Guidare auto sportive? Emozionante come andare sulle montagne russe, immagina chi non l'ha mai fatto. Ma non è così. Il piacere deriva dalla conoscenza, dall'allenamento, dalla cura del dettaglio. E i tutor, gli autovelox, le limitazioni dei pericoli? No problem. Il teatro d'azione del test organizzato da "Safe-Drive", con sei auto sportive dal costo non proibitivo, è stato il Cremona Circuit, senza limiti di velocità e in grande sicurezza.

Ci rimane solo lo zero-cento. Sì, proprio quel sottile, perfido piacere di scattare al semaforo e lasciare tutti di stucco mentre, purtroppo, un altro semaforo si avvicina e la luce rossa costringe di nuovo a fermarsi. Nell'era del tutor e dell'autovelox tutto è stato rivoluzionato. Perfino le pubblicità dedicate alle automobili, che hanno bandito di menzionare la velocità massima e usano con parsimonia i km per litro. Tutti gli automobilisti, infatti, sanno che gli agguati elettronici mettono a rischio la patente mentre il gap tra i consumi di omologazione, anche realizzati con il nuovo sistema Wltp, e quelli reali valgono una differenza sul campo di almeno il 15-20 per cento.

Quindi, ormai archiviato da tempo il record personale "da casello a casello" nel libro dei ricordi da leggere ai nipotini davanti al camino, come e dove si può dare sfogo oggi al brivido solo un'auto cattiva riesce a trasmettere? Andando a sgasare su una pista, chiusa a pedoni, biciclette, moto, monopattini, autisti distratti dal telefonino, dotata dei proverbiali spazi di fuga e con l'assistenza di specialisti per divertirsi ad andare forte senza rischiare l'osso del collo, il proprio e quello del prossimo.

Questa, per sommi capi, la scelta della redazione di “Safe-Drive” per simulare in scala ridotta le emozioni che provano i grandi del volante e il piacere di stare alla guida di auto sportive con un rapporto peso-potenza devastante. L’esperimento è andato in scena sul circuito di Cremona, una specie di “Teatro alla Scala” della velocità. Una pista veloce e tecnica, studiata e voluta da Marzio e Alessandro Canevarolo, che si trova a San Martino del Lago. Lunga 3.450 metri si sviluppa su sei curve a sinistra e cinque a destra di diverso raggio e un rettilineo lungo quasi un km mentre il senso di percorrenza è antiorario. La sicurezza del tracciato è garantita da barriere elastiche e protette, in alcuni punti, da pile di gomme a più file. Sono state realizzate, inoltre, aree di decelerazione dei veicoli, con letti di ghiaia all’esterno di ogni curva.

Nell’organizzazione di un test auto sportive di questo tipo, un grazie grande così va ai partner tecnici di “Safe-Drive” che hanno contribuito a una perfetta messa a punto delle vetture di questo confronto non comparativo ma informativo ed educativo.

Oggi più che di meccanici si può parlare di meccatronici e ai tecnici del network di assistenza ‘a posto’ **Rhiag** sono bastati pochi minuti per verificare le condizioni di salute di ciascuna delle sei vetture del test. È stato sufficiente collegarsi via wireless all’auto con strumenti di diagnosi per avere un quadro preciso dei componenti del sistema.

Agli uomini **Bosch**, multinazionale leader nella produzione di dispositivi di sicurezza per le automobili, è stato riservato il compito di monitorare la reattività dei sistemi elettronici, dall’Abs, per evitare il bloccaggio delle ruote in frenata, ai controlli di trazione, dai dispositivi antislittamento agli Adas, i sistemi avanzati di assistenza alla guida, più utili nel traffico per evitare incidenti che non nella guida in pista. Fondamentali in una prova di questo tipo le gomme **Hankook**, controllate più volte dai tecnici durante le sessioni in pista per assicurare il massimo grip in ogni punto del circuito. Ecco per ciascuno dei sei modelli protagonisti di questa kermesse le impressioni di chi le ha guidate sul Circuito di Cremona

alla ricerca del piacere della guida e dell’ebbrezza della velocità in grande sicurezza.

