

TEST DRIVE

Peugeot 208 GTi **vs**
Renault Clio RS

του Ντίνου Παπαγιαννόπουλου

Φωτογραφίες Γιώργος Σβορόπουλος

Είναι τρελοί αυτοί οι Γαλλάτες

Αυτό ήταν ένα συγκριτικό που περιμέναμε καιρό, όλοι μας, δημοσιογράφοι και αναγνώστες. Συμβαίνει τώρα στους δρόμους γύρω από το Nürburgring



3M
**Paint
Defender
Spray**
Η αόρατη
ασπίδα



JETOIL

Peugeot 208 GTi vs Renault Clio RS

Μπορεί τον τελευταίο καιρό να οδηγήσαμε όποιο σούπερκαρ κινείται και αναπνέει, ωστόσο τα μικρά GTi είναι ο κορμός που (σφείλει να) στηρίζει τη βασική φιλοσοφία του περιοδικού μας, το οξυγόνο που μας θρέφει.

Αντιμετωπίζουμε ωστόσο την εξής παράδοξη κατάσταση: Στην Ελλάδα του μνημονίου πιο εύκολα βρίσκεις BMW 428i για δοκιμή παρά Peugeot 208 GTi ή Renault Clio RS ή Ford Fiesta ST. Αυτό βεβαίως δεν είναι ούτε πρωτόγνωρο, αλλά ούτε και απαγορευτικό για το DRIVE. Μερικά mail στο Παρίσι και η Peugeot Γαλλίας ευχαρίστως μας παραχώρησε για δεύτερη φορά ένα 208 GTi. Το Clio RS μας το παραχώρησε δίκως δεύτερη σκέψη η RSR, η αγωνιστική ομάδα με έδρα στο Nürburgring, η οποία ενοικιάζει και μια μεγάλη γκάμα υπεραυτοκινήτων για τη θρυλική πίστα ή τους περίεργους δρόμους. Η Ford και το Fiesta ST δεν μας έκαναν την τιμή, αλλά δύο στα τρία δεν είναι κακή επίδοση. Μάλιστα όταν πρόκειται για τις δύο πιο εμβληματικές μάρκες στην παραγωγή τέτοιου είδους αυτοκινήτων.

Στη μαρμίτα με το μαγικό ζωμό

Τώρα που τα βλέπω από κοντά, η οπτική τους διαφορά είναι μεγάλη. Παραβλέπω και τα «χρώματα του πολέμου» που έχει προσθέσει η RSR στο Clio. Εξακολουθεί να είναι σαφώς πιο εντυπωσιακό. Δείχνει (και είναι) πιο μακρύ, κάθεται πάνω σε φαρδύτερα μετατρόχια και θυμίζει περισσότερο μικρό κουπέ παρά χάτσμπακ. Το 208 GTi είναι μεν πιο γυμνασμένο από το βασικό μοντέλο, αλλά και πάλι δεν μπορεί να αντεπεξέλθει στη σύγκριση. Παρά τα logo στα πλαϊνά, την πτέρυγα στην οροφή και τους φουσκωμένους προφυλακτήρες.

Στο εσωτερικό, οι διαφορές είναι σημαντικές και προκύπτουν κυρίως από την εντελώς διαφορετική αρχιτεκτονική του 208. Το παράδοξα μικρό τιμόνι είναι τοποθετημένο κάτω από τον πίνακα οργάνων. Αυτό για κάποιους ανθρώ-

πους ψηλότερους από τα 180 δικά μου εκατοστά αποτελεί πρόβλημα, κυρίως ψυχολογικό θα έλεγα. Η εργονομία του Clio είναι πιο συμβατική, όμως αναμφίβολα το δεύτερο έχει πιο χαμηλή και πολεμική θέση οδήγησης. Και τα δύο στο κέντρο της κονσόλας διαθέτουν μεγάλες οθόνες αφής από τις οποίες ελέγχονται τα ηχοσυστήματα και οι περιφερειακές λειτουργίες των αυτοκινήτων. Τα καθίσματα και των δύο είναι πολύ καλά σε στήριξη, ωστόσο του Clio νιώθεις να σε αγκαλιάζουν πιο στοργικά και να στηρίζουν καλύτερα το σώμα σου. Η βασικότερη βεβαίως διαφορά τους είναι πως το 208 GTi εφοδιάζεται με δάρι χειροκίνητο κιβώτιο ενώ το Clio αποκλειστικά με αυτόματο διπλού συμπλέκτη, εξ ου και τα σταθερά paddles πίσω από το τιμόνι.

