

# Comunicado de Imprensa

6 DE ABRIL DE 2021

## Renault CLIO V6: O ícone comemora o 20º aniversário

**Apresentado como “concept” no Salão de Paris de 1998, o Clio Renault Sport V6 começou a ser produzido em 2000, dando origem a um dos modelos mais espetaculares, fora da “bolha” e icônicos, não só da Renault, mas de toda uma indústria. Equipado com um motor 3.0 V6 24V montado em posição central traseira, o Clio V6 é um daqueles raros automóveis que se transformou num clássico no dia em que foi apresentado...**

A Renault está a celebrar os 20 anos do Clio V6, mas quem tem motivos para regozijo são todos os amantes desta indústria ou não fosse este produto da divisão desportiva da marca, uma verdadeira ode aos automóveis exóticos e verdadeiramente especiais.

Desde o momento em que foi dado a conhecer, ainda sob a forma de um “concept car”, em 1998, o Clio V6 cativou entusiastas e criou uma legião de fãs, rendidos ao seu compromisso, sem reservas, com as prestações e o “look” de um automóvel de competição. Não sendo de estranhar que, para muitos, o Renault Clio V6 esteja mais próximo dos supercarros de ralis de Grupo B da década de 80 do que do utilitário de tração dianteira do qual deriva.

Desde o primeiro momento, o Clio V6 não teve rival à altura. Este era o único hatchback de motor central no mundo e a sua vocação desportiva e agressividade eram tão vincadas que os clientes foram convidados a integrar a “Experiência V6”, onde poderiam testar as capacidades do Clio em ambiente controlado e com instrutores dedicados e certificados.

A produção muito limitada também era um ingrediente fundamental desta aura de exclusividade que, ainda hoje, rodeia o mítico modelo da Renault. Para muitos entusiastas, a decisão de adquirir o Clio V6 obrigou a um período de espera que chegou a ser de dois anos. Cada unidade foi manufaturada e numerada individualmente, com o respetivo número afixado numa placa colocada na consola central.

Mas não foram apenas os clientes a ficarem rendidos ao puro-sangue da Renault. A imprensa especializada também não poupou nos elogios ao Clio V6, enaltecendo o exotismo e a exclusividade do modelo, assim como o acompanhamento “vocal” do melodioso V6, com um tom que ecoava na mente

Por tudo isto, e por muito mais, 20 anos passados o Clio V6 continua a ser tão ou mais procurado do que na época em que foi produzido. Pelo desenho e conceitos únicos, bem como pela sua raridade, este icónico desportivo entrou para o restrito grupo de automóveis altamente colecionáveis, com as melhores unidades a serem comercializadas a preços inimagináveis há uns anos.

Verdadeiro ponto alto da história da Renault, o Clio V6 é o epítome da paixão da marca pela inovação e pela criação de automóveis de estrada únicos e especiais. O Clio V6 espelha ainda o compromisso da Renault com a experiência de condução, atributo que continua a influenciar o desenvolvimento de qualquer desportivo nascido sob a égide da marca.

### **Ponto de partida: de automóvel de competição, a “concept” no Salão de Paris**

Na verdadeira tradição da Renault Sport, as origens do Clio V6 podem ser seguidas até ao mundo do desporto automóvel.

A sua criação é o resultado direto do envolvimento da Renault na série de Troféus Clio V6, competição que, na altura, foi criada para promover o lançamento da segunda geração do Renault Clio. Substituindo o Troféu Renault Sport Spider, as provas do Troféu Clio V6 passaram por algumas das mais icónicas pistas europeias. Graças às prestações e equilíbrio entre equipas, este troféu monomarca, assente nos Clio profundamente alterados, acabou por atrair diferentes celebridades do desporto automóvel.

Com um motor 3.0 V6, com 285 cv de potência, tração traseira e uma distância entre eixos muito curta, as corridas eram tão entusiasmantes para quem competia como para quem observava.

É verdade que o modelo de competição tinha pouco a ver com as versões de estrada do bem-sucedido utilitário, mas tudo estava prestes a mudar com o Salão Automóvel de Paris de 1998.

Tendo tido, desde sempre, grande destaque no calendário de eventos da Renault, o Salão de Paris de 1998 teve um significado especial, já que foi palco da celebração do centenário da marca e uma oportunidade de ouro para demonstrar a capacidade de inovação e a paixão que sempre moveu a Renault. Para vincar o evento, a marca apresentou três novidades de peso: o Twingo II, o topo de gama Vel Satis e o fabuloso Clio Renault Sport V6 24V.

A influência dos Clio de Troféu era óbvia, mas este projeto tão especial também pretendia homenagear o mítico Renault 5 Turbo, com destaque para o motor colocado em posição central-traseira, a tração atrás e o estilo muito musculado e agressivo, vincado pelo alargamento das vias e as múltiplas entradas de ar necessárias para “alimentar” e arrefecer o poderoso motor V6.