ABARTH 695 70° ANNIVERSARIO

-

-
70°
anniversario
ONE OF 1949

-
ALCAR
HANKOOK
BOSCH
Tecnologia per la vita
a posto
ABARTH

-

-

Sulla griglia di partenza di questo speciale auto sportive un posto spetta di diritto al marchio Abarth che nel 2019 ha compiuto i 70 anni. Una storia meravigliosa nata da Karl Abarth che ha voluto firmare le proprie vetture avvalendosi dell'esperienza e della passione maturate durante gli anni in Cisitalia. Chi non ricorda le marmitte Abarth, diventate subito famose assieme al loro inconfondibile scorpione? In tanti si chiedono ancora il perché di questo simbolo. E' semplicemente il segno zodiacale del fondatore ma per gli appassionati significa molto di più.

Questa lunga storia oggi viene celebrata attraverso la 695 70° Anniversario. Si tratta di una edizione speciale, già ambitissima da cultori e collezionisti che abbiamo avuto il piacere di scatenare sul tracciato di Cremona. Il look racing è quello delle grandi occasioni, senza tradire però lo spirito Abarth da sempre immune da eccessi. Cattura lo sguardo l'alettone posteriore ad assetto variabile. Regolabile manualmente in ben 12 posizioni, con un'inclinazione da zero a 60 gradi, l'ala consente di aumentare il carico aerodinamico che alla velocità di 200 km/h può raggiungere i 42 kg. La livrea è per intenditori; specifici sticker su cofano, fianco e tetto spiccano su una nuova tinta ribattezzata Verde Monza 1958, un omaggio al colore della prima 500 Abarth che in quell'anno, sul circuito brianzolo staccò

sei record internazionali. Un primato rievocato anche dagli scarichi attivi dal nome inequivocabile “Record Monza”. Basta premere un semplice tasto e il 1.4 T-Jet alza improvvisamente la voce. Il resto lo fanno i passaruota aumentati, le grandi prese d’aria e i cerchi in lega da 17 pollici. In pista è scattato il divertimento. Lo si aspettava ancor prima di porsi alla guida, una volta messi a confronto peso e potenza. I 179 cv del quattro cilindri portano a spasso i mille kg della 695 con estrema esuberanza. Perfino troppa se non fosse tenuta sotto controllo dai freni Brembo con pinze in alluminio a quattro pistoncini su dischi da 305 mm all’anteriore e di 240 al posteriore. Un impianto quasi sovradimensionato che ha permesso di ritardare la frenata anche in fondo ai rettilinei più veloci. A far salire l’indicatore dei giri in pochi metri provvede la turbina Garrett, che assieme ai 250 Nm di coppia massima consente uno scatto imperioso da 6,7 secondi nel classico zero-cento. Troppo breve però il rettilineo del Cremona Circuit per permettere all’Abarth di raggiungere tutti i suoi 225 km/h di velocità massima. Nel misto gli ammortizzatori Koni, sia anteriori che posteriori, hanno invece consentito di tenere sotto controllo il carico dei pesi. Negli inserimenti, anche quelli più spregiudicati, la vettura non sorprende con reazioni involontarie. Aiuta non poco anche il supporto laterale dei Sedili Sabelt Tricolore con guscio in carbonio. Il prezzo di questa scatola dei divertimenti è di 34.600. Un dettaglio indifferente per i tanti cultori del marchio per i quali è scattata la corsa all’acquisto di un oggetto di culto, in edizione limitata a 1.949 esemplari. Evidentemente vedere brillare tra i sedili la targa con l’anno di fondazione e il numero di serie, non ha prezzo.

