

Faixas nas laterais e defletor traseiro dão identidade ao Sandero RS. Instrumentos têm novo grafismo



FOTOS: GABRIELA BILÓ/ESTADÃO

Lanternas da nova versão são idênticas às da opção Stepway



## Renault Sport tem 4 décadas de velocidade

● Quem é aficionado por velocidade já sabe: para ter uma dose extra de pimenta no carro sem perder a garantia de fábrica, a solução é recorrer às versões “nervosas” preparadas pelas divisões de alto desempenho das montadoras. Quattro (Audi) e AMG (Mercedes-Benz) estão entre as mais conhecidas. No caso da Renault, as opções apimentadas de seus modelos levam a assinatura da Renault Sport, divisão de competição fundada em 1975.

Além de desenvolver carros para provas como Rally Dakar e 24 Horas de Le Mans, a Renault Sport colocou suas iniciais em modelos como os compactos 5, 9, Clio e Twingo e os médios 21 e Mégane, em variantes mais bravas para o consumidor comum. Atualmente, são vendidas na Europa versões RS para o Mégane e o Clio.

No Sandero RS, desenvolvido exclusivamente para a América Latina, a Renault Sport comparece principalmente com seu prestígio, já que não houve um grande trabalho de preparação – a principal mudança foi a adoção do motor 2.0 do Duster. O carro será exportado para a Argentina e o México no primeiro trimestre de 2016.

Para a Fórmula 1, a divisão é a Renault Sport F1, que não tem ligação com a que prepara os carros esportivos.



Painel tem central multimídia de operação simples e ar-condicionado digital. Botão no console ajusta os três modos do controle de estabilidade



Único item opcional do RS, rodas de 17" custam mais R\$ 1.000

Detalhes vermelhos e cinzas são o diferencial da cabine, que tem espaço amplo, mas abusa dos plásticos



### SANDERO RS

#### +PRÓS

##### ● CUSTO-BENEFÍCIO

Preço sugerido de R\$ 58.880 é honesto para um hatch com 150 cv de potência e boa oferta de equipamentos.

#### +CONTRAS

##### ● ESPORTIVIDADE

Para um carro que quer ser esportivo, textura dos bancos e acerto da suspensão ficam devendo mais firmeza.

No interior, os instrumentos têm novo grafismo e os bancos ostentam detalhes cinza e faixas vermelhas. O volante, menor e com costuras também vermelhas, é idêntico ao do Clio RS francês. Abaixo dos co-

mandos do ar-condicionado digital, uma tecla permite ajustar o controle de estabilidade, exclusividade dessa versão, nos modos normal, esportivo ou desligado.

Por outro lado, a ampla ofer-

ta de plásticos da cabine, ainda que em duas texturas, é o lembrete de que o Sandero é um projeto de baixo custo.

#### SOBROU TERNURA

Em movimento, os 44 cv extras deixam o carro bem mais gostoso de dirigir que as versões 1.6, ainda que não se possa dizer que o RS é arisco ou impetuoso.

As relações de marcha muito curtas favorecem a agilidade e, com alguma boa vontade, dá até para ouvir um ronco mais encorpado do motor.

A luz-espia sugerindo as trocas de marcha já a 2 mil rpm

causa certa estranheza. Isso porque não se trata de uma versão com foco em economia de combustível, mas de uma opção que se propõe a entregar esportividade – as faixas máximas de torque e potência só surgem após os 4 mil giros.

Se for fiel aos apelos do painel, o motorista já terá engrenado a sexta marcha antes dos 70 km/h e explorará pouco o potencial do carro.

Outros detalhes depõem contra a esportividade do Renault. A suspensão não nega as origens: o acerto mais voltado ao conforto agrada muitos com-

pradores das outras variantes do Sandero, mas um pouco mais de firmeza teria feito bem a uma versão com a sigla RS.

O mesmo pode se dizer dos bancos. As abas laterais reforçadas e a combinação de cores de notam agressividade, mas a espuma é tão mole que o motorista afunda para o centro do assento, como em um sofá.

No fim das contas, mesmo com a chancela da Renault Sport, fica a impressão de que este é um Sandero mais veloz e incrementado, talvez o mais divertido já feito no Brasil, mas não um esportivo de verdade.