

Sebastiano Salvetti - Foto Thomas Maccabelli

# TRE PASSI VERSO

# IL CIELO

## IDENTIKIT TWINGO GORDINI RS

MOTORE	Ciclo Otto, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, 16V, 1.598 cc
POTENZA	133 Cv a 6.750 giri/min
COPPIA	16,3 kgm a 4.400 giri/min
PESO	1.049 kg
RAPPORTO PESO/POTENZA	7,89 kg/Cv
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H*	8,78"
VELOCITA' MASSIMA*	199,8 km/h
PREZZO	16.300 euro

\* Dati rilevati dal nostro Centro prove in occasione della prova pubblicata a dicembre 2008 di Twingo 1.6 16V RS

## IDENTIKIT TWINGO GORDINI R1

MOTORE	Ciclo Otto, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, 16V, 1.598 cc
POTENZA	133 Cv a 6.750 giri/min
COPPIA	16,3 kgm a 4.400 giri/min
PESO	1.030 kg
RAPPORTO PESO/POTENZA	7,74 kg/Cv
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H*	8,14"
PREZZO	28.440 euro

\* Dati rilevati dal nostro Centro prove

## IDENTIKIT TWINGO GORDINI R2

MOTORE	Ciclo Otto, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea, 16V, 1.598 cc
POTENZA	160 Cv a 7.250 giri/min
COPPIA	16,3 kgm a 5.500 giri/min
PESO	1.030 kg
RAPPORTO PESO/POTENZA	6,44 kg/Cv
ACCELERAZIONE 0-100 KM/H*	7,20"
PREZZO	52.560 euro

\* Dati rilevati dal nostro Centro prove

# SPORT

Negli anni '60 Amedeo Gordini iniziava i giovani alle competizioni grazie a Renault R8. Oggi la Casa francese fa lo stesso con Twingo Gordini RS e, soprattutto, con le versioni R1 e R2 destinate ai rally. Facilità di guida, emozioni e costi contenuti vanno di pari passo. E nel caso di R2 le prestazioni in accelerazione e frenata sono da vettura da corsa di razza

La politica del fare. La politica Renault in materia di rally. Tanti parlano della necessità di avvicinare i giovani allo sport. Porti in condizione di gareggiare, esprimersi, emergere, nel tentativo di coltivare talenti che, un giorno, riescano a rinverdire i fasti del rallysmo italiano. Tanti parlano. Renault agisce. E l'arma per farlo si chiama Twingo; più precisamente, le versioni preparate in base al regolamento FIA (Federazione Internazionale dell'Automobile) R1 e R2. Nate dalla base stradale 1.6 16V RS Light, accreditata di 133 Cv e 16,3 kgm di coppia, le berlinet-

Twingo R2



### Gruppo R: tra A e N

Il Gruppo R è stato creato dalla Fia (Federazione Internazionale dell'Automobile) con l'obiettivo di schierare al via dei rally vetture prestazionali ma al tempo stesso dai costi di allestimento e rialzo contenuti. In estrema sintesi, esclude l'utilizzo di componenti artigianali o realizzati con materiali nobili (ad esempio magnesio o titanio), in favore di parti derivate dalla "grande serie", stradali o racing che siano. Si pone pertanto a metà strada tra i tradizionali gruppi A ed N. Le sottoclassi R1A e R1B, nonché R2B, comprendono vetture sino a 1.600 cc di cilindrata, mentre per la R3C si arriva a 2,0 litri.

te francesi acquistano, non a caso, la livrea Gordini, sin dagli anni '60 sinonimo di prestazioni e corse alla portata di tutti (*in proposito, si veda il box nella pagina a fianco*). E se R1 è la "scuola serale" dell'agonismo, R2 già ambisce al diploma.

