla Clio il permesso di fare quel che vuole. Quest'auto adora i cambi: di direzione, di velocità, di qualsiasi genere siano. Semplicemente, le piace giocare. Eppure è anche molto civilizzata. È un po' dura, ma non agitata: in autostrada è rilassata e nel traffico è facile da gestire. Se non vi piace l'abitacolo un po' freddo della versione Light, potete puntare sulla plancia più morbida al tatto della RS e aggiungere il telaio più rigido della Light e i suoi meravigliosi sedili da corsa. È lei la regina delle Hot Hatch: è un'auto che potete guidare tutti i giorni e che ha una purezza di guida che la maggior parte delle Supercar si sogna. 