

di RACHELE SOMASCHINI e FABIO SUVERO

FOTO di LORENZO MARCINNÒ

PROVA SPECIALE

Una compatta da 208 Cv lungo le curve di una delle più difficili tappe del Campionato Italiano Velocità Montagna. Rachele Somaschini, che ha appena vinto la Classe Racing Start Plus 1.6. Turbo ci racconta come va la Peugeot 208 GTI



C

CI SONO LE RAGAZZE CHE A 14 ANNI vogliono lo scooter e poi c'è Rachele, che ancor prima di compiere l'età minima per guidare un "cinquantino" ha fatto carte false per avere un motard. Ma questo è solo l'inizio, perché in 22 anni lei ha fatto ciò che tanti appassionati di auto non riescono a fare in una vita intera. Insomma, bruciare le tappe è nel suo DNA, c'è poco da fare, così come non arrendersi di fronte a nulla e affrontare anche le situazioni più difficili con un sorriso. Un sorriso contagioso, proprio come quello che ha orgogliosamente esibito sul podio laureandosi Campione RSTB Plus 1.6 nel C.I.V.M. (Campionato Italiano Velocità Montagna), ma non è tutto: quest'anno Rachele ha anche vinto il Mini Challenge nella classe Cooper S. Come avremmo potuto non pensare alla neo campionessa della Classe 1.6 Turbo quando in redazione ci è arrivata una Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport? E dove andare a "spremerla" se non lungo le curve della Cronoscalata Trofeo Vallecarnonica che si snoda tra Malegno, Ossimo e Borno?

Ecco come è andata: "Alle 7.45 il rendez-vous ed io sono già pronta, puntuale fuori dal portone di casa dove Fabio mi aspetta a bordo di una nuovissima Peugeot 208 GTi by Peugeot Sport, rossa fiammante. Salgo in macchina lato passeggero e mi soffermo qualche secondo ad ammirare gli interni curati in ogni dettaglio. Siamo consapevoli del traffico di punta delle 8 del mattino per uscire da Milano, ma anche che sarà una piacevole giornata. Quando ci consultiamo per decidere dove testare l'auto non ho dubbi e quoto i bellissimi tornanti del tracciato del Trofeo Vallecarnonica: la prestigiosa



“DOPO POCHI
CHILOMETRI SONO
GIÀ IN SINTONIA CON
LA MACCHINA, RIESCO
QUASI A RICREARE
L'AMBIENTE DI GARA”



e lasciar scorrere la macchina guidando in modo pulito senza mai perdere il ritmo. Dal cartello dei 5 km invece, iniziano rettilinei da 250 km/h che si alternano ad alcune “S” molto veloci. Sono le condizioni ideali per la prova della nostra 208 GTi. quindi impostiamo il navigatore verso Malegno, certi che ci divertiremo.

Un centinaio di chilometri tra tangenziali, autostrade e statali e arriviamo finalmente in Valle. La nebbia di Milano è ormai alle nostre spalle e davanti a noi qualche raggio di sole ci dà il benvenuto. Ci portiamo sulla linea di partenza dove si possono ancora scorgere i segni neri sull'asfalto delle 170 auto che hanno preso il via alla Cronoscalata. Partendo, inizio a ripercorrere ad alta voce tutti i minimi dettagli del percorso... quando mi accorgo dell'espressione dubbiosa di Fabio che sembra dire: “Questa è completamente fuori di testa”. Allora scuoto la testa, smetto di parlare, scalo una marcia ed inizio a fare amicizia con la super rossa.

Sono abituata a guidare macchine turbo e devo dire, che la ripresa della Peugeotina è davvero niente male. Nonostante la forte pendenza della strada, è sempre pronta e reattiva ad ogni uscita di curva, l'erogazione è fluida e lineare. La frenata è precisa e bilanciata, sicuramente merito dell'impianto frenante maggiorato che monta la versione GTi: sull'anteriore i dischi sono di 323 millimetri. I sedili sportivi in dotazione sono avvolgenti e regolabili, in questo modo ad ogni tornante lo spostamento del corpo è minimo e questo aiuta molto nella guida. Dopo pochi chilometri sono già in sintonia con la mac-