### Differenziale autobloccante per R2

Il kit R1 rappresenta il primo step. Il primo passo nelle corse. Rispetto alla vettura di serie non cambiano il motore, fatta eccezione per l'adozione di un terminale di scarico racing, e, soprattutto, la trasmissione manuale a 5 rapporti. Una scelta dettata

sia dal regolamento sia dalla volontà di non costringere un pilota al debutto all'apprendistato necessario per sfruttare al meglio il cambio sequenziale a 5 rapporti Sadev appannaggio della più performante, e professionale, R2. Invariata anche la trazione, anteriore, fatta eccezione per la possibilità di adottare una coppia conica più corta, laddove R2 beneficia in aggiunta di un differenziale autobloccante di tipo meccanico. R2 che, sotto il profilo del propulsore, può contare su interventi ben più marcati, consistenti in un lieve incremento del rapporto di compressione, bielle e volano alleggeri-

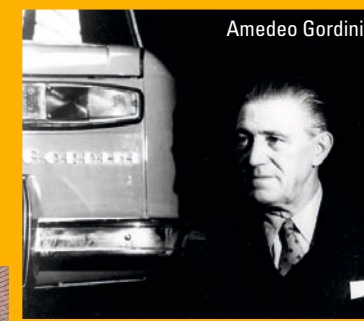
Twingo R1



## STORIA

# ITALIANO DI FRANCIA

**Sorcier: il mago. O meglio lo stregone. Così Oltralpe chiamavano Amedeo Gordini, bolognese di nascita, preparatore di alcune delle vetture Renault che hanno scritto la storia delle corse negli anni '60 e '70. Rese l'R8 una palestra per grandi piloti**



Amedeo Gordini

**A**medeo Gordini non fece in tempo a vedere il proprio nome trionfare in F1: morì il 5 maggio 1979, poche settimane prima che, l'1 luglio dello stesso anno, Jean-Pierre Jabouille conducesse alla vittoria la Renault RS11 nel GP di Francia, celebre per le ruotate tra Arnoux e Villeneuve. Il 6 cilindri turbo portava sulle teste l'emblema Gordini. Amedeo legò il proprio nome a Renault, e la vita alla Francia, nonostante fosse nato a Bazzano, paese sulle colline bolognesi al confine con la provincia di Modena, il 23 giugno 1899. Nel 1925 si trasferì Oltralpe per cercare lavoro e 4 anni dopo ottenne la cittadinanza, trascorrendovi tutta la vita. Era chiamato "sorcier", il mago. O meglio lo stregone. Soltanto la conoscenza della stregoneria poteva permettere a un uomo di trasformare un motore da 50 Cv, il 1.108 cc ad aste e bilancieri della berlina R8, in una bomba da 95 Cv prima, e 103 Cv poi (con 1.255 cc). Sempre con distribuzione ad aste e bilancieri. Non pago, suggerì a Renault di istituire un campionato dedicato proprio all'R8, che prese il via nel 1966. Fu un successo. Le R8, che correvano e vincevano anche nelle più importanti gare dell'epoca, furono un'eccezionale palestra per i piloti, giovani e non. L'importanza di Gordini nella storia dell'automobile, forse persino più rilevante dei meriti tecnici, è stata quella di aver "democratizzato" le corse. L'R8 Gordini 1.3 costava nel '66 13.500 franchi, quasi il doppio della versione normale; ma era una cifra accettabile, e la macchina poteva essere utilizzata tutti i giorni quanto schierata in partenza durante i fine settimana. In più, con 850 kg di peso e la disposizione "tutto dietro", con motore a sbalzo, aveva un carattere assai pepato. Dopo l'R8 fu la volta dell'R12 e dell'R17: quest'ultima non piacque, ma dal motore 1.6 da 120 Cv derivò l'unità più spinta per la mitica A110. Gordini arrivò in Renault, forte dell'esperienza maturata con le piccole Simca 5 (le Fiat 500 "To-



### TORNA IL BLEU DE FRANCE

Renault rinverdisce i fasti del marchio Gordini mediante le edizioni speciali di Twingo RS e Clio RS, a destra con la storica R8 nel mezzo, caratterizzate dalla tipica livrea blu Francia a bande bianche longitudinali.

