



Legalább is ezt az irányzatot akarja meglovagolni a rombusz logós márka az új Clióval.

Nem véletlen, hogy a csigaevő mérnökcsoportot rabszolga tervező munkára fogta a városi mini kasszasikerük legújabb lenyomatának megalkotásakor, nagyon sok múlik az új masina sikerén. Bevettek minden trükköt, **minden apró vizuális és egyéb érzékszervi manipulációs eszközt**. A vetélytársak végleges elnyomását, sőt megsemmisítését tervezik.

Ha a Renault háza táján nézünk körül, egyértelművé válik, miért ekkora erőket megmozgatva küldik ringbe a sokadik (4.) Clio kiadást. Megkérdőjelezhetetlenül eladási igavonó lónak szánták a kis franciát, a színes modellkínálat legsikeresebb és legrégebbi tagja.

Nemcsak a szívünket szeretnék meghódítani, **a kütyü fanatikus agytornászok is igazi meglepetésben részesülhetnek**, hiszen a magasabb felszereltségi szinteknél szériában is bevetik az R-Link nevű multimédiás újítást.

Kacérkodik a kis francia

Nagyon formás, sőt proletár kifejezéssel élve igazán „pöpec” kis masina lett az új Clio. Sikerült a fején találni a szöget a kulcsín designjával. Merész kijelentéssel élve a legformásabb és legeredetibb jelenleg kapható kis szekér a francia reménység.

A konkurencia egyik legvonzóbb darabja, számomra is, eddig az üvöltő oroszlanos 208-as volt, de az új Clio fényévekkel dögösebb. Értelmetlen a konzervatívabb fritzeknél keresni a vetélytársat, csak ha szürke egér kell, akkor vegyél német masinát.



Térjünk vissza a francia üdvöskére. Pazarul sikerült az orrész kialakítása. Merészen sportos és agresszív. A hatalmas rombusz logó büszkén díszel a kis gép orrán.

Az első világítóelemek külön forma tanulmányok lehetnének, kicsit túlspilázott, de briliánsul néz ki. Nem csak látszólag, mérhetően nagyobb lett a kasztni. A gyári fotógaléria egy ötajtós kivitelt fényez, de **a három ajtós kiadás valószínűleg még izgalmasabb lesz.**

Vagány a törésvonalmentes oldalnézet, mintha egy lemezből tűrögették volna. Visszaköszön az olaszok által megálmodott és a fél világ által kopipéjsztezett rejtett hátsó ajtókilincs megoldás. A lényeg, hogy szépen integrálták a kasztniba.

Külön kiemelendő az ajtókat megkoronázó alsó koptató/dísz csík, utoljára ilyen elegáns megoldás az Auditól láthattunk. Pluszpont jár a zongoralakk kiemelésért. A masina hátánál folytatódik a kisautónál igen meglepő sportos design. Ha megfelelő szögben hunyorítunk a hátsó lámpatestek az új Seat Ibiza-ra hajaznak, de ez akár optikai csalódás is lehet.



Ha sikerült kirímelnünk magunkat a bel tér megoldásaival kapcsolatosan térjünk rá a smart phonos, kűtűs R-linkre. Ha a legegyszerűbb megfogalmazást szeretnénk hallani, akkor a „táblagép a középkonzolba” kijelentés a leghelyesebb.

. Tovább feszegetve a megszokottság határait bevezetik az úgy nevezett R-Link Store-t, amely az androidos App és Appel-es iStore-ra hasonlít.

Fel-le tölthetünk programokat, applikációkat a hét hüvelykes érintőképernyős kütyüre. Merész és érdekes próbálkozás és a mai high tech örült világot elnézve igazi kasszasiker lesz majd a rendszer. Lehet nekiállni fejleszteni, koppintgatni.

Nemcsak a bitek hajtják, lelke is van

Az új csúcstechnika mellé új fejlesztésű aggregátokkal is bővül a Renault alap motorkínálata. Újoncként áll, azaz ül a motortérben egy kilenc decis, három hengeres, turbós erőforrás, amely a legszigorúbb környezetvédelmi előírások mellett 90 pacit liheg ki, a csúcsnyomaték 135 Nm.

Az egy liter alatti aggregát, az 1.4-es szívóerőforrást váltja le, az ígéreték szerint fogyasztása alig lesz több mint 4,3 liter száz kilométerenként. Nem egy erőbajnok, de legalább takarékos.



Akinek több szufla kell a motorháztető alá, annak ott lesz a Dacia Logdy-ban is bevetett 1.2-es TCe. A kis négyhengeres turbós 120 lóerőt küld a mérőpadra, ez egyben a szívó egyhatos nyugdíjazását is jelenti.

Ha mini olajkályhát szeretnénk, akkor a jól bevált, kiforrott, 1.5 dci fogad, alacsony fogyasztással, a kilencven lovas kivitellel.

Igazi örömmasina lehet majd az új francia reménységből és nemcsak az Android fejlesztők számára lesz kihagyhatatlan ajánlat. Formás, pofán sportos.



Kell ennél több egy városi kisautótól? **Csatlakozom a csigaevőkhöz és az mondom: nem.** Eltalált egyveleg, mindenkinek csak ajánlani tudom.