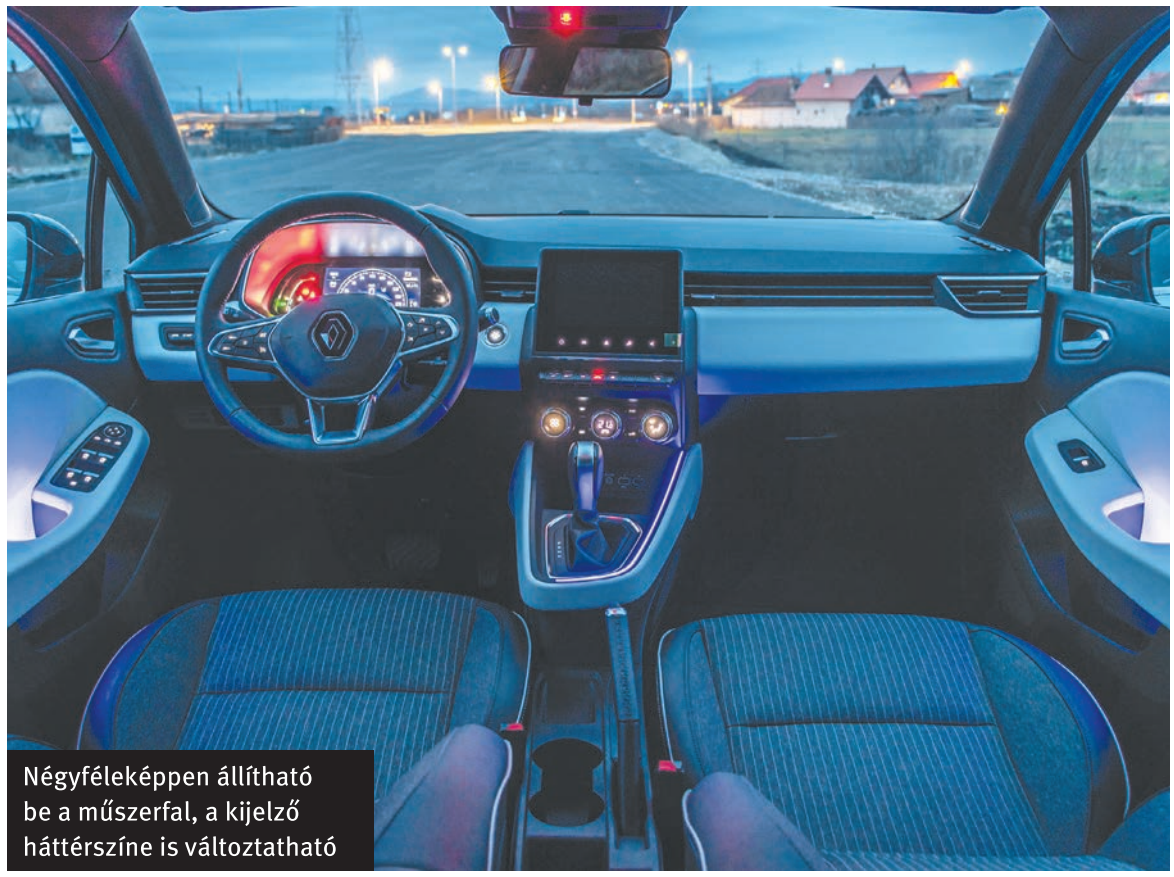
GYÁRI ADATOK	1.33 TCE (1333 CM³)
Teljesítmény (5000 motorfordulat/percnél)	96 kW/130 LE
Forgatónyomaték (1600 motorfordulat/percnél)	240 Nm
Gyorsulás (0–100 km/óra)	9.0 mp
Végsebesség	200 km/óra
Sebességváltó	Hétfokozatú automata
Hosszúság/Szélesség/Magasság	4050/1798/1440 mm
Tengelytáv	2583 mm
Csomagtér	391 liter
Üzemanyagtartály	42 liter
Abroncsméret	205/45R17
Önsúly/Megengedett össztömeg	1233/1673 kg
Üzemanyag-fogyasztás (város/városon kívül/vegyes)	6,7/4,3/5,2 liter
Nyomtáv (elöl/hátul)	1509/1494 mm
Szén-dioxid-kibocsátás	119 g/km
Listaár (euró, áfával)	11900 (SCe Life 65 LE)
	16250 (Blue dCi Zen 115 LE)
	17900 (TCe EDC Intens 130 LE)



Négyféleképpen állítható be a műszerfal, a kijelző háttérszíne is változtatható

A MySense nevű rendszerrel a hangulatfényeken kívül a digitális műszerfal is tetszés szerint változtatható, négy meghatározott grafikájú kialakítás közül lehet választani. Látványos „játékszer”, ha akarjuk, az üzemanyag-takarékosságunkat figyelő módban „óvatoskodhatunk” a gázpedállal, normál módban pedig a klaszszikus sebességmérő kerül hangsúlyos helyre, míg sport módban a fordulatszámmérő kap kiemelt helyet. A műszerfal helyét tulajdonképpen egy késlekedés nélküli kijelző veszi át, rengeteg hasznos információt megjelenítve.

