www.micoche.com

3 de marzo de 2009

NUEVO CLIO RENAULT SPORT, DOS CARAS PARA ATENDER LAS EXPECTATIVAS DE LOS CLIENTES

El Clio Renault Sport es, en todas sus variantes, el **deportivo compacto más vendido de su categoría** desde el año 2000, con más de 70.000 ejemplares en todo el mundo. Las cualidades del chasis, de la frenada y de la dirección unidas a la precisión de su caja de velocidades hacen que tanto la prensa como los entendidos más exigentes reconozcan al Clio III Renault Sport como el coche más eficaz de su categoría. Para cumplir plenamente con las expectativas de los clientes y adaptarse al uso que hacen del vehículo, el Clio Renault Sport ofrece dos caras: una versión «Luxe» (denominación que varía en función de los países) y una versión «Cup».

La versión «Luxe» responde a unos clientes que buscan un vehículo bien equipado y confortable que les proporcione «estatus», y que favorezca el placer de conducir. Esta versión recibe el chasis Sport que, al igual que la acústica, se ha remodelado para mejorar el confort. Renault Sport ofrece múltiples recursos para que el nuevo deportivo sea un coche único y se presenta con una amplia gama de colores, ambientes interiores, tapicerías (una de ellas de cuero) y llantas de aluminio. También se encuentran disponibles múltiples equipamientos, retomados del Nuevo Renault Clio, como la navegación Carminat TomTom, la tarjeta manos libres o el regulador-limitador de velocidad.

La versión «Cup» se distingue por su eficacia y sus prestaciones. Seducirá a los clientes entendidos y amantes de los deportivos. Con el chasis Cup, esta versión es 36 kg más ligera que la versión equipada con el chasis Sport. Por el trabajo realizado en la concepción de algunas piezas (transmisiones, armazón de los asientos y llantas) y por haber reducido algunos equipamientos, la versión «Cup» dispone de la mejor relación peso/potencia de su categoría (6 kg/CV).

- **Diseño exterior: una silueta para la potencia**

Fácilmente identificables, las líneas originales del Nuevo Renault Clio vienen subrayadas por unas curvas más atléticas. Con una lámina aerodinámica de tipo F1, el morro es más agresivo y luce una gran entrada de aire en la parte inferior, necesaria para enfriar el motor atmosférico 2.0 16v de 147,5 kW (203 CV). Los largueros laterales, los extractores, las aletas delanteras y traseras más amplias subrayan la deportividad. El Nuevo Clio Renault Sport incorpora los códigos de la nueva identidad estilística de Renault Sport con un tratamiento de la carrocería en dos colores gracias al «Pack Diseño Renault Sport»: la banda del paragolpes delantero, la carcasa de los retrovisores y el difusor de aire destacan con un mismo color, pudiéndose elegir entre dos: Negro Brillante o Gris Metal Frío. En la parte trasera, las dos salidas del escape están integradas en el difusor de aire. El Nuevo Clio Renault Sport se agarra muy bien a la carretera con unos neumáticos de dimensiones generosas (215/45) montados sobre unas llantas de aluminio ligeras de 17 pulgadas. Estas dejan ver unas pinzas de freno Brembo y unos discos de buenas dimensiones que proporcionan una frenada potente y resistente. La impronta «Renault Sport» aparece en el portón y en los insertos de cromo satinado

de las molduras laterales, pero también debajo del capó, en el colector de admisión del motor. El Nuevo Clio Renault Sport estrena un nuevo color metalizado exclusivo, el Verde Alien.

- **Un aerodinamismo nacido de la tecnología de la Fórmula 1**

El tratamiento aerodinámico del Nuevo Clio Renault Sport incluye la integración de una lámina aerodinámica delantera, de extractores de aire en las aletas delanteras y de un difusor de aire en la parte trasera, único en este segmento. Con respecto a su predecesor, el SCx (factor de resistencia aerodinámica) disminuye 0,02 y llega a 0,75.

Situados en las aletas delanteras, los extractores de aire también tiene una función aerodinámica. Neutralizan las turbulencias que generan unas aletas más anchas y mejoran el SCx. Facilitan la circulación y evacuación del aire caliente debajo del capó. Además, la orientación de las rejillas dirige el flujo de aire hacia los flancos del coche para mejorar las prestaciones.

La mayor innovación tecnológica reside en el difusor de aire, un elemento aerodinámico que tiene su origen en la F1. Este dispositivo existe de serie solamente en los vehículos deportivos de muy alta gama. El objetivo del difusor es evitar que la parte trasera del vehículo despegue y mantener su estabilidad a alta velocidad. Canaliza el flujo de aire para incrementar el efecto de aspiración. El radio de su curvatura genera una depresión debajo del piso.

