serem opção esportiva "acessível" a um público

ue deixa a racionalidade de lado e permite que o emocional predomine em um modelo consagrado por pessoas que buscam um custo-benefício interessante, mecânica robusta e espaço interno generoso para um compacto.

o hatch da marca francesa foi inteiramente modificado para se tornar um verdadeiro esportivo.

Nele foram consumidas 120 mil horas de trabalho com 73 engenheiros do Brasil e da França envolvidos. Foram construídos 30 protótipos que rodaram 250 mil quilômetros em testes.

Diseó Exterior:

Na frente, o modelo recebe um spoiler em forma de lâmina, no estilo de carros de Fórmula 1, e os faróis têm máscara negra. No nicho onde normalmente ficariam os faróis de chuva, agora há uma fileira de leds diurnos e a grelha dianteira é do tipo colmeia. De série, o modelo vem com rodas em preto brilhante aro 16, mas opcionalmente podem ser aro 17. Tem ainda saias e faixas laterais, difusor sob o para-choque traseiro e ponteira de escapamento dupla e carcaça do retrovisor externo na cor da carroceria. Na tampa traseira, o nome “Sandero" foi omitido em favor de uma identificação “Renault Sport" à esquerda e "RS" à direita.

Paragolpes rediseñaod con uces de leds

A parte frontal do carro também é cheia de estilo, com a marca da Renault acompanhada do logo R.S. Essa versão ainda possui faróis de LEDs na parte inferior do para-choque e na traseira os canos de escapamento ficam no centro.

pelas rodas aro 17″ pretas (opcionais) vestidas com pneus Continental Sport Contact 3 de medidas 205/45 R17, mais um bodykit composto por novos para-choques, grade e saias laterais, sem falar no feixe de LEDs no lugar das luzes de neblina. Na cabine o esportivo também se destaca no diz respeito ao cockpit: tem volante vindo do Clio RS europeu (10 mm menor em diâmetro), bancos tipo concha com revestimento exclusivo e pedaleira de alumínio, mais o quadro de instrumentos com grafismo próprio.

Outras economias também aparecem na localização dos comandos dos vidros elétricos traseiros, no meio do painel, e no volante que despenca ao se liberar sua trava de ajuste. Pelo menos o RS vem com ar-condicionado automático e uma central multimídia bem completinha e fácil de operar

Os bancos possuem bom apoio lateral, tanto do assento como do encosto, mas falta o ajuste de profundidade da direção para que a posição de dirigir realmente se adapte a cada condutor. O volante revestido de couro é o mesmo utilizado no Clio RS europeu, tem 10 mm a menos de diâmetro do que o volante original do Sandero, o que garante boa empunhadura e reforça o apelo esportivo.

O acabamento interno ganhou detalhes exclusivos, como bancos com novo revestimento, saídas de ar com apliques na cor vermelha, pedaleiras de alumínio e costura vermelha no volante e na manopla de câmbio. Apesar de a cabine ter sido revista, a construção geral segue a mesma das demais versões, o que indica uma profusão de plástico rígido e ausência de revestimento nas portas.

Entre os equipamentos de série, estão itens como sistema multimídia com tela sensível ao toque de sete polegadas e GPS integrado, sensor de estacionamento traseiro, piloto automático, travas, retrovisores e vidros elétricos nas quatro portas e ar-condicionado automático com comandos manuais, controle de estabilidade e assistente de partida em rampas

Interior:

nternamente, o Sandero RS tem todos os equipamentos oferecidos na linha compacta, como ar digital e a última geração do sistema multimídia Media Nav Evolution. Além disso, há itens específicos da versão, como o volante RS, igual ao usado no Mégane RS vendido na França, molduras metalizadas, bancos esportivos em tons de cinza com pespontos vermelhos e as iniciais "RS" bordadas no encosto de cabeça. O acabamento do painel também está mais caprichado e os pedais são em alumínio. Foi instalado um apoio para o pé esquerdo bem protuberante.

