

ILS SE SONT ECLATES AU SENSATION DE 4 PILOTES



La panoplie parfaite! Va plutôt falloir être perspicace l'an prochain sur le bord des routes pour reconnaître une Renault Clio d'une Renault Clio! L'idée (heureuse) de proposer quatre versions

groupe A a germé à Anthony. Bien sur, au petit jeu des devinettes, il sera quand même aisé de reconnaître la voiture d'usine mais pour ce qui est de la kitée 200 chevaux, de la kitée 180 chevaux et de la kitée Coupe,

ouh la la! A moins que... Compte Tours vous évite l'achat d'une paire de jumelles, le flagrant délit d'ouverture de portières et capot ou un onéreux coup de fil!

Tour à tour, ceux qui ont eu le bonheur de piloter l'une ou l'autre des quatre versions de la Clio groupe A, livrent leurs impressions sur une auto, tous modèles confondus, qui risque fort d'animer les confrontations à venir. Evidemment, la voiture d'usine sera inaccessible au commun des mortels mais pour ce qui est des autres, elles sont adaptées aux tireuses les plus diverses y compris celle de l'amateur.

LA CLIO Version client "Kit 200 chevaux" par Eric MAUFFREY

Les quelques différences qui subsistent entre les voitures d'usine et la version "Kit 200 chevaux" ne font que surmotiver les pilotes qui y ont eu droit cette année: Mauffrey, Balesi et Hazard. Eric Mauffrey nous explique posément son point de vue: "La voiture que j'ai pilotée cette année est un petit bijou. Côté tenue de route, elle est un peu plus étroite que la version "Usine" (les voies) alors j'ai été d'autant plus concerné par le problème des positions "hors normes" des 2 roues magistraux dont on a été victime. "Victime" est bien le terme, puisque j'en ai fait durement les frais cette saison. Ca n'empêche, cette voiture est extrêmement fiable, sa tenue est exceptionnelle, par contre, son moteur est un peu juste en puissance. Bref, j'ai exactement la même analyse qu'Alain et Jean, pour une voiture, somme toute, assez semblable. (à part le poids, puisqu'on est 40 kgs plus lourd) D'aucuns diront: "Ouais, c'est pas possible, leur voiture n'est pas une vraie version client". Si si, détrompez vous, nous avons eu tous les trois la vraie version client, dont toutes les pièces figurent au catalogue RENAULT SPORT, donc abordables au commun des mortels. C'est vrai que parfois nous avons réalisé quelques temps devant les voitures d'usine, c'était la plupart du temps dans des conditions climatiques féroces, où les différences techniques sont plutôt nivelées, de fait.

Eric en parle avec passion: "La boîte à 6 rapports à crabot est super, c'est vraiment une voiture de course, ça freine, ça colle à la route. J'ai été emballé toute la saison... Je ne demande qu'à remettre ça en 93... A suivre!"



Kit180 chevaux: la performance à la portée de l'amateur

Mis au point par Jean Ragnotti et Alain Oreille, le pack 180 chevaux a été développé dans le but de servir au mieux l'intérêt de l'amateur, un peu argenté tout de même. Il faudra déboursier malgré tout 192 000 F pour disposer d'une monture aussi performante que celle dont disposait notre confrère Michel Lizin au rallye du Limousin. La 180 chevaux est en fait une

VOLANT DE LEUR CLIO

SUR 4 VERSIONS DIFFERENTES



coque nue et un moteur de groupe N auxquels le service Compétition a adjoint des pièces spécifiques au groupe A mais aussi un maximum de pièces de série empruntées aux modèles de la marque. Ainsi la boîte à 5 rapports synchronisés avec l'autobloquant à 45% (la 200 chevaux est quant à elle équipée de la boîte 6 à crabots) est typée compétition. Il en va de même pour le boîtier électronique et les trains avant et arrière que Renault a étudié spécialement pour la 180 et la 200. Cette dernière est à l'inverse de sa petite soeur montée sur rotules (au lieu des silent blocs renforcés) et dispose de triangles inférieurs permettant de régler la chasse. Autre différence non négligeable, le système de freinage (disques de 300 mm à l'avant et de 238 mm à l'arrière) est sensiblement moins imposant sur la "mini".

A en croire Jean François Liénéré du service compétition, la 180 chevaux offre un excellent rapport qualité/prix/performance. Grâce notamment à des possibilités de ré-

glage des suspensions peu différentes des voitures d'Oreille et Ragnotti. Michel Lizin, le seul petit veinard à l'avoir essayée, s'y est toute de suite senti à l'aise et a réalisé à son volant une performance qui ne peut laisser indifférent les amateurs potentiels. Bien emmenée, une telle petite groupe A peut se frayer une place parmi

les 5 au scratch tout au moins en national. Certes, l'investissement de base est conséquent mais la fiabilité devrait être de mise et 180 chevaux ou pas, la voiture reste toujours une Clio. Au comportement et au freinage inimitables. Et aux performances redoutables.