### "TUTTO DIETRO" CON MOTORE POSTERIORE A SBALZO

Sotto, l'R8 Gordini, palestra per piloti negli anni '60. A destra in alto, in azione durante il rally di Montecarlo del 1966 e, più in basso, nella prova di Le Mans del Campionato monomarca dedicato. La vettura ha trazione posteriore e motore a sbalzo.



polino" alla francese) nel 1957, quando la Règie ebbe bisogno di un preparatore per le utilitarie. Lavorò con alcuni dei più forti piloti dell'epoca, Tazio Nuvolari e Juan Manuel Fangio su tutti. Quest'ultimo ebbe grazie a Gordini la possibilità di correre in monoposto in Argentina, prima di diventare famoso in Europa. Le piccole monoposto blu dal nome italiano furono tra le poche vetture a tentare di contrastare la Ferrari di Ascari in F1 nel biennio 1952/53. E la barchetta 24S vinse il Tour de France '53 con Jean Behra. Nello stesso anno Gordini venne nominato cavaliere della Legione

d'Onore, una delle massime onorificenze di Francia. Come ha avuto modo di dire Jean Ragnotti, "ambasciatore" della Casa della Règie, vincitore di un Rally di Montecarlo e di 2 Tour de Corse, al debutto proprio al volante dell'R8: "Bene ha fatto Renault a ridare lustro al nome di Gordini, a rischio d'oblio, dedicandogli le versioni speciali di alcune delle vetture più 'pepate' in gamma. Dimenticare uno dei personaggi più significativi della storia dell'automobile e dello sport automobilistico sarebbe stata una grande ingiustizia".

## I RILEVAMENTI

A sinistra, Twingo R1 impegnata nei test di frenata.



## ACCELERAZIONE

	RS (serie)	R1	R2
0-50 km/h	3,16 sec.	2,71 sec.	2,50 sec.
0-70 km/h	5,19 sec.	4,33 sec.	4,08 sec.
0-90 km/h	7,42 sec.	6,65 sec.	6,03 sec.
0-100 km/h	8,78 sec.	8,14 sec.	7,20 sec.
0-130 km/h	14,47 sec.	13,77 sec.	11,99 sec.
0-400 metri	16,33 sec.	15,84 sec.	15,29 sec.
Velocità d'uscita km/h	137,00	138,40	144,70

## FRENATA

	RS (serie)	R1	R2
da 70 km/h	17,5 metri	17,5 metri	15,7 metri
da 90 km/h	29,4 metri	28,0 metri	25,6 metri
da 100 km/h	36,3 metri	35,8 metri	31,8 metri
da 120 km/h	52,4 metri	52,2 metri	46,2 metri
da 130 km/h	61,5 metri	61,4 metri	53,6 metri

ti, alberi a camme d'aspirazione e scarico dal profilo più spinto, impianto di scarico racing, rimappatura della centralina, gestione elettronica Magneti Marelli anziché di serie nonché filtro dell'aria in grado di garantire una migliore "respirazione" al 4 cilindri 1.6 16V, laddove non muta il collettore d'aspirazione. Garantito per 2.500 km di prove speciali senza bisogno di "rialzi",

ovvero interventi di ripristino, il motore R2 vede crescere la potenza nominale da 133 Cv, appannaggio sia della vettura di serie sia di R1, a 160 Cv. Peraltro erogati a un regime superiore, ovvero 7.250 giri/min anziché 6.750. Una propensione agli alti regimi confermata dal regime di coppia massima passato da 4.400 a 5.500 giri/min, laddove i kgm (16,3) restano invariati, così come

dall'intervento del limitatore a quota 7.500 giri invece di 7.000. Interventi che si traducono in uno scatto da 0 a 100 km/h in 7,20" contro gli 8,78" appannaggio della vettura di serie. Un risultato eclatante ottenuto anche grazie alla rapidità del cambio sequenziale Sadev e al peso inferiore: 1.030 kg, come da minimo regolamentare, contro 1.049 kg dichiarati per Twingo RS.

