



Igazi kis vadállat volt a Clio R.S. kódnevű örömautója. A kritikusokat megszállottá változtatta, az elfogultakban valóságos fanatizmust keltett a francia kisszekér. Vezethetősége, bivalyerős motorja és pályanapokra kifejlesztett futóműve **a hegyi szerpentinek királyává koronázta**. Kétliteres szívó aggregát, minimum 180 paci és harapós fékek várták az önjelölt ralipilóta minden kívánságát.

A tökéletességről mégis lemaradt. A kérdéses aspektus mindig is a küllem, a formavilág volt. Sokaknak nagyon bejött az úgynevezett **sleeper formavilág**, a vásárlóközönség nagy része viszont nem szívesen furikázott egy felborzolt kedélyű városi franciával. Még akkor se, ha

a Piroska jelmez alatt farkas lapult.

A legfrissebb Clio már az alapkivitellel is izgalmas formavilágot ígér, így elvárt, sőt kötelező, hogy a felspojlerezett R.S. még erősebben hasson a szépérzékünkre. Az ütős küllem magasan helyezkedik el a feltűnési skálán, és **az újítások között sok a tradíciógyalázó megoldás**.



Ha a legkritikusabb és legkönyörtelenebb szemüvegünket tesszük fel, akkor az R.S.-ben csak a mezei Clio felpúderezett változatát látjuk. Extrém megközelítés, de a valósághoz nagyon közel

áll. A franciák úgy gondolták, hogy a negyedik generációs városi kisautójuk már így is elég dinamikus, nem kell radikálisan átszabni a kasztnit, hogy vérbeli R.S. legyen belőle.

Az orrészre természetesen rávarrták a nagy pofát.

A méretes légbeömlő szürke karimát kapott, így optikailag is megnöveli az amúgy sem kicsi harcsaszáját. A ködlámpákat és az első spoiler alsó részét is átrajzolták a sportosabb küllem érdekében. Az R.S. logo a méretes Renault embléma alá került, így **egyesekek Hitler bajuszt, mások elfolyt orrváladékot láthatnak benne.**

Nem változtak a lámpatestek, de a burájuk árnyalattal sötétült.

Az oldalnézet már izgalmasabb. Visszaköszön a szürke sportcsík az ajtók alján, és említésre méltó a gyárilag 17, kérésre 18 colos, matt fekete felnigarnitúra és a mögüle kikandikáló méretes fékrendszer. **Az igazi világpremier mégis a hátsó ajtópár.** Eddig minden Clio RS háromajtós volt, de úgy látszik, a franciák olyannyira elrugaszkodnak a gyökerektől, hogy már ez is belefér a képletbe. Szépen rejtik hátsó ajtók kilincseit, de vajon kelendő lesz-e az öt ajtó?



Hátul folytatódik a szürkésítés. Az áldiffuzor fémhatású peremet kapott, a trapéz alakú kidörrenecs pedig vélhetőleg a tanulmány formavilágát kapta, és középre került. Meggyőző az összkép: formás, sportos vonalvezetésű városi harcos a Clio R.S. kivitele.

Belül többet vártunk

Igaz, hogy az alapkivitel is szép belül, de Recaro sportülések, csapott aljú kis kormány és minimális alcantara nélkül nincs igazi R.S.

Az említésre méltó változtatások között a bőr bevonatú kormánykereket és váltógombot

érdemes megemlíteni, a többi elem egyenesen a vérszegényebb kivitelekéből származik. Az avatottabb szemnek feltűnhetnek a gyári képgalérián az alumínium fűlek a kormány mögött, de erről később bővebben.

Vérfertőzés, tradíciógyalázás és több nyomaték

A 2013-as modellévig minden sportos Clio nagy köbcentis, benzines szívómotorral látta meg a napvilágot. A kétliteres, négyhengeres, 16 szelepes erőművek közel 200 ló erejét izzadták ki magukból, és a teljesítménycúcsot is valahol 7200 rpm környékén érték el.

Sajnos az új R.S.-nek be kellett hódolnia a szigorú környezetvédelmi normák előtt, így a domború motorháztető alá egy ezerhatszázás szív került. **A 200 paci maradt, mert az új erőforrást mesterségesen lélegeztetik**

, így dízelesen magabiztos 234 Nm nyomatékot produkál, amit egészen alacsony fordulatszámon, 1750-nél is rendelkezésre bocsájt. Ha messze el is marad az előző szívóbenzinesek vérmérsékletétől, azért még bő hat ezret forog a főtengely, amikor mind a kétszáz lovat meg kell lódítani.



A másik nagy változást a váltómű hozza. A régi hatos kéziváltót új fejlesztésű, dupla kuplungos egység váltja le, amely az ígéretetek szerint 0,15 másodperc alatt cikázik a gangok között. Kérésre rajtprogramot is tanítanak a váltónak, így lámpától lámpáig lehet alázni az idősebb, lehajtott BMW-ket. A kéziváltó létéről még hallgatnak, de biztos belekerül a katalógusba.

Még korai hivatalosan is állást foglalni az új Clio R.S.-ről, egy sportos városi kisautót csak az első próbautak után lehet besorolni. Mint mindig, most is a puding próbája az evés, mert jelentősen módosítottak a siker receptjén a franciák. Turbómotor, öt ajtó és dupla kuplungos váltó: nem irigylem a marketingeseket, van mit lenyomni a vásárlóközönség torkán.