Το σπορ τιμόνι, οι κόκκινες ραφές ή πλαστικά που διατρέχουν το εσωτερικό, τα αρκτικόλεξα και οι αλουμιένιες λεπτομέρειες μπορεί επί της ουσίας να μην κάνουν τη διαφορά, αλλά είναι χρήσιμες υπενθυμίσεις για το χαρακτήρα των αυτοκινήτων.

Στον λάκκο με τα τούρμπο

Σοβαρά τώρα, αν και τα δύο δεν κινούνταν από 1.600άρηδες κινητήρες τούρμπο δεν θα υπήρχε καν νόημα να μιλάμε. Φαντάζεστε ποια θα ήταν η τύχη ενός νέου δίλτρου Clio RS στην Ελλάδα; Ένα κεράκι στο Θεό του downsizing λοιπόν και πάμε να δούμε ποιες είναι οι ομοιότητες και οι διαφορές. Εδώ που τα λέμε, οι ομοιότητες είναι σαφώς περισσότερες -στα χαρτιά τουλάχιστον. Λίγο πιο μεγάλος σε χωρητικότητα αυτός του Clio με 1.618 cc, έναντι 1.598 cc του 208, αμφότερα άμεσου ψεκασμού και τούρμπο, με twin scroll αυτό του 208. Από εκεί και πέρα ο κινητήρας του Renault στροφάρει λίγο πιο ψηλά, αλλά «βγάζει» τέσσερα λιγότερα κιλά ροπής. Στα χαρτιά επίσης είναι οριακά πιο γρήγορο στο 0-100 km/h με 6,7", έναντι 6,8" του Peugeot. Αυτό λοιπόν μπορούμε να το επιβεβαιώσουμε. Διότι τα μετρήσαμε κιόλας! Τα V-box λοιπόν μας έβγαλαν τα εξής: Και τα δύο είναι μάλλον μακριά από τις εργοστασιακές τιμές για

Για να πάρει τέτοιες γωνίες, το 208 GTi πρέπει να το στύψεις. Ο ανασπασμένος πίσω τροχός εξελίσσεται σε σήμα κατατεθέν



Η βασική αρχιτεκτονική παραμένει η ίδια. Ωστόσο, εντυπωσιάζουν το μικρό σε διάμετρο δερμάτινο τιμόνι και οι κόκκινες λεπτομέρειες που διατρέχουν όλο το εσωτερικό



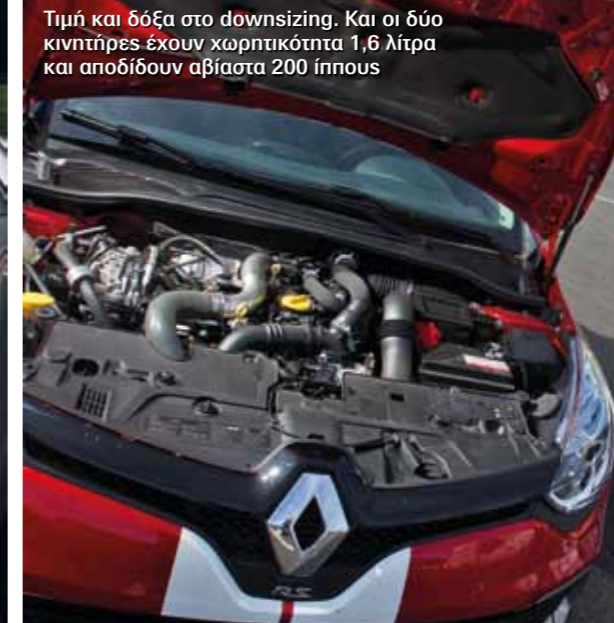
Οι οδηγοί που έχουν συνθίσει να σκάνουν ψηλά το τιμόνι, ίσως να μη βλέπουν μέρος του πίνακα. Όσοι δεν έχουν άριστη όραση θα δυσκολευτούν να διακρίνουν τη βαθμονόμηση με τους αριθμούς ψείρες. Ο λεβιές είναι εξαιρετικός σε αφή και εμφάνιση, αλλά θέλει μια μικρή βελτίωση στο κούμπωμα, ειδικά στα κατεβάματα