Tempo ancor più di rilievo tenendo inoltre conto della coppia conica più corta, foriera di un maggiore pattinamento in partenza dei pneumatici. Entrando nel dettaglio, altrettanto sorprendente è la prestazione fatta registrare da R1 che, sebbene priva di differenziale autobloccante e accreditata di una potenza identica all'esemplare originale, scatta da 0 a 100 km/h in 8,14",

## Trofeo Twingo Gordini 2010: R2 tra Ronde e Challenge di Zona

Il Trofeo Twingo R2 Gordini è il quinto dei monomarca rally Renault organizzati in Italia, in aggiunta ai 3 trofei dedicati a Clio R3 (Top, basato sulle tappe del Campionato Italiano Rally, IRC, legato all'International Rally Cup, e di Zona) e a quanto riservato alle precedenti Clio Light N3. Per R1 non è previsto un vero e proprio monomarca Renault, sebbene la vettura possa schierarsi al via di qualsiasi campionato rally, pista, velocità in salita o slalom, mentre nel 2010 il Trofeo Twingo R2 Gordini adotta un programma contenuto, in quanto la vettura è stata omologata solamente a marzo e i primi 30 kit di preparazione consegnati durante la primavera. Per questa sorta di "anno zero", Renault Italia, in sintonia con il promoter Sport Team Equipment, ha diviso la Penisola in 4 aree geografiche, scegliendo per ciascuna 4 rally titolati, divisi tra Challenge di Zona e Ronde. L'iscrizione al Trofeo ammonta a 600 euro e include due tute ignifughe personalizzate con i colori Gordini, nonché premi in denaro sia gara per gara, sia in base alla classifica finale. I migliori di ogni Zona potranno partecipare alla finale nazionale il 29/30 ottobre in occasione del Rally Valli Piacentine. Per tale appuntamento è previsto un montepremi di oltre 20.000 euro. Il vincitore assoluto disputerà nel 2011 una gara premio con Clio R3. Il primo pilota Junior si aggiudicherà 1.000 euro e un corso presso la Vittorio Caneva Rally School. Info: [www.renault.it/renault-sport/competizioni-renault-italia](http://www.renault.it/renault-sport/competizioni-renault-italia), oppure Guglielmo Giacomello - [competizioni@sportteamequipment.it](mailto:competizioni@sportteamequipment.it)



**Il nostro tester**

**Andrea Crugnola**, varesino classe 1989, è una delle più giovani e interessanti promesse del rallyismo italiano. Ha debuttato nel 2007 in occasione della Ronde della Malvasia (TO) e nel 2008 si è aggiudicato la Coppa CSAI under 23 legata al Campionato Italiano Rally con 14 vittorie di classe e 21 successi nella categoria under 23. Nel 2010 ha trionfato in occasione della seconda gara del Trofeo Clio R3 Top, il Rally del Salento (LE), valido anche per il Campionato Italiano Rally, conquistando inoltre l'assoluta, sempre al volante di Clio R3, al Rally di Majano (UD), titolato quale Challenge di Zona. Attualmente è secondo nel Campionato Italiano Junior e terzo nel Trofeo Clio R3 Top. Ad Andrea vanno i ringraziamenti di Automobilismo per il supporto nella realizzazione di questo servizio e i migliori auguri di una brillante carriera.



A fianco, Andrea Crugnola; sopra in azione con il navigatore Giulio Turatti durante il Rally del Salento 2010.



staccando la versione di serie di oltre 7 decimi di secondo. Un vantaggio legato alla rapportatura più corta rispetto a Twingo RS nonché al rapporto peso/potenza, frutto della massa identica a R2, di 7,74 kg/Cv anziché 7,89.