Hatvanöttől százharmincig

A négy felszereltségi szinttel – Life, Zen, Intens, RS Line – kapható Clio5-höz két szívó- és két turbómotort, valamint egy dízelmotort választhatunk, igaz, a fapados változathoz az izmosabb erőforrások nem elérhetők, és a leggyengébb benzinesekkel a csúcskivitelek „nem kompatibilisek”. A Life mellé így a 999 köbcentis, háromhengeres, 12 szelepes atmoszferikus benzinmotor (SCe) 65 és 75 lovas, illetve a jól ismert másfél literes közös-nyomócsöves dízel (dCi) 85 lóerős változata kapható, kéziváltóval. A Zen már a turbós benzines (TCe 100) száz lóerős kivitelével, valamint az erősebb, 115 lovas dízellel is hazavihető. Előbbihez fokozatmentes automata (CVT) is rendelhető. Az Intens-szel már kétféle automata nyomatékváltó érhető el: a fokozatmentes a TCe 100-hoz, továbbá a hétfokozatú duplakuplungos (EDC) a Renault-Nissan és Mercedes-Benz közös fejlesztésű 1,33 literes, 130 lóerős benzinmotorjához. A sportos RS Line csak a turbós benzinmotorokkal „összeegyeztethető”. A dízelmotorokhoz hatfokozatú manuális sebességváltó dukál.

Bal oldali pedál nélkül

A kipróbált Clio5 egyfajta egyvelege a kényelemnek és sportosságnak. A 130 lóerős benzinmotor dízeles forgatónyomatékot tud, széles fordulatszám-tartományban használható, és végtelenül csendes, sőt közepes és erős gázadásra van egy érdekes, enyhén villanyautós hangja. Ez a motorvariáns csak a hétfokozatú duplakuplungos erőátvitellel társítható, ami egyáltalán nem hátrány, sőt. A franciák automatája egy végletekig finomított szerkezet, nagyon úgy tűnik, hogy az elmúlt néhány év alatt sikerült behozni a lemaradást a VW-féle DSG-vel szemben. A hét fokozat észlelhetetlenül, a legapróbb rántás nélkül dolgozik, erős fékezéskor vacillálás nélkül pakolja vissza a fokozatokat, padlógáznál tizedmásodperc alatt választja ki az optimális alacsonyabb gangot. Bónusz a kormány mögötti két váltófül, aki maga szeretné kiválasztani a sebességfokozatokat, megteheti – elsősorban motorfékezéshez használhatók hatásosan, de egy izgalmasabb, tempós szerpentines szakaszon is érdemes tenni egy próbát velük. Egyetlen kisebb, a működéssel nem összefüggő hátrány tűnt fel: az automataváltó előválasztó karja melletti PRND-feliratsor este nincs kivilágítva, így aki még nem rutinos a kétpedálos kiosztású autókkal, annak a műszerfal jobb oldaláról kell követnie, hogy épp milyen állásba húzta a „botot”.

Az Intens szintű Clio5 tizenhat hüvelykes könnyűfém-felniken érkezik, de feláras tételként rendelhető hozzá egy mérettel nagyobb „papucs” is – ilyet kapott a tesztautónk. A 205/45R17-es abroncsokkal a kisautó valósággal ragad az úthoz, igaz, az ekkora méretű téligumiknak meglehetősen nagy száraz aszfalton a gördülési zaja. Ezen az egyetlen utastérbe beszűrődő „neszen” azonban könnyű túllépni, az elérhető kanyarsebesség bámulatos, és az agilisabb vezetéshez a közvetlen, minden kis kézmozdulatra azonnal reagáló kormányzás is tökéletes partner. A rugózás feszes, de nem merev.

> **A Renault kisautójának nagy erénye, hogy bár nem olcsó, ár-érték arány tekintetében kiemelkedőt nyújt.**