Kit 180ch

Moteur

Type: F7P-C720

Alésage x course : 82x83,5 mm

Cylindrée : 1.764 cm³

Rapport volumétrique : 12,1

Puissance maxi : 180 chevaux

Régime correspondant : 7.200 t/mn

Couple maxi : 20,5 mkg

Régime correspondant : 5.900 t/mn

Alimentation : Injection électronique couplée à l'allumage, Type Siemens, Fenix 3A.

Boîte

Type: JB3 spécifique Renault Sport

Nombre de rapports : 5 + M. AR. synchronisés:
1ère: 11/32- 2ème: 15/32- 3ème: 19/32- 4ème:
22/30- 5ème: 25/29

Rapports de pont : 12/56 12/59

Autobloquant : ZF45%

Refroidissement : échangeur eau/huile

Train avant

Type: Mac Pherson, porte moyeu renforcé, moyeu renforcé. Amortisseurs Bilstein, ressort avec compensateur. Support supérieur permettant le réglage du carrossage. Triangle inférieur origine renforcé. Montage sur silent bloc renforcé.

Barre antidévers, 4 diamètres disponibles

Train arrière

Type: Bras tirés, roues indépendantes avec épure programmée

Pièces spécifiques Renault Sport: bras renforcés, barre de torsion, barre antidévers, Amortisseurs Bilstein.

Direction

Crémaillère de direction renforcée

Pompe hydraulique assistance

Freins

Avant Ø 300mm. Epaisseur: 25mm. Etrier 4 pistons Ø 38 + Ø 44, plaquette compétition

Arrière Ø 238. Epaisseur: 8mm. Etrier: 1 piston Ø 45, plaquette compétition F592

Roues

Jantes: Speedline 7"1/4x16"

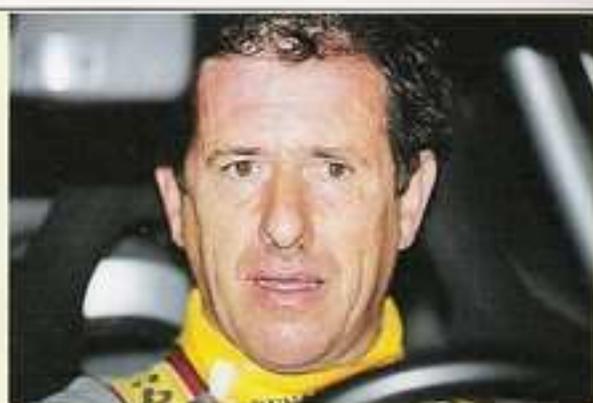
Pneumatiques: Michelin 20/61/16

Poids

En course: 800kgs

Châssis

Caisse origine, kit renfort châssis à souder, arceau multipoint à souder.



LA CLIO Groupe "A" d'Usine aux mains de ALAIN OREILLE et JEAN RAGNOTTI

Le TEAM DIAC est un team modèle: Bien rodé, composé de 2 équipes bien distinctes pour l'atelier - côté préparation - et pour les courses - côté assistance. 4 ou 5 personnes sont attachées à chacune des voitures, managées par un responsable pour la voiture de Jeannot, et un autre pour celle d'Alain.

Alain et Jeannot analysent tous deux leur voiture de la même manière: Agilité est sans aucun doute sa première qualité. Un châssis hyper rigide, une tenue de route hors pair, et un empattement réduit, associés au poids "light" de la CLIO groupe "A" usine, voilà exactement tous les ingrédients dont rêvent la majorité des pilotes. Sa maniabilité en terrain mitigé, pluvieux, plein de gravillons est redoutable. "Elle tient tellement la route", rigole Jeannot, qu'on se retrouve pas mal de fois sur 2 roues au cours d'un rallye. Pas en épingle, non non, même dans des courbes où on attaque un peu fort, on reste comme ça, en l'air, sur plusieurs mètres, parfois 4 ou 5... C'est du juste... Enfin, maintenant on s'y est fait" (Mauffrey en a fait les frais cette année à plusieurs reprises!)

Les spectateurs aiment bien voir passer les CLIO, maintenant on sait pourquoi!