**Pastiglie freno Carbone Lorraine**

Se in accelerazione convincono, in frenata stupiscono. Specie R2. Nonostante le differenze rispetto a Twingo Gordini RS non risultino particolarmente marcate sotto il profilo tecnico, basti pensare che condividono sia le pinze sia i dischi anteriori autoventilanti da 280 mm di diametro e posteriori pieni da 240 mm, gli spazi di frenata risultano inferiori. L'esemplare originale si arresta da 130 km/h in 61,5 metri, prestazione peraltro ai vertici della categoria, ladove R1 e R2 si fermano rispettivamente in 61,4 e 53,6 metri. Risultato, quello di R2, eclatante al punto da rivaleggiare con una supersportiva estrema quale Lamborghini Murciélago LP670-4 SuperVeloce (53,8 m), e reso possibile principalmente dall'adozione di pneumatici racing Pirelli PZero RX e di pastiglie Carbone Lorraine a miscela aggressiva, nonché dalla sostituzione delle

tubazioni originali con componenti in treccia metallica di derivazione aeronautica. Non manca, inoltre, un ripartitore a regolazione variabile mediante pomello, collocato lungo il tunnel. Modifiche, al pari della perdita dell'Abs, condivise da R1; quest'ultima però penalizzata da una distribuzione della frenata sbilanciata verso l'asse posteriore, con una conseguente minore stabilità del retrotreno. Una scelta dettata dalla necessità di sopperire alla mancanza del freno a mano idraulico, appannaggio di R2, al fine di provocare una maggiore tendenza al sovrasterzo e favorire così gli inserimenti nelle curve più strette.

**Guida pulita per R1**

Promettono facilità di guida ed emozioni al tempo stesso. A chi chiedere pertanto un riscontro se non a un giovane pilota emergente? Andrea Crugnola, varesino classe 1989, impegnato quest'anno nel Campionato Clio R3 Top, è il tester ideale per Automobilismo. "Entrambe le vetture non mi hanno stupito per grinta del motore - racconta Andrea - quanto per guidabilità. R1 è perfetta per iniziare, perché data la scarsa potenza del 1.6 16V bisogna privilegiare la pulizia di guida, senza forzare eccessivamente inserimenti o staccate ed evitando marcati sovrasterzi. La taratura delle sospensioni non è granitica, anzi c'è un accenno di coricamento laterale, ma è un compromesso necessario per ottimizzare la trazione, specie considerando l'assenza del differenziale autobloccante. R2 è più performante quanto a erogazione, disponendo di



un maggiore allungo, e a rapidità nei passaggi di rapporto, potendo contare sulla trasmissione sequenziale. Sotto questo profilo si potrebbe considerare un'R3 in miniatura. Le armi vincenti sono bilanciamento e sincerità nelle reazioni, mentre non mi ha stupito la rapidità dell'avantreno, tanto che, sotto questo profilo, R1 appare più agile in entrata di curva. Questo anche perché R2 denota una maggiore tendenza al sottosterzo. Un comportamento, in ogni caso, tutt'altro che fastidioso e avviabile agendo sulle regolazioni di ammortizzatori e camber. L'unica vera

modifica che effettuerei andrebbe in un'ottica 'd'attacco': alzerei lievemente il retrotreno, così da incrementare la sensibilità in rilascio e conseguentemente la propensione al sovrasterzo, utile per velocizzare gli inserimenti nel misto. Mi rendo però conto si tratti di un intervento, in un certo senso, stridente con la filosofia 'user friendly' della vettura". Twingo R1 e R2 non saranno forse dei "missili", stanti le limitazioni regolamentari agli interventi sul propulsore, ma certo sono solide rampe di lancio per giovani talenti.

**I TEAM**

Sopra, Francesco Perazzo, a destra di Twingo R1 e, a sinistra della vettura, il navigatore Alessio Basile.

Sopra, a sinistra di Twingo R2, Sandro Rossi, patron del team RSsport. A destra della vettura, il nostro tester Andrea Crugnola.