- **Un ambiente interior deportivo**

El espíritu de piloto queda reflejado en los patines de los pedales de aluminio, con reposa pies, y un volante de cuero perforado con costura aparente y señal amarilla en el «punto 0». Al igual que en los monoplazas de la Fórmula 1, el cuentavueltas amarillo incluye un testigo de cambio de marcha asociado a una alerta acústica. Ayudan al conductor a optimizar el uso de las marchas, con lo que se gana en eficacia.

Tres ambientes generales («Gris Plateado» «Amarillo» o «Carbono oscuro») permiten al cliente elegir en especial el color de los cinturones de seguridad, de la moldura de salpicadero y/o de la tapicería. Los asientos específicos Renault Sport son muy confortables y ofrecen una sujeción lateral excelente. Para el Nuevo Clio Renault Sport se encuentran disponibles unos asientos “baquets” diseñados y desarrollados con Recaro. Los asientos están equipados con airbags laterales y disponen de una carcasa rígida inyectada de poliamida cargada de fibra de vidrio y proporcionan un acomodo más envolvente, propio del mundo de la competición. El recorrido del arnés y el apoyacabezas integrado en el respaldo les dan un aspecto deportivo y mejoran la sujeción.

Como en todos los vehículos desarrollados por Renault Sport Technologies, la impronta «Renault Sport» aparece en el interior del habitáculo en el fondo del cuentavueltas, en los peldaños y en los asientos delanteros.

- **Una unión al suelo de altas prestaciones**

Con respecto al Nuevo Renault Clio, la adherencia y el potencial de franqueo de una curva se han replanteado, con una vía delantera y trasera 48 mm y 50 mm más anchas. La batalla se ha llevado a 2.585 mm y gana así 10 mm en beneficio de la estabilidad. Este aumento se debe a la aparición del tren delantero de pivote independiente, tecnología única en el segmento B. Esta tecnología, compuesta de piezas de aluminio que permiten aligerar el peso, garantiza la precisión y la motricidad del vehículo en cualquier circunstancia. El tren delantero proporciona mayor placer de conducir al ser insensible a las diferentes fuerzas bajo carga, tanto en las curvas cerradas como en las rectas. Procedente del Nuevo Renault Clio, el tren trasero de eje flexible y diseño programado ha sido reforzado para adaptarse al potencial del tren delantero de pivote independiente y garantizar una reacción inmediata y precisa al entrar en una trayectoria.

- **El chasis Sport, eficaz y confortable** *(de serie en la versión «Luxe»)*

La puesta a punto del chasis Sport se ha guiado por la búsqueda del mejor equilibrio entre prestación y confort. Las manguetas son más largas para aumentar la vía trasera. El Nuevo Clio Renault Sport resulta más confortable que su predecesor gracias a unos amortiguadores que recurren a una tecnología de «doble efecto». La energía que hay que disipar es absorbida en parte por un sistema adicional de válvulas. Estos amortiguadores gustarán especialmente en los trayectos largos y en autopista. Los movimientos de la carrocería son moderados gracias al diámetro de la barra estabilizadora delantera que pasa 20 a 21 mm. La rigidez del tren trasero aumenta un 25% con respecto al Nuevo Renault Clio y adopta una barra estabilizadora de 30 mm. El desarrollo específico del neumático Continental Sport Contact 3 con dimensiones de 215/45 R17 ofrece una respuesta de la dirección más rápida y precisa. Además, la resistencia a la rodadura se reduce un 5% comparada con la del Clio III Renault Sport y las llantas de aluminio pierden 1 kg por rueda. La menor inercia generada contribuye a aumentar la respuesta de la dirección y el brío en las aceleraciones.

- **El chasis Cup: pegado a la carretera** *(de serie en la versión «Cup»)*

El Nuevo Clio Renault Sport dispone asimismo de un chasis Cup pensado para promover las sensaciones al conducir y la eficacia. Con una altura rebajada 7mm con respecto al chasis Sport, su centro de gravedad más bajo mejora las prestaciones en las curvas debido a un menor desplazamiento de carga. Su capacidad para girar en plano es aún mejor gracias a unos ajustes de amortiguador mejorados y al aumento de la firmeza de los muelles comparado con el chasis Sport (27% más en la parte delantera y 30% más en la trasera), logrando así una eficacia y un placer extremo. La rigidez en flexión del tren delantero de pivote independiente aumenta un 10% para que pueda expresarse todo su potencial. En relación al chasis Sport, la dirección es más directa (reducción de las relaciones de desmultiplicación un 7,5%). Unida a una puesta a punto específica, favorece la sensación de control en situaciones de adherencia variable.