Le freinage de la CLIO d'usine est parfait. Jeannot monte des plaquettes PAGID, Alain préfère les carbone, "pour privilégier le grip", précise t'il, mais par contre, ça "grippe" tellement fort, que l'arrière déleste et je me retrouve souvent en wheeling... arrière! L'arrière de l'auto est très léger, rien de plus facile à lever!"

Pour assurer le spectacle, en effet, ça se pose là! Quand vous aurez vu Jeannot

passer sur 2 roues ... de côté... attendez encore 5 minutes, vous verrez Alain vous faire un passage sur les roues avant... Sans les mains, sans les pieds, l'équipe DIAC.

Alain était un peu déphasé, en début de saison, car il n'avait plus conduit de groupe "A" depuis la R11. Un bail tout de même, quand on suit les évolutions techniques de ces dernières années. Jeannot, quant à lui, entamait allègrement sa 8^{ème} saison de traction avant.

"La voiture est super sympa à conduire, elle a un équilibre et une homogénéité parfaits, on manque juste d'un peu de chevaux. On pourra certainement les avoir l'an prochain, dans le nouveau moteur 2 litres prévu avec 30 chevaux de plus pour la Corse, qui sait? C'est une question d'homologation, maintenant" dit Alain.

Et Jeannot de renchérir: "Pourtant, on a bien travaillé, durant toute la saison. On a fait des séances d'essais très concluantes, on a réussi à peaufiner la tenue de route, on a trouvé un peu plus de couple "en bas", et on a gagné un petit plus en rigidité. Au total: De 0,7 à 1 seconde au kilomètre entre la configuration de la voiture en début d'année 92 et la dernière version du Var 92. C'est beau, non?"

"Pour l'année prochaine, les dimensions de nos pneus ne changent pas. On est obligé de se lester d'une cinquantaine de kilogrammes pour entrer dans la nouvelle norme 93. On passera donc de 870 à 930 Kgs. La DIAC continue avec nous pour 93, on courra le même programme: tout le championnat de France. Pas de Monte Carlo, malheureusement!"



Kit 200ch

Moteur

Type: F7P-C720
 Alésage x course : 82,6x83,5 mm
 Cylindrée : 1.790 cm³
 Rapport volumétrique : 12,1
 Puissance maxi : 200 ch
 Régime correspondant : 7.200 t/mn
 Couple maxi : 21 mkg
 Régime correspondant : 6.100 t/mn
 Alimentation : Injection électronique couplée à l'allumage, Type Sodemo Sytel.

Boîte de vitesses

Type: Spécifique Renault Sport
 Nombre de rapports : 6 + M. AR. à crabots.
 Rapports pignonnerie :
 1ère: 11/35- 2ème: 15/33- 3ème: 17/29- 4ème: 20/28-
 5ème: 20/25- 6ème: 23/24.
 Rapports de pont : 12/61 12/58.
 Autobloquant : ZF45% et 75%
 Refroidissement : échangeur eau/huile
 Pompe mécanique intégrée

Train avant

Type: Mac Pherson, porte moyeu aluminium, moyeu

renforcé. Amortisseurs Bilstein, Ressort avec compensateur Support permettant le réglage du carrossage. Triangle inférieur en deux parties permettant le réglage de la chasse. Montage sur rotules. Barre antidive, roues indépendantes avec épure programmée

Train arrière

Bras tirés, roues indépendantes avec épure programmée. Pièces spécifiques Renault Sport: bras renforcés, barre de torsion, barre antidive Amortisseurs Bilstein.

Direction

Type: Crémaillère de direction renforcée. Pompe hydraulique assistance placée en bout d'arbre à cames.

Freins

Avant: Ø 315mm, épaisseur: 28mm. Etrier 4 pistons Ø 41 + Ø 44, plaquette compétition
 Arrière: Ø 254, épaisseur: 10mm. Etrier: 2 pistons Ø 35, Plaquette compétition.

Roues

Jantes: Speedline 7" 1/4x16"
 Pneumatiques: Michelin 20x62/16

Poids

En course: 880kg

Châssis

Caisse renforcée, avec arceau intégré Matter



Version Coupe 93

Moteur

Alésage x Course : 82x83,5 mm
 Cylindrée : 1764 cm³
 Rapport volumétrique : 10,1
 Puissance maxi : 160 ch
 Régime correspondant : 6.500 t/mn
 Couple maxi : 16,8 mkg
 Régime correspondant : 4.250 t/mn
 Alimentation : injection électronique couplée à l'allumage

Supports Moteur : spécifique groupe A

Boîte de vitesses : 5 à rapports rapprochés synchronisés

Direction

Type: à crémaillère, avec assistance

Suspensions

Avant: Mac Pherson à déport négatif. Bras inférieurs triangulés, barre anti-dive, pièces spécifiques Renault Sport: Ressorts hélicoïdaux, amortisseurs Bilstein.
 Arrière: bras tirés et roues indépendantes avec épure programmée. Pièces spécifiques Renault Sport: barre de torsion, barres anti-dive, amortisseurs Bilstein

Freins

Type: 4 disques,
 Frein à main: hydraulique

Roues

Pneumatiques: 18/58/15

Châssis

Structure: coque autoportante en acier ressoudée et renforcée Matter suivant la réglementation Gr. N
 Barre anti-rapprochement reliant les chapelets d'amortisseurs avant.

