

Press Clipping

Autosprint n.39 26 settembre 2017



fotografie ACTUALFOTO



GOMME E FRENI AL TOP

Le Michelin "Clio Cup" slick da 17" assicurano grande trazione e tenuta laterale alla vettura francese. A rallentarla, invece, ci pensano i freni Ap Racing da 320 mm di diametro, a fianco

Renault Sport pensa a tutto

VENDUTA PRONTA CORSE DIRETTAMENTE DALLA FABBRICA, LA CLIO CUP È DI FACILE GESTIONE. COME SPIEGANO GLI UOMINI DI OREGON TEAM

Gli uomini della Renault Sport non hanno lasciato nulla al caso. Forti di un'esperienza che non ha eguali sono arrivati a definire la macchina da Trofeo perfetta. Al costo di 44.900 euro più Iva pronta corsa, ma proprio pronta. Basta mettere la benzina e scendere in pista. E con un motore che fa 7000 chilometri di gara prima di dover essere sottoposto a revisione: bisogna mandarlo all'Oreca e costa - il prezzo è fisso - 2060 euro più Iva. La Clio Cup è costruita in Renault Sport, partendo da lamierati di serie e con il pianale adattato all'uso agonistico soprattutto per ospitare al meglio il serbatoio di sicurezza. Il roll-bar, "ovviamente" è saldato ed il 4 cilindri sovralimentato di 1.6 litri viene equilibrato e dotato di centralina PI. Tra i pochi interventi che riceve, oltre all'equilibratura-bilanciamento delle parti in movimento, c'è il sistema che spruzza acqua sullo scambiatore di calore (aria-aria). Il grosso

**IL MOTORE FA 7000
KM PRIMA DELLA
REVISIONE E A FINE
ANNO BASTA
CONTROLLARE
IL CAMBIO
CANEVISIO-TESTA**

”

non pone alcun problema di gestione ai vari team. Come spiegano in coro Jerry Canevisio e Giorgio Testa, appassionati fondatori di quell'Oregon team che è uno dei più vincenti di sempre nella storia dei monomarca Renault: «A livello di gestione la Clio Cup non dà molto lavoro a noi preparatori - dicono Canevisio e Testa - perché la macchina è semplicissima. Per il motore, come visto, la revisione la fa l'Oreca e alla fine l'unica cosa da fare è controllare che tutto sia montato correttamente ed utilizzato nel modo più consona. A fine stagione, per stare tranquilli, si fa revisione al cambio ma nulla di trascendentale. Il vero lavoro del preparatore è quello del trovare la migliore messa a punto e le regolazioni ottimali per fare andare la macchina il più forte possibile. Molto importante è la convergenza posteriore: "aprirla" o "chiuderla" rende la macchina più veloce o più lenta e più o meno maneggevole». ●

del lavoro di preparazione - che può essere assimilata a quella di un Gruppo N - viene concentrato sulle sospensioni. Tutti gli attacchi vengono dotati di snodi metallici e lo stesso accade con il ponte posteriore, che ha camber regolabile. Normalmente si viaggia su valori compresi tra 6 e 7° negativi, il che fa tanto Alpine A110. Camber negativo anche all'anteriore, ma con "soli" 4,5° negativi. La scelta degli ammortizzatori, poi, è un classico: Bilstein regolabili. Anche per i freni in Renault Sport vanno sul sicuro: Ap Racing autoventilanti. Un insieme molto affidabile, che

IMMAGINI DA UN WEEK END A TUTTA CLIO