Michele Fontana

FORD FOCUS ST

-
CREMONA CIRCUIT
Bergamonti

-
ST
FORD PERFORMANCE
SYNC
VOL
TUNE

“Nessuna opera che non abbia un carattere aggressivo può essere un capolavoro”, affermava Filippo Tommaso Marinetti. Ma se la passione del poeta futurista per le automobili si interruppe in un fossato pieno d’acqua dopo appena un km con la sua nuovissima Isotta Fraschini completamente distrutta, non si può dire che l’intuizione fosse sbagliata. Ne sanno qualcosa quelli di Ford che, con la nuova Focus ST, immettono sul mercato una vettura in grado di competere con le più cattive del segmento C (come gli esperti classificano le auto medie) grazie a un mix di incontestabile sportività e migliorie tecniche. Ford Focus ST 2020, da buona sportiva appunto, si presenta ribassata di 1 cm, cerchi da 18 pollici o da 19 a pagamento, pneumatici sport e uno spoiler posteriore più accentuato che implementa il carico aerodinamico, disegna un profilo molto più accattivante e fa da controcanto ai due scarichi posizionati alle estremità del paraurti. Tra le novità scintilla un sistema di griglie anteriori maggiorato sia sulle fasce superiori che su quelle anteriori, certamente dal forte impatto visivo e indispensabile a far respirare un motore che a questo giro di boa cresce in potenza di ben 30 cv rispetto alla generazione precedente. Ford Focus ST monta infatti un 2.300 Ecoboost a benzina da 280 cv e 420 Nm di coppia in grado di garantire un’accelerazione zero-cento in 5,7 secondi.

Per toglierci qualche sfizio l'abbiamo testata sulla pista del Cremona Circuit mettendola nelle mani esperte di un istruttore professionista. Ed è stato un mix di adrenalina, performance. Una volta passati alla modalità Track (pista), infatti, limitando l'elettronica di controllo, ci si assicura il dominio quasi totale della vettura lasciando spazio alle proprie capacità di guida. L'assetto si irrigidisce, lo sterzo si fa ancora più preciso e diretto e si disinseriscono il controllo della stabilità e della trazione. A questo punto non resta che appesantire il piede sull'acceleratore per dare libero sfogo al rombo e al tiro del motore. Le prestazioni sono davvero elevate grazie al differenziale meccanico a controllo elettronico che, senza risultare invadente, corregge la traiettoria della vettura quando si diventa troppo esuberanti. In supporto al motore si fa apprezzare anche il cambio manuale a sei rapporti con innesti più brevi e precisi rispetto a quelli offerti dalla generazione precedente. Per portare a casa la nuova Ford Focus ST il prezzo di listino per la versione a benzina 2.3 da 280 cv è di 38.500 euro.

Giovanni Bodini

KIA STINGER GT S

-

-

-

“Buona la prima”. Se ci trovassimo su un set cinematografico verrebbe da dire questo osservando da vicino la Kia Stinger GT S. Già, perché la casa coreana passa a pieni voti il suo debutto nel segmento delle Gran Turismo con una berlina, che grazie al suo poderoso motore, è capace di emozionare anche i più scettici. Il propulsore è però soltanto una parte di un progetto ambizioso che ha voluto concentrare lo sviluppo della Stinger tra i cordoli del Nurburgring sotto l’occhio attento di un certo Albert Biermann, un tempo responsabile del reparto M di Bmw. Il risultato è un’auto che fa della sportività la sua arma principale senza però dimenticare comfort e dotazioni da vera berlina premium. Con la versione speciale S, prodotta in tiratura limitata per soli 20 fortunati proprietari, Kia ha deciso di alzare ancora di più l’asticella impreziosendo la Stinger con uno scarico sportivo ad hoc, cerchi in alluminio da 20 pollici e molle specifiche che ne abbassano l’assetto migliorandone la precisione e la stabilità. Esternamente si caratterizza per il lungo cofano e le grandi prese d’aria che hanno il compito di raffreddare freni e motore. La ricerca della perfetta aerodinamica ha portato il marchio a mettere in campo tutto il suo know how in materia. Grazie ad accorgimenti come le prese d’aria anteriori, il fondo piatto e lo spoiler posteriore, la Stinger GT S sfoggia un portentoso 0,30 di coefficiente aerodinamico. Sul Cremona Circuit, fra rettilinei, curve e cordoli, la berlina sportiva di Kia ha messo in mostra tutti i