Os bancos também cumprem sua função com grande eficiência: têm abas pronunciadas para segurar o corpo nas curvas sem abrir mão da maciez. Na verdade, em qualquer ponto do Sandero RS pode-se perceber uma busca de equilíbrio entre a esportividade, explorável em uma estrada, e o uso mais pacato, urbano. Inclusive no visual, que se manteve sóbrio, com soluções bastante elegantes para um esportivo.

Seguridad:

por um mais completo, que engloba controle de tração e de estabilidade (em dois níveis), além do assistente de partida em rampa.

Motor. Caja y Comportamiento

É o mesmo propulsor que empurra as versões superiores do “pesado” Duster. No utilitário de 1.350 kg, ele rende 143/148 cv, enquanto no Sandero, cerca de 200 kg mais leve, ele rende 2 cv a mais – 145/150 cv, com gasolina/etanol. Isso faz com que a relação peso/potência do hatch seja de exatos 7,74 kg/cv – normalmente, um modelo é considerado esportivo quando esta relação fica abaixo de 8. Este propulsor é gerenciado pelo mesmo câmbio manual de seis marchas existente no SUV, mas com um escalonamento completamente voltado à esportividade – com relações mais curtas e próximas.

Além da aparência mais invocada, o Sandero R.S. passou por um “engine swap” e recebeu o motor 2.0 16V aspirado que equipa o SUV Duster. O propulsor passou por alterações para entregar mais potência e torque, bem como a transmissão manual de seis marchas teve as suas relações encurtadas para garantir mais agilidade ao compacto. Para favorecer a dinâmica em curvas e a segurança do carro, a Renault adicionou suspensões mais baixas e rígidas, freios a disco nas quatro rodas, controles de estabilidade e tração e até mesmo assistente de partida em rampas.

as molas dianteiras foram endurecidas e o eixo de torção traseiro ficou menos flexível. Tudo na comparação com o Sandero "civil".

Com o novo "coração", a razão peso/potência do hatch passa a ser de bons 7,7 kg/c

Por conta das relações curtas da transmissão, o propulsor sempre está “cheio”, pronto para disparar. Esse comportamento ainda pode ser acentuado com os modos de condução Sport e Sport +, que alteram as respostas do conjunto mecânico para gerar maior desempenho e, na segunda opção, desliga o controle eletrônico de estabilidade. Como o motor é aspirado, a relação de marchas do Sandero R.S. foi encurtada na primeira e segunda, para atribuir mais força nas arrancadas e retomadas. O modelo ainda se beneficia da sexta marcha, que, de acordo com a fabricante, não é mera overdrive, pois deixa mais espertas as relações entre as outras cinco.

Ainda assim, sua evolução é mais linear, e é só a partir das 4.500 rotações (já com torque máximo e chegando ao pico de potência, às 5.750 rpm) que o Sandero revela sua vocação para acelerar.

O Sandero também indica as marchas para um consumo melhor (ambos procuram manter as rotações entre 1.500 e 2.000),

A suspensão é firme, ideal para frenagens fortes e curvas em velocidade, e os pneus de alta performance melhoram a estabilidade e o grip, sobretudo para quem gosta andar em autodromos.

O defletor na traseira gera mais de 20 kg de downforce com o carro a 150 km/h, aumentando a estabilidade, e o spoiler dianteiro, mais próximo do chão, ajuda o carro a “furar” o ar de forma mais eficiente, conseguindo mais velocidade com menor consumo.

A Renault Sport fez um belíssimo trabalho ao transformar o pacato Sandero num carro que faz empolga até no autódromo. Tivemos a oportunidade de castigá-lo numa tarde de muita adrenalina e pouco juízo na pista do Vello Città, e posso dizer que saí de lá impressionado não só com a tocada equilibrada do hatch, mas também com sua resistência aos “maus tratos” – não apresentou sequer fading dos freios mesmo após diversas voltas seguidas.

