

Data: 24/09/2012

testata: **Autoblog.it**



Renault Clio 2.0 RS Gordini: prova su strada e test drive

Publicato il 24 set 2012 da Larry G.

Tutto è pronto per il lancio della nuova Renault [Clio IV](#) al [Salone di Parigi 2012](#) (al quale saremo presenti con aggiornamenti live); una vettura nuova al 100%, completamente rivista nell'estetica e nella dinamica, più grande, spaziosa e che promette, nonostante una crescita delle dimensioni esterne, una riduzione della massa di circa 100 kg. Della futura versione **RS** al momento non si sa molto, se non che arriverà nel 2013, sarà a cinque porte e abbandonerà il 2 litri aspirato per adottare il 1.6 turbo a iniezione diretta Nissan da oltre 200 CV, gestiti da cambio a doppia frizione.**(SEGUE)**

La prova in pista



Il circuito dell'Isam è un tracciato tortuoso e tecnico, con grandi frenate e ripartenze a bassa velocità che evidenziano l'agilità e la trazione, ma anche la capacità di ripresa. Neanche a dirlo, il motore della Clio è un aspirato strepitoso... l'erogazione è fluida e consistente fin dai bassissimi regimi e cresce con

forza fino ai 5.000 giri/min, quando il cambio di fasatura diviene evidente e la spinta cresce accompagnata dal sound sempre più coinvolgente e invadente nell'abitacolo.

Oltre questa soglia la Gordini è reattiva e rapida a scalare il contagiri senza fare una piega sino al limitatore posto a 7.500 g/m. Una volta passati al rapporto successivo la spinta non cala mai, grazie al cambio rapidissimo e alle marce corte che lasciano ricadere il motore sempre nel regime ottimale di spinta. Il primo rapporto è lungo, mentre gli altri sono talmente ravvicinati che sembra di guidare una vera auto da corsa. Manca il differenziale autobloccante e nelle curve in seconda marcia la RS pattina e richiede perizia per gestire al meglio la trazione... nulla di sconvolgente in realtà, basterebbe metterle le scarpe giuste per la pista (un bel treno di semislick) per avere subito notevoli miglioramenti.

Lo sterzo, lineare e rigoroso nella risposta, consegna un feeling immediato e sensazionale, che riporta un'infinità di informazioni nelle mani del pilota. L'assetto Cup rende la RS rigida e reattiva, ma lascia una prevedibilità e una compostezza esemplare. Per ottenere il massimo bisogna portare la frenata dentro alla curva, caricando il muso e alleggerendo la coda, che aiuta a girare soprattutto nel misto più stretto. In questo modo ci sono davvero poche auto che possono impensierire la Gordini, perché la Clio si muove in pista come se fosse il suo habitat naturale.

Il rollio infatti è limitato al minimo, così come il beccheggio in frenata quasi inesistente che rende la RS composta e precisa anche nelle frenate più impegnative. Se si sfrutta al meglio il suo bilanciamento globale si può avere una vettura divertente che "muove la coda" in inserimento aiutando a chiudere la curva. Se invece si osa troppo, o si guida in maniera convenzionale, emergerà un rassicurante sottosterzo gestibile anche solo con il classico tiro/rilascio in curva. E sono proprio queste caratteristiche, la mobilità del posteriore abbinata ad un feeling superbo e ad una velocità e facilità di guida eccellente che ancora oggi rendono la Clio RS una delle più rapide e divertenti compatte sportive, non solo su strada, ma anche e soprattutto in pista.

Parlando dei freni c'è solo da elogiare l'impianto per la potenza, per la costanza di rendimento e per il feeling: un sistema che infonde sicurezza e consente di staccare veramente agli ultimi metri, grazie anche ad un ABS dalla taratura sportiva e rigorosa, perfetto quando il fondo è liscio, un po' meno se invece è sconnesso.

....(SEGUE)

Fonte: www.autoblog.it