

Press Clipping

Autosprint n.39 26 settembre 2017

LA LEGA DELLA CLIO

nel veloce. Certo, bisogna andarci cauti sui cordoli, dove la macchina si muove un po', ma questo è assolutamente normale e, soprattutto, prevedibile. Montata tutta su uni-ball e con il ponte posteriore completamente regolabile, la Clio calza delle Michelin specifiche da 17" che sono eccezionali: vanno subito in temperatura, non degradano nell'arco di una gara (25' più un giro) e assicurano grande aderenza sia in frenata che, soprattutto, in appoggio. Una garanzia.

Straordinari poi i freni, degli Ap Racing autoventilanti da 320mm di diametro all'anteriore. C'è anche il ripartitore di frenata dall'abitacolo ed è quasi impossibile bloccare le ruote, a meno di sbagliare completamente la manovra. Il cambio Sadev a 6 marce con comandi al volante è sempre rapido e preciso (si impunta un po' solo quando bisogna mettere la prima o la seconda nei tornantini) e c'è il cut off che taglia la corrente a 7200 giri. A scampo di equivoci... L'abitacolo è comodo e spazioso (la macchina è una 5 porte) ed è tutto facilmente regolabile e adattabile alla propria taglia ed esigenze. L'occhio cade da solo sul contagiri e sulla marcia inserita, mentre anche il cronometro, posto sulla sinistra del posto di guida, è facilmente visibile.

La gara

Partiamo dalle prove libere girando in tempi di cui ci vergogniamo ("se continua così trovo una scusa e non corro", ci diciamo) ma restiamo calmi e sfruttiamo i pochi giri a disposizione (una decina in totale, nelle due sessioni) per cercare d'imparare la macchina e, soprattutto, la pista. Scopriamo subito che la parte dove "fare il tempo" è quella lenta, alle spalle del rettilineo principale. Campagnano, Soratte, Semaforo e Tornantino, unitamente alla Esse, sono curve lente, da seconda/terza marcia (addirittura la prima al Tornantino), dove far scorrere la vettura, individuare la traiettoria più redditizia, evitare l'inevitabile sottosterzo di una trazione anteriore da 220 cv è fondamentale. Ed è proprio lì, infatti, che perdiamo tempo prezioso. Bellissima la Roma, quella che immette sul traguardo, lievemente parabolica e fondamentale anche lei perché apre alla parte veloce del circuito e farla forte consente di prendere i giri prima: è una sensazione proprio fisica, quella che si prova, quando si riesce a farla bene. Si vede a occhio che il motore va a limitatore prima. Poi c'è la parte bella e terribile di Vallelunga perché dopo il rettilineo dei box, che conclude in discesa, c'è il famigerato Curvone. Una doppia piega destra-sinistra da fare in pieno, in sesta! Con la Clio che veleggia sopra ai 200 Km/h... Le prime volte freniamo addirittura! Poi ci facciamo coraggio e, stando ben attenti a non salire troppo sul cordolo posto all'esterno a destra, e via via aumentiamo, sino a farlo quasi in pieno: una volta inserita la Clio, infatti, "alziamo" un pelino il gas e rimettiamo subito giù, per fiondarci sulla sinistra che, a quel punto, non è più un problema. Il motore, grazie alla coppia del turbo e all'elettronica, continua a spingere senza perdere quasi niente e la Clio rimane facilmente controllabile, non diventa critica. E consente di riallineare subito, per la frenatona impegnativa necessaria ad affrontare (in terza marcia) la doppia



RUOTA INTERNA ALZATA
 Il nostro inviato in azione a Vallelunga con la Clio che, come da copione, collaudata, alza la ruota posteriore interna, comportamento dovuto al ponte rigido

LA SCHEDA TECNICA

Vettura: Renault Clio Rs Cup
Motore: Renault Sport M5MT 4 cilindri in linea di 1618cc: testa a 16 valvole; sovralimentato mediante turbina di serie; dotato di scambiatore di calore aria-aria. Potenza max. 220 cv a 7200 giri. Coppia max. a 5500 giri
Trasmissione: cambio Sadev a 6 marce a innesti frontali e comando elettroattuatori al volante. Differenziale autobloccante meccanico regolabile
Sospensioni: anteriori a schema McPherson e posteriori con multilink regolabile. Ammortizzatori Bilstein regolabili
Freni: Ap Racing a disco, anteriori autoventilanti diametro 320mm. Ripartitore di frenata regolabile dall'abitacolo
Pneumatici: Michelin Clio Cup 20/61-17" ant. e post. nei tipi S9D slick e P26 pioggia
Peso: 1080 Kg a secco; 1170 Kg in ordine di marcia, con pilota a bordo
Costo vettura: 44.900 euro più Iva

destra dei Cimini. Belle sensazioni anche alla Trincea, sinistra veloce che si fa in quarta in appoggio e diventa citica a causa di uno "scalino" che c'è sul fondo, proprio a metà della percorrenza. Ci qualificammo in fondo ma con un distacco dignitoso dagli indio piloti che si stanno giocando il campionato ed al pronti-via ci produciamo in uno scatto che sorprende anche noi stessi, grazie al quale passiamo quattro macchine! Siamo dodicesimi e abbiamo a tiro due avversari. Sentiamo di avere il passo per cercare di andare ad impensierirli ma poi la lampadina si riaccende e decidiamo di starcene buoni buoni dove siamo, pensando solo, nell'ordine, a guidare il meglio possibile, a non infastidire nessuno e ad arrivare al traguardo. E così facciamo, con grande soddisfazione. Alla fine il complimento più bello è quello che non t'aspetti. Arriva da Franco Caruso, veterano del Trofeo Clio in gara con l'altra vettura dell'Oregon, che viene a complimentarsi: «Ho visto che lo facevi forte il Curvone!» ci dice Franco. Bene. E pensa se avessimo avuto il coraggio di farlo sempre in pieno... ●