**R1: atto d'amore per Perazzo**

"La scelta d'allestire una Twingo Gordini R1, ovvero una vettura entry level, è in sintonia con lo spirito racing Renault: nessuna difficoltà d'adattamento, costi di gestione contenuti e prestazioni emozionanti. Alcuni esempi? Non è previsto il differenziale autobloccante, ma la trazione non va comunque in crisi grazie all'ampia impronta a terra e alla generosa escursione delle sospensioni. E le pastiglie Carbone Lorraine, incluse nel kit, sebbene più piccole di quelle di serie garantiscono una resa eccezionale: dopo un'intera prova speciale con il piede sul freno sembrano ancora nuove!". Francesco Perazzo, pilota, presidente della Scuderia Equipe Vitesse e titolare del team **Perazzo Racing**, considera un vero e proprio atto d'amore per Renault aver allestito un'R1. Oltre a Twingo il team dispone di una Clio RS Ragnotti N3 e di una Peugeot 106 FN1. **Info:** Perazzo Racing, Cascina Toli, Vercelli. Tel. 0161.391639, frankperazzo@gmail.com

**R2: assetto al top per RSsport**

"Il motore non è una 'bomba', dati gli interventi limitati previsti dal regolamento, ma grazie al kit Renault Sport, Twingo R2 può contare su di un grande equilibrio. L'assetto è il punto di forza, tanto che nel misto stretto, specie in discesa, può insidiare vetture più potenti e meccanicamente raffinate. Una grande dote, specie considerando che il peso (1.030 kg da regolamento, ndr) è tutt'altro che irrilevante". Sandro Rossi, titolare del team **RSsport**, non ha dubbi sulla competitività della francesina e attende con impazienza il debutto del secondo step motore, accreditato di 198 Cv. Il team dispone, oltre che di Twingo R2, di Renault Clio A7, Clio R3 e Clio S1600. In aggiunta gestisce una Peugeot 207 S2000. **Info:** RSsport, Via Rio Basco 7, Stella San Giovanni (SV). Tel. 019.703400, www.rssport.it, info@rssport.it





### SCHEDA TECNICA

Twingo Gordini R1

#### MOTORE

Ciclo Otto, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea. Distribuzione a doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, fasatura variabile. Cilindrata 1.598 cc, alesaggio 79,5 mm x corsa 80,5 mm. Potenza max 133 Cv (98 kW) a 6.750 giri/min. Coppia max 16,3 kgm (160 Nm) a 4.400 giri/min.

#### TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio manuale a 5 rapporti + rm.

#### AUTOTELAIO

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson, montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno ad assale flessibile a geometria programmata, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Barra antirollio anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servoassistenza elettrica. Freni a disco anteriori autoventilanti da 280 mm di diametro, posteriori pieni da 240 mm. Cerchi in lega da 15" con pneumatici 195/50.

#### DIMENSIONI E PESO

Passo 2.367 mm, carreggiata ant. 1.460 mm, post. 1.430 mm, lunghezza 3.607 mm, larghezza 1.688 mm, altezza 1.460 mm. Peso 1.030 kg. Capacità serbatoio 40 litri.



### TERMINALE DI SCARICO RACING, PINZE E DISCHI FRENO IDENTICI A TWINGO RS DI SERIE

Sopra a sinistra, R1 è equipaggiata con un terminale di scarico racing, laddove R2 beneficia anche della sostituzione di tubo centrale e collettore. Il regolamento consentirebbe anche a R1 l'adozione di un impianto con catalizzatore sportivo anziché di serie, ma i vantaggi verrebbero vanificati dal divieto d'intervenire su mappatura e centralina elettronica. Più a destra, pinze e dischi freno sono identici alla vettura di serie.



### POMELLO PER LA RIPARTIZIONE DELLA FRENATA E 40 METRI DI TUBI D'ACCIAIO

Sotto a sinistra, il pomello onde variare la ripartizione della frenata tra avantreno e retrotreno. Più a destra, il rollbar in acciaio, composto da 40 metri di tubazioni: è identico per entrambe le vetture, con l'unica differenza che per R1 è imbullonato alla scocca, onde facilitare l'assemblaggio e contenere i costi d'applicazione, laddove per R2 è saldato. Sopra, freno a mano e leva del cambio sono identici a Twingo RS.



### DIMENSIONI E PESO

Passo 2.367 mm, carreggiata ant. 1.460 mm, post. 1.445 mm, lunghezza 3.607 mm, larghezza 1.688 mm, altezza 1.460 mm. Peso 1.049 kg. Capacità bagagliaio 230/959 litri. Capacità serbatoio 40 litri.