Correre per un respiro

Rachele Somaschini, testimonial della Fondazione Ricerca Fibrosi Cistica - Onlus ed ideatrice del progetto “A bordo con Rachele #CorrerePerUnRespiro” che coniuga la sua passione per i motori a

ciò che le sta più a cuore: finanziare la ricerca per trovare una cura per la malattia genetica grave più diffusa, la fibrosi cistica che ha colpito anche lei. Per maggiori informazioni: fibrosicisticaricerca.it o rachelesomaschini.com



ffc Fondazione Ricerca
Fibrosi Cistica - Onlus
www.fibrosicisticaricerca.it

A destra: specifici della versione by Peugeot Sport sono i cerchi in lega da 18” Lithium Nero Matt e l'impianto frenante maggiorato con dischi autoventilanti da 313 mm e pinze Brembo a 4 pistoncini

Più in basso: all'interno spiccano invece la pedaliera sportiva in alluminio con gommini antiscivolo e i tappetini rossi



cronoscalata che ha visto correre piloti che hanno fatto la storia dell'automobilismo e che ancora oggi, alla sua 46 esima edizione, conta tantissimi iscritti. Nove chilometri di percorso attraversando tre paesi: Malegno, Ossimo e Borno nel cuore della Valle Camonica. Conosco molto bene ogni centimetro di quel percorso dopo aver macinato centinaia di chilometri in preparazione alla gara del Trofeo Italiano Velocità Montagna che ho disputato lo scorso settembre. Infatti, per ottenere buoni risultati nelle gare in salita il segreto è proprio questo, occorre conoscerlo così bene da potersi sedere, chiudere gli occhi e ripercorrere con la mente tutto il tracciato. La Malegno-Borno può essere divisa esattamente in due settori, i primi 4 km sono molto tecnici, impegnativi e devono essere affrontati con la massima precisione. Occorre rispettare i punti di entrata, le staccate





“I SEDILI SPORTIVI SONO AVVOLGENTI, ANCHE NEI TORNANTI LO SPOSTAMENTO DEL CORPO È MINIMO”



A sinistra: il pomello del cambio in metallo è lo stesso della GTI normale, mentre i sedili sono più avvolgenti, oltre che rivestiti in Alcantara e tessuto nero Mistral con cuciture rosse

Peugeot 208 GTI by Peugeot Sport

Motore 4 cilindri in linea, turbo, 1.598 cc
CO₂ 125 g/km
Potenza 208 Cv @ 6.000 giri
Coppia 300 Nm @ 3.000 giri
Trasmissione Cambio manuale a 6 marce, trazione anteriore
Sospensione anteriore Ruote indipendenti, Mc Pherson, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra antirollio
Sospensione posteriore Assale semirigido, traversa deformabile, molle elicoidali, ammortizzatori telescopici, barra antirollio
Freni Dischi autoventilanti anteriori e posteriori, ABS, EBD
Cerchi 7,5x18
Pneumatici 205/40 ZR18
Peso 1.235 kg (a secco)
Rapporto peso/potenza 5,9 kg/Cv
0-100 km/h 6,6 sec (dichiarato)
Velocità massima 230 km/h (dichiarato)
Prezzo da 26.300 euro

evo rating: ★★★★★



china, riesco quasi a ricreare l'ambiente ottimale di gara e divertirmi come quando sono legata dalle cinture a cinque punti. Quella che in città e in autostrada sembrava essere un'eccessiva rigidità, in questo contesto si trasforma in un valore aggiunto. Lo sterzo è leggero, maneggevole ma preciso, non stanca e permette manovre molto veloci. L'unica "pecca" per gli amanti del sound è l'insonorizzazione dell'abitacolo, forse eccessiva. Ciò che si riesce a sentire dall'interno dell'auto non rende giustizia a quello che è il rombo che proviene dal doppio scarico. Nel complesso l'auto si rivela molto compatta e veloce, divertente e piuttosto sincera nelle reazioni. Ovviamente anche l'occhio vuole la sua parte e non si può dire che questa versione non sia curata nel minimo dettaglio per

rendere l'abitacolo davvero racing: a partire dai sedili in Alcantara, il volante e le cinture di sicurezza con rifiniture abbinata ai tappetini di un rosso molto acceso. Anche il cruscotto è innovativo e particolare, molto ampio, luminoso e facilmente consultabile come la consolle centrale. Passiamo una giornata davvero divertente, immersi nel verde e nella tranquillità della Valle Camonica con una compatta che ruggisce ad ogni curva e spezza il silenzio e copre il suono dei campanacci delle mucche al pascolo. Ultimate le foto con la Presolana sullo sfondo è quasi l'ora di tornare a casa, un saluto agli amici appassionati del posto e si riparte in direzione Milano, sicuramente con gli occhi e la mente arricchiti di una bellissima esperienza". ☒