suoi muscoli. Una volta messa in moto è difficile non apprezzare il sound del motore sei cilindri biturbo capace di sprigionare 370 cv. Sul dritto la ripresa regala vere emozioni: la coppia, di oltre 500 Nm, è disponibile già a 1.300 giri al minuto e fa dimenticare che non si è a bordo di un vero e proprio peso piuma. La posizione di guida è ovviamente sportiva. Il sedile non è di quelli estremamente duri, premia il comfort, ma al tempo stesso avvolge bene il guidatore impedendogli di muoversi troppo. Il cambio automatico a otto rapporti è tarato per offrire un mix equilibrato tra sport e comfort e garantisce cambiate rapide senza risultare mai in ritardo. Rettilineo a tutta velocità, poi piede sul freno, staccata e prima curva a sinistra. L'inserimento è preciso, il volante dialoga bene con chi guida e anche quando si arriva un po' lunghi la berlina coreana non si scompone. Il sistema di trazione integrale intelligente lavora egregiamente e la maggior parte della coppia viene distribuita dietro e dà le risposte di una trazione posteriore come sulle berline cattive del passato.

Inoltre, per gli amanti delle partenze veloci, Kia ha deciso di dotare la Stinger del launch control. Basta tenere premuto il freno e dare un filo di gas: nessuno slittamento e uno scatto sorprendente.

Come da tradizione, anche su Stinger, la casa coreana mette a disposizione una garanzia di sette anni o 150 mila chilometri. Che dire? Non male. Il prezzo è di 57mila euro.

Jacopo Mattei

JAGUAR F-PACE SVR

-
SVR

-
CREMONA CIRCUIT
kaspersky
CREMONA CIRCUIT
kaspersky
FW 132YN

-
FW 132YN

L’unica Suv opzionata dalla redazione di “Safe-Drive” per affrontare i 3 chilometri e 450 metri del Cremona Circuit è stata la Jaguar F-Pace SVR. Una scelta azzardata? Tutt’altro. La storia recente insegna che le dimensioni e le forme di un veicolo, sebbene incidano sulle prestazioni, possano trovare anche un ottimo compromesso con la sportività. La domanda rimane comunque spontanea: come può un’auto lunga 473 centimetri regalare adrenalina? Ecco la spiegazione di “Safe-Drive”. Intanto si tratta della versione SVR, acronimo di Special Vehicle Operations, ovvero la divisione del marchio Jaguar specializzata nella realizzazione di modelli unici. Il team di specialisti di questo centro tecnico ha aumentato la sua potenza del 44%: il motore 5.0 sovralimentato eroga 550 cv e 680 Newtonmetro di coppia, un cuore che pulsa velocemente e che porta la F-Pace SVR da zero-cento all’ora in 4,3 secondi mentre la velocità massima si attesta sui 283 km/h. Una Suv che potrebbe fare la Safety Car a Indianapolis. Alcuni cambiamenti estetici permettono di distinguere a colpo d’occhio la versione ribelle da quella per così dire borghese. La SVR sfoggia paraurti esclusivi avanti e dietro, minigonne sulle fiancate e uno spoiler posteriore che riduce la portanza e la resistenza, e in questo modo assicura maggiore stabilità alle alte velocità e limita il rollio. Proprio nel paraurti posteriore trovano posto i quattro terminali di scarico che garantiscono una sonorità seducente, melodia per i puristi della sportività. L’anima racing viene espressa

ovviamente anche all'interno dell'abitacolo, dove si notano i sedili anteriori sportivi, con supporto laterale, i rivestimenti trapuntati e il logo SVR in evidenza. L'aerodinamica è stata migliorata grazie alle prese d'aria maggiorate all'anteriore e nelle fiancate; anche sul cofano sono presenti delle bocchette che contribuiscono a estrarre l'aria calda dal vano motore. Dal punto di vista tecnico la divisione SVR ha lavorato sul telaio ricalibrando gli ammortizzatori e potenziando le molle anteriori e posteriori rispettivamente del 30 e 10%. Sul piccolo e tortuoso Circuito di Cremona la F-Pace SVR dà grandi soddisfazioni. Una volta impostati gli intuitivi settaggi sulla modalità "Race" (corsa), il sound del motore cambia e invade l'abitacolo. La massa di oltre due tonnellate si sposta facilmente e con gran rapidità; il cambio sequenziale a otto rapporti è molto veloce. Per avere la massima maneggevolezza, durante il test in pista si è deciso di disattivare i controlli elettronici di sicurezza che tuttavia rimangono sempre parzialmente attivi; ciò significa che si ottiene la giusta libertà di manovra, ma raggiunto un certo angolo, sia in accelerazione che nell'imbardata in curva, si reinseriscono automaticamente riportando la stabilità e garantendo grande sicurezza. La curiosità di "Safe-Drive", però, nel caso della F-Pace SVR è andata oltre e ha deciso di girare con la dinamica Suv inglese sulle strade della Città del Torrone. Maneggevole, scattante, capace di attrarre gli sguardi della gente, ha offerto un'altra interpretazione del piacere: muoversi nel traffico senza stress, aiutati dagli assistenti elettronici e collegati al mondo tramite il sistema di infotainment Touch Pro con schermo a sfioro da 10 pollici e una connessione wifi da 40 Gb. Insomma, i 104.225 euro che si sborsano per posteggiarla in garage sono soldi spesi bene, per la strada e per la pista.