- **Un motor atmosférico deportivo y nervioso de más 100 CV por litro**

Las versiones «Luxe» y «Cup» del Nuevo Clio Renault Sport están equipadas con el mismo motor, el 2.0 16v atmosférico (F4R RS). Con una potencia de más de 100 CV por litro de cilindrada, este motor otorga un altísimo nivel de rendimiento en el segmento de las berlinas deportivas. Al mejorar el rendimiento en los regímenes bajos, el motor gana también en potencia (+2,5 kW) y alcanza los 147,5 kW (203 CV) a 7.100 r.p.m. Gracias a la nueva culata de mayor permeabilidad, al decalador del árbol de levas continuamente variable a la admisión y a la nueva puesta a punto del esquema del motor, el par a bajo régimen del Nuevo Clio Renault Sport gana un 20% con respecto a su antecesor. Las relaciones de la caja de velocidades son más cortas en 1ª, 2ª y 3ª. Se favorecen así las recuperaciones además de la conducción por ciudad. Unido a la caja de velocidades mecánica de 6 marchas (TL4), este motor suministra un par de 215Nm a 5.400 r.p.m. (frente a las 5.500 r.p.m. en el Clio III Renault Sport). El Nuevo Clio Renault Sport se pone de 0 a 100 km/h en tan sólo 6,9 segundos y consigue recorrer los 1000 m con salida en parado en 27,3 segundos. La velocidad máxima aumenta 10 km/h en relación a la versión anterior y alcanza los 225 km/h.

Símbolo de la calidad del trabajo realizado en el grupo motopropulsor, el **consumo** disminuye 0,7 l/100 km (es decir, 14 g CO_2/km) con respecto al Clio III Renault Sport lanzado en junio de 2006. El consumo en utilización mixta sigue siendo moderado, con 8,2 litros/100 km en ciclo mixto, esto es, 195 g CO_2/km.

- **Los genes de la familia Nuevo Renault Clio**

Se vuelven a encontrar numerosos **equipamientos** ya presentes en el Nuevo Renault Clio. Para favorecer la comodidad, la seguridad y la vida a bordo, el Nuevo Clio Renault Sport puede disponer en especial de:

- Carminat TomTom, la primera navegación GPS integrada que se propone a menos de 500€,
- Tarjeta manos libres,
- «RadioSat Classic» con una potencia de 80 W (6 altavoces) y, para los clientes que desean unas conexiones más avanzadas, dos nuevas funciones: «Plug & Music» para conectar un lector MP3 o iPod® y la función de telefonía Bluetooth®.
- Techo solar,
- Regulador y limitador de velocidad,
- Climatización regulada,
- Captador de doble función: lluvia y luminosidad.

A diario, los pasajeros disfrutarán de la **habitabilidad** y del maletero más generoso, ambos heredados del Nuevo Renault Clio.

El Nuevo Clio Renault Sport ha sido desarrollado en la misma plataforma e incorpora el Sistema Renault de Protección de tercera generación (SRP3). Digno heredero del Clio III que obtuvo 5 estrellas en las pruebas Euro NCAP en 2005, este vehículo garantiza **protección plena** a todos los pasajeros.

DIMENSIONES Y CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL NUEVO CLIO RENAULT SPORT

		con respecto a su predecesor
DIMENSIONES		
Longitud total (en mm)	4.017	(+ 26 mm)
Batalla (en mm)	2.585	(sin cambios)
Voladizo delantero (en mm)	826	(+ 26 mm)
Voladizo trasero (en mm)	606	(sin cambios)
MOTOR		
Cilindrada:	1.998	(sin cambios)
Potencia máxima kW CEE (cv DIN)	147,5 (203)	+ 2,5 kW (+ 3 cv)
Régimen potencia máxima	7.100 r.p.m.	150 r.p.m.
Par máximo Nm CEE (m.kg)	215 (21,9)	(sin cambios)
Régimen par máximo	5.400 r.p.m.	-150 r.p.m.
TREN		
Delantero	Con pivote independiente	(sin cambios)
Trasero	Eje flexible con diseño programado	(sin cambios)
DIRECCIÓN	Eléctrico con asistencia variable	Nueva puesta a punto
NEUMÁTICOS	215 / 45 R17	(sin cambios)

www.micoche.com