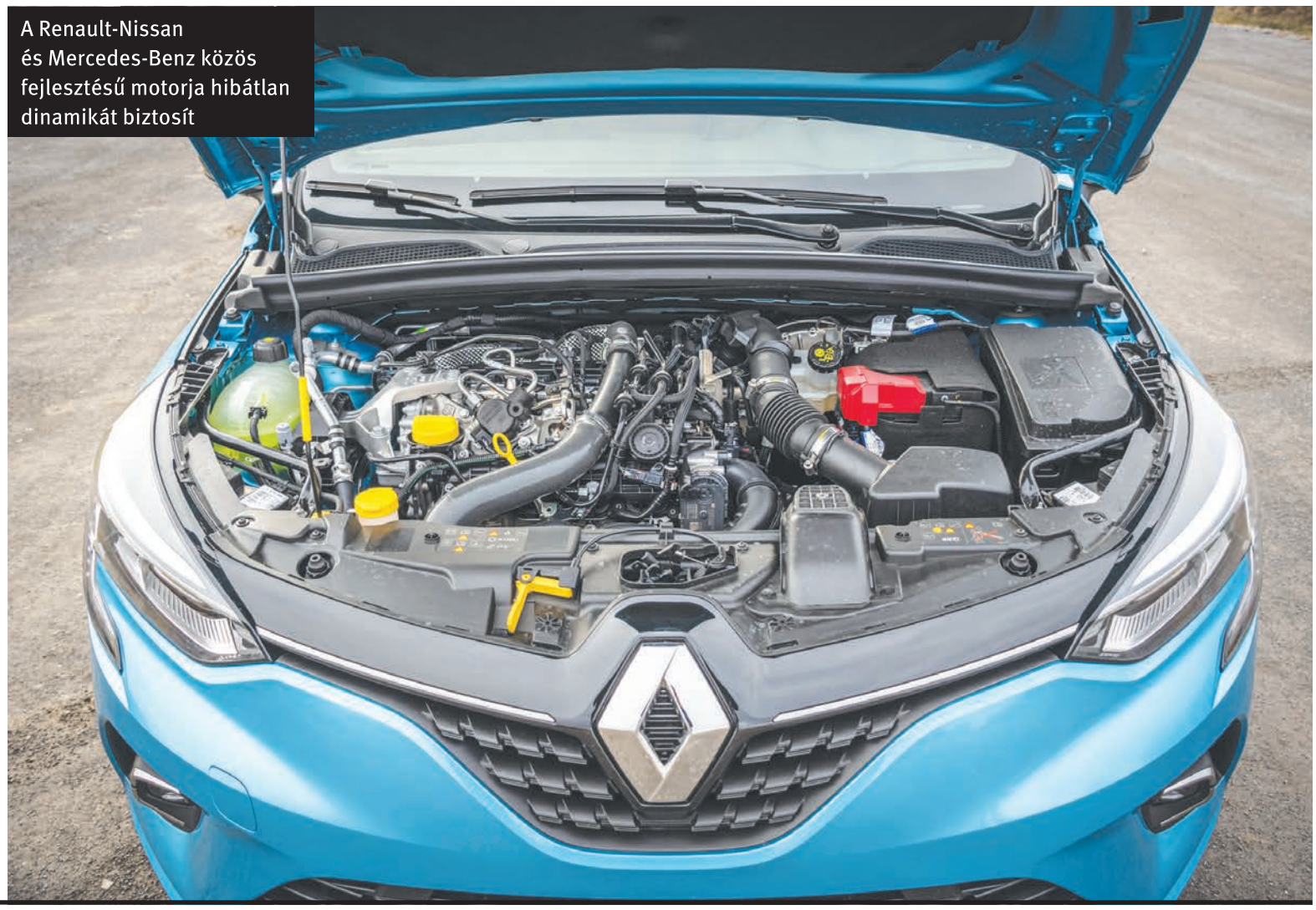
Alapáron is intelligens

A Renault kisautójának nagy erénye, hogy bár nem olcsó, ár-érték arány tekintetében kiemelkedőt nyújt. Így alapáron kínálják hozzá a blokkolásgátló mellé a vészfékasszisztenst, a visszagurulás-gátlót, a sebességtartó automatikát, sávtartó és követési távolságra figyelmeztető rendszert, a táblafelismerőt, a belső visszapillantó fölé helyezett – balesetkor aktiválható – vészhívásgombot, négy irányba állítható kormánykereket, elektromosan állítható külső tükröket integrált ledes irányjelzőkkel, a négy hangszórós audiorendszert, az osztottan dönthető hátsó üléseket, a két első automata ablakemelőt, manuális légkondit, illetve a teljesen ledtechnológiás első fényszórókat és hátsó lámpákat. Az Intens felszereltségi szint ezen felül automata klímát, esőérzékelőt, ködlámpákat, automata fényszórókat, központi érintőkijelzőt, kulcs nélküli nyitást és indítást, továbbá króm díszítőelemeket is kínál.

Az új Clio méretnövekedés nélkül is felnőtt minden olyan feladathoz, amit egy igazán modern kisautótól elvárhatunk. Akár folytatódik majd a roncsautóprogram, akár nem, biztosra vehető, hogy ismét tömegek teszik le mellette voksukat – teljesen érthető módon.

A tesztautót a csíkszeredai Mida – Dacia, Renault, Nissan márkaképviselet bocsátotta rendelkezésünkre (mida.ro).

PINTI ATTILA



A Renault-Nissan és Mercedes-Benz közös fejlesztésű motorja hibátlan dinamikát biztosít