Το 208 GTi είναι προορισμένο για GT. Το i μάλλον έχει προστεθεί τιμής ένεκεν

Τα σπορ καθίσματα είναι σωστά σε στήριξη και αρκούντως αναπαυτικά

Τιμή και δόξα στο downsizing. Και οι δύο κινητήρες έχουν χωρητικότητα 1,6 λίτρα και αποδίδουν αβίαστα 200 ίππους



Οπτικά το Clio RS μοιάζει έτοιμο να καταπιεί το 208. Στην πράξη δεν είναι ακριβώς έτσι τα πράγματα



το 0-100. Το Clio ωστόσο είναι πιο γρήγορο με 7,1" έναντι 7,4" του 208. Αυτό οφείλεται κυρίως στο σειριακό κιβώτιο και στην καλύτερη πρόσφυση του RS. Η διαφορά, μέχρι και τα 160 km/h παραμένει στα 0,2". Όμως στην επιτάχυνση trough gears 60-160 km/h το 208 δείχνει τη δύναμη του και περνά μπροστά με 13,4" έναντι 13,7" του Clio. Γενικά το Peugeot δείχνει να έχει περισσότερη δύναμη πράγμα που θα ήταν σαφέστερο αν το κιβώτιό του δεν είχε ξεκάθαρα μακρύτερη κλιμάκωση από το αντίστοιχο σειριακό του Clio RS.

Εν πάση περιπτώσει, νομίζω πως δύσκολα θα μπορέσει να ξεκολλήσει κάποιο από τα δύο βασιζόμενο μόνο στη δύναμη του κινητήρα. Αν έπρεπε να διαλέξω κάποιον θα προτιμούσα αυτόν του Peugeot. Αποδίδει πιο μεστά στις μεσαίες στροφές, ενώ δεν λαχανιάζει ούτε ψηλά. Ωστόσο, είναι ο κινητήρας του Clio που εκπέμπει το πιο σωστό ηχώχρωμα για τέτοιου είδους αυτοκίνητο. Τον ακούς να ανεβάζει με λίγο πιο συριστικό ήχο, σαν να σκίζεις με μανία χαρτόνι και το κυριότερο ακούς τα σκασίματα από την εξάτμιση και φτιάχνεσαι αυθωρεί. Αντίθετα, ο κινητήρας του 208 ηχητικά είναι πιο επίπεδος. Μόνο στις μεσαίες στροφές θυμίζει κάτι από το ρωμαλέο γεμάτο γρέζι ήχο που εξέπεμπε ο ίδιος κινητήρας στο RCZ.

Οι αταίριαστοι

Μόλις οδηγήσεις στους δρόμους γύρω, πάνω και κάτω από

το Ring και τα δύο αυτοκίνητα, το ένα πίσω από το άλλο, διαπιστώνεις πως ουσιαστικά το μόνο κοινό είναι η χώρα παραγωγής. Σαν τον Γιάννη Αγιάνη με τον Ιαβέρη. Όπου ο αμαρτωλός της υπόθεσης είναι αναμφίβολα το Clio RS. Κάθεσαι πιο χαμηλά, νιώθεις πιο κουμπωμένος μέσα στο αυτοκίνητο και αυτά τα paddles πίσω από τιμόνι σε προδιαθέτουν θετικά. Κι αν κάποιος από εσάς ξεπερνάει που δεν έχει χειροκίνητο κιβώτιο, ξεπεράστε το. Ένα καλό σειριακό μπορεί να σε βοηθήσει να συγκεντρωθείς στην οδήγηση και να εκμεταλλευτείς τις δυνατότητες του αυτοκινήτου. Αρκεί να είναι πραγματικά καλό. Που, στη συγκεκριμένη περίπτωση, όμως δεν είναι. Εξηγούμαστε. Πατάς μια φορά το κουμπάκι RS πίσω από τον τεράστιο λεβιέ και μπροστά στην οθόνη εμφανίζεται η ένδειξη Sport. Έχω ακόμα μια σκάλα ν' ανέβω, αλλά ας δούμε τι γίνεται σε αυτή πρώτη. Το ραλαντί ανεβαίνει, οι εμπρός τροχοί σπινάρουν ελαφρώς και αμέσως διαπιστώνεις πως το τιμόνι έχει βαρύνει και η απόκριση στο γκάζι είναι όντως αμεσότερη. Εκεί είναι η πρώτη μεγάλη διαφορά σε σχέση με το 208 GTi, το οποίο είναι συγκριτικά πιο ωθρό. Η δεύτερη και μεγαλύτερη διαφορά είναι ο τρόπος με τον οποίο στρίβουν. Αγαπητοί «ρενάκηδες» εδώ φέρνω καλά νέα. Το νέο RS τοποθετείται σχεδόν με τη σκέψη. Αυτή δηλαδή είναι σχεδόν η φυσική ροπή του. Αφήνεις γκάζι, γυρίζει, τσιμπάς λίγο το φρένο πριν την κορυφή της στροφής, γυρίζει, αποσταθεροποιείς με μεταφορά βάρους, εκεί κι αν γυρίζει. Το καλύτερο όμως





