

Data:Giugno 1986

testata: **Pres**a Diretta

PRESA DIRETTA



DOPPIO TEST VINCENTE PER SUPERCINQUE DIESEL

La conferma delle favorevoli impressioni ricevute al momento della sua recente presentazione la abbiamo avuta dai dati rilevati dall'ISAM, l'Istituto Sperimentale Auto e Motori, con un test fatto su di un'auto presa a caso dalla linea di produzione. La Supercinque Diesel - disponibile anche in versione tre porte - ha superato agevolmente i 150 km/ora confermando i suoi requisiti di economicità globale.

Quando si vuol fare un complimento ad una vettura diesel la si guarda increduli e con voce viva di sorpresa si esclama: «Però che temperamento... sembra quasi un benzina!». E nel caso della nostra Supercinque Diesel possiamo star certi che un simile attestato mai risulterebbe tanto appropriato. Basta dimenticare per un attimo quella piccola sigla TD, che da sempre contraddistingue tutte le versioni diesel Renault, ed avere un pizzico di pazienza nell'aspettare che la spia gialla, quella di controllo delle candele di preriscaldamento, si spenga in un paio di secondi al massimo... e poi via, a tutto gas, senza lasciarsi intimidire. Già, proprio così, senza alcun timore, anche perché basta percorrere allegramente non più di una manciata di chilometri per dimenticarsi davvero tutto,

per scordare definitivamente di essere alla guida di una piccola 1596 c.c. diesel da 55 CV.

16,3 secondi e in terza, con la nostra Supercinque TD, siamo già ai 100 all'ora mentre basta attendere appena 19,5 per varcare la soglia dei quattrocento giri, impiegando cioè solo un secondo e sette decimi più della 1400 c.c. TSE a benzina. Tanto per completare i paragoni la ben più potente 1400 c.c. GT Turbo da 115 CV copre la distanza in appena 3 secondi e sette decimi di meno.

Ma nel nostro caso non è solo il cronometro a far dimenticare i pregiudizi che da sempre hanno accompagnato il motore a gasolio. Il grado di insonorizzazione dell'abitacolo è ad esempio talmente elevato che anche alla velocità massima di 150 km/h si può continuare a dialogare a voce bassa, ascoltando in sottofondo della buona musica senza dover per questo alzare lo stereo a tutto volume; segno che le modifiche apportate a filtro dell'aria, testata, iniettori, monoblocco e pistoni hanno dato i loro buoni frutti convincendo gli stessi tecnici Renault a riportarle quanto prima anche sui motori a gasolio delle 9 ed 11 dai quali deriva per l'appunto il 1600 c.c. della Supercinque.

La guida della vettura diventa a questo punto piacevolissima... tale e quale a quella di un'automobile non solo per le elevate prestazioni ed il confort interno, ma anche per le modifiche apportate al sistema delle sospensioni anteriori in funzione del maggior peso del motore a gasolio rispetto a quello a benzina. Azione di molle specifiche, per una flessibilità anteriore pari al 39%, ha permesso infatti la completa eliminazione dei fastidiosi fenomeni di sottosterzo facilitando l'ingresso in curva della vettura e garantendo



un comportamento sostanzialmente neutro tanto sull'asciutto quanto sul bagnato dove si può rilevare anche l'efficacia degli ottimi radiali della Michelin.

Nessuna esitazione, nessun timore riverenziale può trattenere così dall'affondare il piede sull'acceleratore di questo piccolo e brillante diesel. Nessuna preoccupazione neppure di carattere «economico» può frenare gli amanti della guida sportiva: con un serbatoio di 43 litri si può infatti calcolare un'autonomia di 842 km, che, per una buona percorrenza media giornaliera di trenta chilometri, equivale ad appena un rifornimento al mese o, ancor più «concretamente», a sole 27.000 lire circa: una bazzecola anche per un'Italia dove il prezzo dei prodotti petroliferi sembra non conoscere tetto massimo.

La Supercinque diesel in azione durante il severo test dell'ISAM. I risultati sono la conferma del temperamento di questa straordinaria piccola diesel: oltre 150 all'ora, consumi estremamente contenuti ed una maneggevolezza assoluta.

Marco Ragazzoni