Arceau de sécurité: Multipoint acier Matter



Version usine

Moteur

Alésage x Course : 82x83,5 mm
 Cylindrée : 1790 cm³
 Rapport volumétrique : 12,1
 Puissance maxi : 200 ch
 Régime correspondant : 7.200 t/mn
 Couple maxi : 21 mkg
 Régime correspondant : 6.000 t/mn
 Alimentation : injection électronique couplée à l'allumage

Boîte de vitesses : Renault Sport 6 rapports à crabots

Direction

Type: à crémaillère, avec assistance

Suspensions

Avant: Mac Pherson - porte-moyeux aluminium, amortisseurs Bilstein.
 Arrière: bras tirés - barre antiroulis additionnelle, amortisseurs Bilstein.

Freins

Type: 4 disques Akon
 Avant: 315mm - Pince: 4 pistons
 Arrière: 225mm - Pince: 2 pistons

Roues

Jantes: Speedline 7 1/4x16"
 Pneumatiques: Michelin 20x62x16

Poids

En config. course : 860kg

Châssis

Carrosserie: Biorps, 3 portes
 Structure: Caisse renforcée avec arceau intégré Matter

Version Coupe 1993: Promotion enfin!

En voilà une nouvelle qu'elle est bonne! Finie la Coupe Clio groupe N, vive le groupe A! C'est assurément l'une des plus belles avancées de Renault en matière de Promotion. C'est vrai quoi, la Clio groupe N est une excellente voiture mais oh combien dévorante côté budget d'entretien et de maintenance. Principal souci rencontré par les animateurs patentés de la Coupe: la boîte qui imposait une révision après chaque course. Enfin fallait-il encore qu'elle touche au but! Renault a résolu l'épineux problème en optant pour la boîte synchro (sans autobloquant) à rapports rapprochés de la groupe A et des supports moteur enfin adaptés. Evidemment cela change radicalement l'ambiance dans la voiture qui devient un petit engin de compétition. Cela modifie aussi le comportement de la Clio dont le train avant souffre beaucoup moins de l'inertie des organes mécaniques. Bien étagée, la boîte apporte également une contribution non négligeable à l'ensemble et offre désormais une plage d'utilisation moteur largement accrue. Enfin, et c'est peut être là l'essentiel, la fiabilité devrait être au rendez vous. Voilà qui devrait propulser la plus petite des groupes A, encore un plus à l'avant des classements!

Evidemment, le kit coûte quelques millions de centimes! 30 000 F pour être précis soit le prix coutant de la boîte 5, des supports moteur rigi-

des, et du frein à main hydraulique accompagné de son répartiteur ("un organe de sécurité et de spectacle" comme le précise Henri Depons). Mais 30 000 F qui semblent (de par la fiabilité escomptée) en mesure d'être amortis durant la saison et qui en tout état de cause vous offre une vraie voiture de course. Le reste doit demeurer en conformité avec la réglementation du groupe N. A l'image de Peugeot et de sa 106 Xsi Terre, Renault ouvre enfin les portes de la compétition (moyennant 40 000 F de plus) à tous ceux pour qui rallye n'est pas forcément synonyme de "tracas financier".

Apparue pour la première fois au rallye du Var aux mains d'Henri Depons, la "Coupe 93" a plutôt fait bonne impression en se ménageant une place dans les 15 premières. Et en tout cas, elle semble avoir séduit son "driver" qui ne l'oublions pas, avait déjà eu l'occasion de s'illustrer au volant de la groupe N. "C'est hyper satisfaisant, déclare le bordelais. La boîte, c'est enfin du costaud. Nous n'avons connu qu'un petit problème d'embrayage sans aucun rapport avec la boîte. L'auto a le potentiel pour s'approcher des temps réalisés par les meilleurs voitures du plateau. Bien sur, son comportement est typé groupe N à cause des freins, des portes moyeux, des roues de 15... de série et d'une puissance modérée. Malgré tout, on parvient à rattraper dans les descentes ce que l'on perd dans les montées."