Η ασυνήθιστη σχεδίαση του πίνακα οργάνων με το ηλεκτρονικό ταχύμετρο είναι ένα από τα σχεδιαστικά high lights. Το κουμπί RS ουσιαστικά είναι ο πυρήνας του πολλαπλού χαρακτήρα του Clio RS. Το ημιαυτόματο θάρι κιβώτιο διπλού συμπλέκτη από την άλλη χρειάζεται άμεση βελτίωση στο λογισμικό του για πιο γρήγορες αλλαγές



Η ενδοτικότητα της ανάρτησης εντυπωσιάζει. Το ίδιο και η έλλειψη θορύβων που προέρχονται από το δρόμο, παρά τους 189hp του 208. Πάντως θα προτιμούσαμε την πιο «λογική» διάσταση 17 ιντσών του 208

δεν είναι η τοποθέτηση καθαυτή, αλλά ο τρόπος με τον οποίο τη διαχειρίζεται. Το τιμόνι είναι άμεσο και μεστό σε πληροφόρηση, το πλαίσιο αντιδρά γλυκά και η ανάρτηση είναι αρκούτσως ενδοτική. Σε αυτό συμβάλλουν και τα νέα υδραυλικά σινεμπλόκ που επέτρεψαν στους μηχανικούς να τοποθετήσουν λιγότερο σκληρά ελατήρια και αμορτισέρ. Πρέπει να δώσω επίσης τα εύσημα για τη λειτουργία του ESP το οποίο επιτρέπει γωνίες που σε άλλα αυτοκίνητα θα είχαν κάνει τα ηλεκτρονικά να πάρουν φωτιά. Όταν δε επεμβαίνει είναι απολύτως απαραίτητο και το κάνει σαν να σου δίνει φιλική σπρωξιά στην πλάτη. Πάτα άλλη μια φορά το κουμπί και ενεργοποιείται η ρύθμιση Race. Εκεί το κιβώτιο κρατά τη σχέση που έχεις επιλέξει και το ηλεκτρονικό διαφορικό e-diff θεωρητικά επεμβαίνει με φρένο στον αποφορτισμένο εσωτερικό τροχό, μειώνοντας την υποστροφή. Επί της ουσίας είναι πραγματικά χρήσιμο μόνο σε πίστα, όπου οι γραμμές έχουν σημασία για επίτευξη χρόνου. Στο δρόμο, η υποστροφή είναι ένα σπάνιο πουλί που εμφανίζεται αν δεν έχεις τοποθετηθεί σωστά. Η αχίλλειος πτέρνα ωστόσο του αυτοκινήτου είναι αυτή η ίδια ριψοκίνδυνη πρωτοβουλία της Renault να τοποθετήσει αποκλειστικά ημιαυτόματο εξάρι. If you can't do the time, don't do the crime. Διότι το εν λόγω κιβώτιο δεν συνάδει με τις πραγματικές δυνατότητες κινητήρα και πλαισίου. Ακόμα και στις λειτουργίες Sport και Race αργεί να ανεβάσει, να σου δώσει αυτή την καταγιστική επιτάχυνση που θα μπορούσες να έχεις. Και τα κατεβασμάτα χαζολογάνε ελαφρώς, τουλάχιστον όμως δεν κωλώνει να συγχρονίσει μέχρι και στις 6.000 rpm. Δεν σε κρεμάει κατ' αυτόν τον τρόπο, όπως έκαναν τα πρώτα DSG της VW.