Alice Aschedamini

MERCEDES A35 AMG

-
SAFE-DRIVE
FV 925YE

-
TURBO

-

Il logo AMG, lo sanno tutti, è sinonimo di forti emozioni, tuttavia oltre alle scariche di adrenalina porta sempre in dote costi decisamente onerosi, considerando sia il prezzo delle vetture sia la manutenzione. E in parte forse è questo uno dei motivi che ha spinto Mercedes a pensare alla A35. Una preparazione speciale e tagliata a misura della più piccola della gamma della stella, basata sulla classe A e con il chiaro obiettivo di metterne in mostra gli aspetti più dinamici. Per il cuore è stato scelto un 2 litri, turbobenzina da 306 cv, abbinato alla trazione integrale 4matic per garantire una guida veloce e precisa garantendo le proverbiali alte prestazioni che ci si aspettano dal preparatore tedesco. Lo scatto zero-cento si svolge in 4,5 secondi e la velocità massima è limitata ai 250 all'ora. Lo chassis adotta come base la piattaforma Mfa, condivisa con tutte le piccole della gamma a trazione anteriore, ma totalmente rivista per garantire una rigidità torsionale ottimale. Grazie alle sospensioni attive, il comportamento diventa molto appagante, per ogni fondo o utilizzo esiste una taratura specifica personalizzabile attraverso il display sulla plancia, passando dalla guida tranquilla e confortevole all'uso più sportivo in pista. Ed è proprio sul Cremona Circuit che la A35 AMG mostra la sua vera natura. Attraverso la manopola al volante per selezionare il giusto setting, lo sterzo si fa più pastoso e sparisce il ritardo nella risposta; il comando si fa più diretto così come l'acceleratore diventa più sensibile. Nonostante la

buona insonorizzazione dell'abitacolo, i due tubi di scarico si fanno piuttosto rumorosi una volta raggiunta la zona rossa o durante i cambi marcia più veloci. A tal proposito va ricordato che il cambio automatico a doppia frizione e sette rapporti ha innesti fulminei permettendo al motore di essere sempre al regime ottimale. Un'AMG in tutto e per tutto: la sensazione è proprio quella di guidare una compatta super sportiva, precisa e veloce ma allo stesso tempo sicura, che sostiene nei momenti necessari, anche quando si esagera, grazie anche a un'elettronica pronta a intervenire rimettendo la vettura nella giusta direzione. E' divertente ma senza essere troppo impegnativa, a differenza delle sorelle maggiori che richiedono quasi sempre una mano esperta dietro al volante. La A35 AMG mostra un comportamento facile e prevedibile, perfetto per chi vuole iniziare ad avvicinarsi al mondo delle sportive. Anche il prezzo non è eccessivo: il listino parte da 48.202 euro e può levitare per effetto di un'ampia possibilità di personalizzazione. A breve arriverà anche la nuova A45, la sorella "cattiva", con la quale condivide il 2 litri, che in questo secondo caso ha una potenza record: 421 cv.

Mattia Madaro

RENAULT MEGANE RS TROPHY

-
ACCETT
RACING
FV-148GY

-
RENAULT SPORT
R.S.

-
MEGANE
R.S.