Também o câmbio de relações bastante curtas exige trocas a todo momento. Para completar, o ronco do motor é amplificado no modo Sport (que muda também o seu mapeamento), especialmente com a retirada da capinha da caixa de ar (opção que a Renault indica apenas para uso em pista). Ou seja, é quase impossível resistir à vontade de acelerar. O RS parece sempre irritado e querendo arrumar pretexto para correr!

Já no Sandero eu não mudaria nada. O conjunto está absolutamente “redondo” para a força disponível (150 cv e 20,9 kgfm com etanol), exibindo freios e estabilidade de sobra –RS tem pneus pra lá de grudentos e um controle de tração muito eficiente nas serrinhas da vida real – só senti necessidade de desativar o ESP (o que se faz por meio do botão Sport) no autódromo, o local correto para poder abusar mais. A direção também se revelou macia nas manobras e com peso e comunicação adequados nas curvas, transmitindo mais confiança que no

Mas onde o Renault brilhou mesmo foi nas frenagens, conseguindo resultados dignos de esportivos mais potentes (e caros) que ele: apenas 37,6 metros para estancar quando vindo a 100 km/

Barras estabilizadoras más firmes para mejorar la estabilidad en curvas

Porém, foram realizadas mudanças no sistema de admissão, que ficou 20% maior no hatch, melhorando a respiração do propulsor e, além disso, foi adotado um novo mapeamento da injeção eletrônica e um sistema de escapamento retrabalhado, com diâmetro maior e um novo silenciador.

A transmissão manual de seis velocidades também veio do SUV, mas as marchas ganharam relações mais curtas, enquanto a suspensão ficou mais rígida e baixa (são 2,5 cm a menos que as versões convencionais). Com torque de 20,9 kgfm a 4.000 rpm, ele cumpre aceleração de 0 a 100 km/h em 8 segundos, enquanto a velocidade máxima chega a 202 km/h - contra 11 segundos e 179 km/h do modelo 1.6. Os números de consumo também comprovam a vocação sedenta do RS – o consumo do computador de bodo foi de de 8,5 km/l contra 9,8 km/l 1.6 flex, sendo ambas as médias obtidas com o carro abastecido com etanol.

A configuração básica – McPherson na frente, eixo de torção atrás – foi mantida, mas recebeu amortecedores mais eficientes, eixos de maior bitola e molas mais rígidas. As novas molas têm uma ação progressiva, que permite absorver as imperfeições da pista ao mesmo tempo em que reduzem a tolerância de inclinação da carroceria. Para completar, o novo conjunto de rodas e pneus reduziu a altura do Sandero em 2,6 cm. O resultado final é que o limite de rolagem

Uma novidade é o seletor de modo de condução, que permite alterar o comportamento do carro conforme as preferências do condutor por meio de um botão no painel. Ao todo, são três configurações disponíveis, que alteram a resposta do acelerador, o mapeamento da injeção eletrônica e o barulho do motor. No modo Normal, o hatch se comporta de maneira "civilizada", fica mais agressivo no modo Sport e tem como opção mais "arisca" a Sport+, que mantém os parâmetros do modo Sport, porém, desliga o controle de estabilidade.

Apesar da força extra sob o capô, é o "conjunto da obra" que impressiona no Sandero RS. O ajuste de suspensão deixou o carro firme nas curvas, porém, sem comprometer a absorção das imperfeições do asfalto. A carroceria não rola e, quando levado ao limite, o carro tende a sair de frente. O controle de estabilidade, no entanto, entra em ação apenas quando se faz necessário, mas sem interferir no papel do condutor. Ao invés de coibir o motorista, os auxílios eletrônicos ajudam a manter o carro na mão, evitando que pequenos erros se tornem grandes prejuízos. A direção é direta e a transmissão tem relações curtas, mas a alavanca poderia ter acionamento mais preciso, com engates mais justos e acertados, já que a quarta e sexta marcha se confundem no engate.

Sandero esbanjou neutralidade nas curvas e retas. As rolagens de carroceria são controladas e ainda assim a suspensão consegue filtrar as imperfeições do pavimento, o que transmite bastante conforto para quem vai a bordo.