Το εσωτερικό του Clio είναι πιο συμβατικό από του 208, αλλά η θέση οδήγησης εμπνέει περισσότερο για σπορ οδήγηση

Λίγα χιλιόμετρα παρακάτω μετεπιβίβαστηκα το 208 GTi, απλώς για να συνειδητοποιήσω τη διαφορά προσέγγισης. Οι άνθρωποι της Peugeot έφτια-

Ο τρόπος με τον οποίο στρίβεις με το Clio RS δεν είναι απλώς αποτελεσματικός, αλλή το κυριότερο πολύ απολαυστικός



Τεχνικά χαρακτηριστικά

Peugeot 208 GTi

ΚΙΝΗΤΗΡΑΣ
Θέση Εμπρός, εγκάρσια
Κατασκευή Μπλοκ και κεφαλή από αλουμίνιο
Κυβισμός 1.598 cc
Τροφοδοσία Άμεσος ψεκασμός, τούρμπο μεταβλητής γεωμετρίας
Κύλινδροι 4 σε σειρά
Βαλβίδες 16v, 2 ΕΕΚ
Ισχύς 200 PS @ 5.800 rpm
Ροπή 28 kgm @ 1.700 rpm
Συμπίεση 10,5:1
Διάμετρος x Διαδρομή 77 x 85,8 mm
Κόφτης 6.100 rpm
kg/PS 5,8
Ειδική ισχύς 125,1 PS/lt

Renault Clio RS

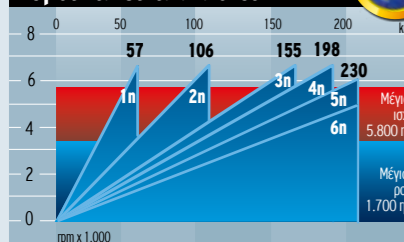
Θέση Εμπρός, εγκάρσια
Κατασκευή Μπλοκ και κεφαλή από αλουμίνιο
Κυβισμός 1.618 cc
Τροφοδοσία Άμεσος ψεκασμός, τούρμπο
Κύλινδροι 4 σε σειρά
Βαλβίδες 16v, 2 ΕΕΚ
Ισχύς 200 PS @ 6.000 rpm
Ροπή 24,5 kgm @ 1.750 rpm
Συμπίεση 9,5:1
Διάμετρος x Διαδρομή 79,7 x 81,1 mm
Κόφτης 6.500 rpm
kg/PS 6,4
Ειδική ισχύς 123,6 PS / lt

ΑΜΑΞΩΜΑ

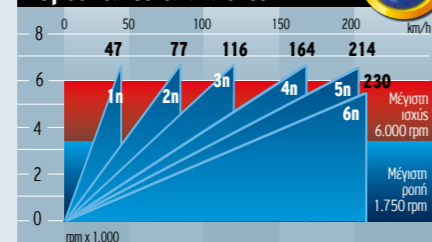
Τύπος Χάτσback, τρεις πόρτες, πέντε θέσεις
Κατασκευή Αυτοφερόμενο, ατσάλινο, γαλβανισμένο
Βάρος 1.160 kg
Διαστάσεις 3.962 x 1.829 x 1.460 mm
Μεταξόνιο 2.538 mm
Μετατόξιο εμπρός/πίσω 1.480 mm/1.487 mm
Χώρος αποσκευών (lt) 285
Αεροδυναμική (Cd) 0,34
Ζάντες 7,0J x 17
Λάστιχα 205/45 R17
Ρεζέρβα ανάγκης

Τύπος Χάτσback, τρεις πόρτες, πέντε θέσεις
Κατασκευή Αυτοφερόμενο, ατσάλινο, γαλβανισμένο
Βάρος 1.279 kg
Διαστάσεις 4.090 x 1.732 x 1.432 mm
Μεταξόνιο 2.589 mm
Μετατόξιο εμπρός/πίσω 1.504 mm/1.500 mm
Χώρος αποσκευών (lt) 300
Αεροδυναμική (Cd) -
Ζάντες 7,5J x 17
Λάστιχα 205/45 R17
Ρεζέρβα Ανάγκης