#### AUTOTELAIO

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson, montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno ad assale flessibile a geometria programmata, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Barra antirollio anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera con servoassistenza elettrica. Freni a disco anteriori autoventilanti da 280 mm di diametro, posteriori pieni da 240 mm, Abs. Cerchi in lega da 17" con pneumatici 195/40.

### COSÌ LA VERSIONE DI SERIE...

### SCHEDA TECNICA

Twingo 1.6 16V Gordini RS

#### MOTORE

Ciclo Otto, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea. Distribuzione a doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, fasatura variabile. Cilindrata 1.598 cc, alesaggio 79,5 mm x corsa 80,5 mm. Potenza max 133 Cv (98 kW) a 6.750 giri/min. Coppia max 16,3 kgm (160 Nm) a 4.400 giri/min. Euro 4, CO<sub>2</sub> 165 g/km.

#### TRASMISSIONE

Trazione anteriore, cambio manuale a 5 rapporti + rm.



### AMMORTIZZATORI REGOLABILI IN COMPRESSIONE ED ESTENSIONE

R1 adotta anteriormente ammortizzatori a gas Sachs, laddove posteriormente vengono conservati i componenti di serie. Invariate le molle elicoidali. La maggiore raffinatezza meccanica di R2 comporta invece l'adozione d'ammortizzatori a gas regolabili sia in compressione sia in estensione, anziché a taratura fissa come per Twingo RS ed R1, nonché la possibilità di intervenire più liberamente sui valori di campanatura.



### STRUMENTAZIONE DIGITALE E PANNELLI PORTA IN CARBONIO

La strumentazione principale di R2 è digitale con indicatore di cambiata a Led (sopra e sotto a destra): sostituisce l'originale, invece conservata da R1 (pagina a fianco) e composta da contagiri analogico, collocato nella parte superiore del piantone di sterzo, nonché cruscotto digitale, al vertice della consolle. I pannelli porta di serie cedono il posto a rivestimenti in carbonio (in basso a destra).



### CAMBIO SEQUENZIALE A JOYSTICK E FRENO A MANO IDRÁULICO

Sopra in primo piano, il joystick, collocato a fianco del piantone di sterzo, del cambio sequenziale Sadev a 5 rapporti. Il kit R2 prevede quali optional sia il sistema di acquisizione dati, sia il freno a mano idraulico; quest'ultimo adottato, foto sopra e più a destra, dall'esemplare oggetto del servizio. Identico a R1 il pomello per variare la ripartizione della frenata tra avantreno e retrotreno (sopra a destra).



### SCHEDA TECNICA

Twingo Gordini R2

#### MOTORE

Ciclo Otto, anteriore trasversale, 4 cilindri in linea. Distribuzione a doppio albero a camme in testa, 4 valvole per cilindro, fasatura variabile. Cilindrata 1.598 cc, alesaggio 79,5 mm x corsa 80,5 mm. Potenza max 160 Cv (118 kW) a 7.250 giri/min. Coppia max 16,3 kgm (160 Nm) a 5.500 giri/min.

#### TRASMISSIONE

Trazione anteriore, differenziale autobloccante, cambio sequenziale a 5 rapporti + rm.

#### AUTOTELAIO

Avantreno a ruote indipendenti tipo McPherson, montanti telescopici, bracci inferiori, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Retrotreno ad assale flessibile a geometria programmata, bracci oscillanti, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici. Barra antirollio anteriore e posteriore. Sterzo a cremagliera. Freni a disco anteriori autoventilanti da 280 mm di diametro, posteriori pieni da 240 mm. Cerchi in lega da 16" con pneumatici 195/50 (asfalto), oppure da 15" con pneumatici 195/65 (terra).

#### DIMENSIONI E PESO

Passo 2.367 mm, carreggiata anteriore 1.465 mm, posteriore 1.445 mm, lunghezza 3.607 mm, larghezza 1.688 mm, altezza 1.460 mm. Peso 1.030 kg. Capacità serbatoio 40 litri.