-

È una di quelle auto sportive che prendono dentro. Da subito. Estrema, anche se le sembianze celano il suo carattere a uno sguardo non troppo attento. La compatta Renault Megane RS Trophy è la vera auto da corsa tra le sei vetture testate sul Circuito di Cremona, parola del pilota professionista che l'ha spinta al massimo tra i cordoli. La storia della griffe RS Trophy nasce nel 2005, da sempre associata alla sorella RS, già di per sé abbastanza sportiva ed estrema. Il look esterno delle due non varia molto: prese d'aria anteriori, parafanghi maggiorati, minigonne laterali. Ma sono i dettagli che rivelano l'essenza molto più performante della RS Trophy. I cerchi in lega diamantati da 19 pollici sono impreziositi da finiture rosse che richiamano le pinze monoblocco in alluminio Brembo, vera peculiarità racing. Lo scarico, poi, merita una menzione particolare: posto in posizione centrale, è dotato di valvola meccanica e filtro antiparticolato. Renault Sport ha lavorato molto proprio sulle geometrie di questo scarico per rispettare i nuovi vincoli sulle emissioni di CO_2. Ma niente paura: le prestazioni non ne hanno risentito e il sound a valvola aperta è da brividi. L'incredibile assetto su cui Megane RS Trophy può contare è dovuto al rigido telaio Cup, differente rispetto al telaio Sport della versione RS. L'affascinante Trophy, inoltre, è stata dotata delle più recenti innovazioni di derivazione Formula 1; sospensioni più rigide e differenziale meccanico Torsen contribuiscono al godimento puro alla guida. Al volante si

sta decisamente comodi e pronti alla spinta dell'accelerazione, grazie a sedili in Alcantara con posizione di seduta ribassata di due cm e poggiatesta integrato. Sotto al cofano romba un motore 1.8, 4 cilindri turbo benzina a iniezione diretta, frutto dell'alleanza Renault-Nissan. Se i cavalli sono 280 nella versione RS, nella Trophy diventano 300, con 400 Nm di coppia massima (420 per la versione equipaggiata con la trasmissione automatica Edc). Il cambio è disponibile in versione manuale o automatica, a sei rapporti; l'Edc testato in pista è risultato rapidissimo, mentre le "palette" fisse al volante aggiungono brio, anche se qualche centimetro in più non avrebbe guastato. Una delle peculiarità di Megane RS Trophy è il sistema 4Control, ovvero la presenza di quattro ruote sterzanti: certo, all'inizio è forte la sensazione di "perdere il posteriore", ma una volta fatta pratica la RS Trophy non ha più segreti. Il 4Control agevola l'inserimento in curva e permette una percorrenza decisamente più veloce. L'eccellenza, poi, la raggiunge l'impianto Brembo: frenata pronta, decisa e sicura. Così come decisi e rapidi sono i cambi di direzione, senza sbavature, perché la RS Trophy è proprio bilanciata a puntino. Un vero e proprio animale da pista? Non solo. Grazie alle sue dimensioni compatte e alla sua agilità, Megane RS Trophy può docilmente declinarsi anche ad auto per l'uso quotidiano sul percorso casa ufficio. Prezzo da amatore: 41.150 euro per la manuale, 42.950 per quella con cambio automatico.

-
ABARTH
ABARTH & C.

-
70°
anniversario
ONE OF 1949

-
CREMONA CIRCUIT
Bergamonti

-
ST
FORD PERFORMANCE
SYNC
VOL
TUNE

-
ALCAR
HANKOOK
BOSCH
Tecnologia per la vita
a posto
ABARTH

-
RACING
FV-148GY

-
RENAULT SPORT
R.S.

-

-
KIA
FY 220CC
www.kia.com

-
KIA

-
SAFE-DRIVE
FV 925YE

-
TURBO

-

-
MEGANE
R.S.

-
SVR

-
CREMONA CIRCUIT
SNACK
PATA

-
FV-925YE
Y-701CC
343CL

-
CREMONA CIRCUIT
kaspersky
CREMONA CIRCUIT
kaspersky
FW 132YN

-
FW 132YN

-
AIRBAG

-

-

-
ABARTH

-
FV-925YE

-

-

A cura della redazione di Safe-Drive

Foto di Alessandro Ballini

© riproduzione riservata pubblicato il 14 / 01 / 2020