Μέγιστη ταχύτητα ανά σχέση



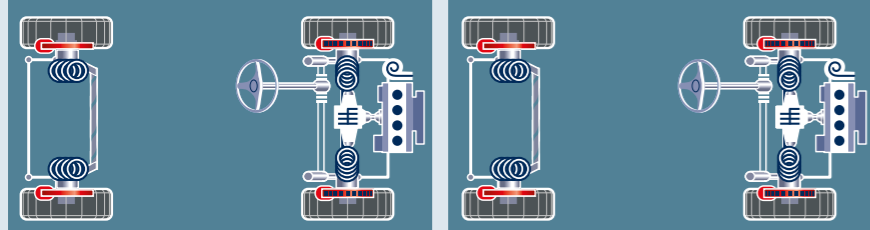
Μέγιστη ταχύτητα ανά σχέση



ΣΥΣΤΗΜΑ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗΣ

Τύπος Ηλεκτρική κρεμαγέρα 2,9 στροφών
Κύκλος στροφών (m) 10,7

Τύπος Ηλεκτρική κρεμαγέρα 2,7 στροφών
Κύκλος στροφών (m) 10,9



ΦΡΕΝΑ

Εμπρός Αεριζόμενοι δίσκοι 302 mm
Πίσω Δίσκοι 249 mm

Εμπρός Αεριζόμενοι δίσκοι 320 mm
Πίσω Δίσκοι 260 mm

ΜΕΤΑΔΟΣΗ

Τύπος Στους εμπρός τροχούς
Κιβώτιο Χειροκίνητο 6 σχέσεων

Τύπος Στους εμπρός τροχούς
Κιβώτιο Ημιαυτόματο διπλού συμπλέκτη 6 σχέσεων

ΑΝΑΡΤΗΣΗ

Εμπρός Γόνατα McPherson, αντιστηρικτική ράβδος
Πίσω Ημιάκαμπτος άξονας, αντιστηρικτική ράβδος

Εμπρός Γόνατα McPherson, αντιστηρικτική ράβδος
Πίσω Ημιάκαμπτος άξονας, αντιστηρικτική ράβδος

ΡΥΠΟΙ

CO₂ gr/km (μικτός κύκλος) 139

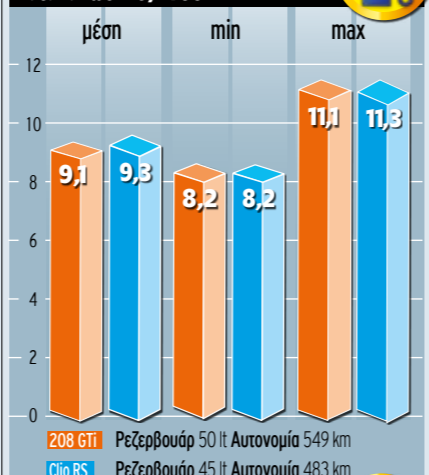
CO₂ gr/km (μικτός κύκλος) 144

ΑΣΦΑΛΕΙΑ

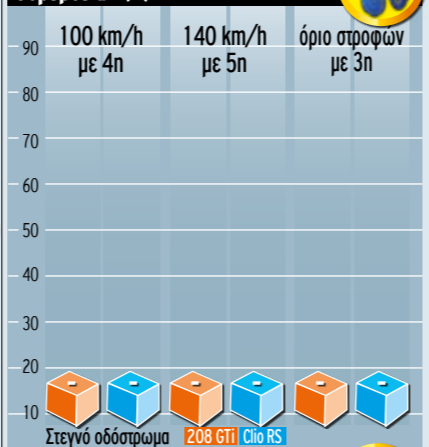
ABS με EBD και Brake Assist, ESP με TCS, Hill Assist Control
EuroNCAP ★★★★★
Επιβατών 88% **Παιδιών** 78%
Πεζών 61% **Safety Assist** 83%

ABS με EBD και Brake Assist, ESP με TCS
EuroNCAP ★★★★★
Επιβατών 88% **Παιδιών** 89%
Πεζών 66% **Safety Assist** 99%

Κατανάλωση lt / 100 km



Θόρυβος dB (A)



Κόστος

	208 GTi	CLIO RS
Βασική τιμή (εκτιμώμενη)	από € 23.000	από € 25.000
Τέλη κυκλοφορίας	€ 153	€ 245
Εγγύηση μηχανικών μερών	2 χρόνια	3 χρόνια

ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΒΑΣΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΗΣ

	208 GTi	CLIO RS
Αερόσακοι	6	6
ESP	■	■
Κλιματισμός	■	■
Ζάντες αλουμινίου	17"	17"
Ηλεκτρικά παράθυρα	2	4
Ηλεκτρικοί καθρέφτες	■	■
Αναδίπλωση	-	-
Κεντρικό κλειδί	■	■
Τηλεχειρισμός	■	■
Αισθητήρες παρκαρίσματος	■	■
Cruise Control	■	■
Δερμάτινα καθίσματα	-	-
Ηλιοροφή	-	-
Μεταλλικό χρώμα	-	-

■ Standard
Σημείωση: Ο εξοπλισμός των αυτοκινήτων δεν είναι ο ακριβής των εκδόσεων που θα εισαχθούν στην Ελλάδα, καθώς δεν είχαμε καμία πληροφόρηση για αυτόν από τις ελληνικές αντιπροσωπείες

ξαν ένα πολύ καλό «παρεμπιπτόντως» αυτοκίνητο. Εξαιρετικό για καθημερινή χρήση, λίγο πιο άνετο και μανιτζέβλο από το Clio, το οποίο μπορεί να μπει με τα μπούνια σε ένα στροφιλικό, αλλά χωρίς το ζήλο και την αμάδα του RS. Με πιο ψυχρό μυαλό και έναν επαγγελματισμό που μπορεί και να ενοχλεί. Κατ' αρχήν γέρνει περισσότερο, αλλά τόσο έτσι ώστε να σου οριοθετεί με σαφήνεια τις δυνατότητές του. Έπειτα, σχεδόν σου βγάζει την πίστη για να πάρει τις γωνίες που έπαιρνες λίγο πριν με το Clio. Δεν θέλει να το μεταχειρίζεσαι έτσι και σου το δείχνει. Απαιτεί από εσένα γραμμές. Εκεί διαπιστώνεις πως το εμπρός μέρος έχει απύθμενο περιθώριο πρόσφυσης, την ίδια στιγμή που πίσω εξωτερικός τροχός ανασπώνεται θεαματικά και η γραμμή βγαίνει με ελάχιστη υποστροφή. Χρειάζεται να οδηγήσεις πιο ρευστά και τότε διαπιστώνεις πως μπορεί να ακολουθήσει σχεδόν σιδηρόπετο λυσσάει μπροστά του, με ένα φλέγμα σχεδόν βρετανικό, αλλά δίχως να σε ενθουσιάζει. Πάντως προτιμώ

το χειροκίνητο κιβώτιο του, κι αν μην έχει τόσο σαφή αίσθηση στο κούμπωμα, από του Clio.

Νοσταλγία

Οδηγώντας και τα δύο γαλλικά για δύο μέρες, εκείνο που μου ερχόταν διαρκώς στο μυαλό ήταν οι προκάτοχοί τους. Και όχι τόσο του 208 GTi, το οποίο είναι σαφώς καλύτερο από το 207 RC, αλλά ούτε κατά διάνοια τόσο διασκεδαστικό όσο ένα Rallye, όσο του προηγούμενου ατμοσφαιρικού Clio RS. Μου έλειπε ο σκληροπυρηνικός χαρακτήρας του, το απίθανο ζύγιμα, το τιμόνι του που λες και είχε απευθείας σύνδεση με τον εγκέφαλο. Ετούτα εδώ τα νέας κοπής GTi είναι μακράν πιο γρήγορα και αποτελεσματικά, αλλά όχι τόσο συμμετοχικά όσο θα ήθελε ο αθεράπευτα ρομαντικός. Ωστόσο, το Clio RS θα μπορούσε να γίνει, αν ρυθμίσουν το κιβώτιό του ώστε να μη χαλάει το πάρτι. Από τα δύο έχει σαφώς περισσότερο σπορ DNA στη λαμαρίνα του. 🚗



Παρά το γεγονός ότι το Clio μοιάζει να είναι σημαντικά μεγαλύτερο, εντούτοις τα μεταξόνια των δύο αυτοκινήτων είναι επί της ουσίας ίδια

Απέναντι στο χρονόμετρο