Da mesma forma que o anterior Renault 5 Turbo já tinha acrescentado um toque de exotismo à gama da qual deriva, também o Clio V6 veio trazer uma nova carga emocional e um entusiasmo sem precedentes ao Clio.

É verdade que o Clio I já tinha tido algumas versões especiais, como o desejado e apaixonante Williams, e que a segunda geração do utilitário da Renault já disponibilizava a desportiva variante de 172 cv, mas o Clio V6 estava mais perto do universo dos supercarros do que dos utilitários compactos.

A resposta ao “concept” foi tão entusiasta e avassaladora, que a marca decidiu pedir um estudo prévio de desenvolvimento aos especialistas britânicos da TWR (Tom Walkinshaw Racing). O relatório confirmou que a execução e passagem à produção era possível e que os

exigentes critérios de qualidade, segurança e dinamismo impostos pela Renault podiam ser atingidos na versão final. Baseada nestes estudos e conclusões, a Renault decidiu produzir mesmo uma série limitada do mais radical dos Clio.

## **FASE I: DAS PISTAS PARA AS ESTRADAS**

Para deleite dos verdadeiros entusiastas do mundo automóvel e de desportivos de exceção, o Clio Fase I original era 98% fiel ao “concept” mostrado em Paris, dois anos antes.

No coração da “besta”, colocado no local onde deveriam estar os bancos traseiros, batia o mesmo 3.0 V6 atmosférico que a marca utilizava no Renault Laguna. Para ser montado no Clio, o V6 recebeu novos pistões, viu a taxa de compressão ser aumentada, as tomadas de admissão alargadas e o limite de rotações subiu para as 7100 rpm. Ligeiramente menos potente do que as versões de competição que corriam no Troféu, o V6 debita 230 cv de potência e 300 Nm de binário às 3750 rpm.

Assim, o Clio V6 Fase I é capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em apenas 6,4 segundos e atingir uns anunciados 237 km/h.

Associado ao poderoso V6 estava uma caixa PK6 manual de seis relações, que derivava da já existente caixa de 5 velocidades, embora profundamente alterada (os mecanismos de controlo internos eram integralmente novos). O diferencial autoblocante oferecido de série ajudava a colocar os “cavalos” no asfalto. A ausência de um turbo tornava a resposta do V6 mais linear e progressiva, mas a combinação de uma curta distância entre eixos e a ausência de um sistema de controlo de tração, garantiam que a condução do Clio V6 Fase I era sempre excitante e muito envolvente...

Ainda que a carroçaria, capot, tejadilho e porta da mala fossem comuns ao Clio Renault Sport 172, os para-choques, os ailerons traseiros e dianteiros, as cavas das rodas e os painéis laterais eram todos eles exclusivos do Clio V6.

Quando comparado com o Clio “normal”, o V6 era 171 mm mais largo, 66 mm mais baixo, 38 mm maior na distância entre eixos e as vias dianteira e traseira eram, respetivamente, 110 mm e 138 mm mais largas.

À imagem dos verdadeiros supercarros, o Clio V6 tinha pneus diferentes à frente e atrás: 205/50 ZR17” na dianteira e 235/45 ZR17” na traseira. As generosas e elegantes jantes OZ “Superturismo” de 17” também permitiram montar discos dianteiros ventilados de 330 mm que, pela primeira vez, num automóvel de produção, eram mordidos por pinças AP Racing de 4 pistões. Atrás, o Clio V6 recebia uns igualmente impressionantes discos ventilados de 300 mm.

Como seria de esperar, toda a arquitetura traseira era específica do V6, mas o sub-chassis dianteiro era baseado no do Clio Renault Sport 172, com, naturalmente, vários elementos de reforço.

Já a suspensão era exclusiva do V6. Na dianteira, a Renault optou por um esquema tipo MacPherson, enquanto no eixo traseiro foi escolhida uma configuração independente multibraços (multilink). De destacar que a barra estabilizadora dianteira foi herdada diretamente do Clio do Troféu.

Ainda que não restem dúvidas sobre o foco colocado nas prestações e dinamismo do Clio V6, este combinava o extremo prazer de condução com um nível de equipamento que estava mais próximo de uma berlina de luxo. De série, o Clio V6 era enriquecido com revestimentos em pele e Alcantara, ar condicionado, vidros escurecidos e parabrisas com refletor de calor e um sistema Radiosat 6000 com carregador de 6 CD. A segurança estava a cargo, entre outros, de um sistema de ABS com EBD (distribuição eletrónica da força de travagem) e uma panóplia de airbags.

Com o potente V6 e restantes periféricos a ocuparem o espaço que seria da mala, a versatilidade de utilização não era, claro, uma prioridade no Clio V6. Ainda assim, sob o capot dianteiro, ainda havia espaço para 67 litros de bagagem e, na traseira, ainda existia um outro compartimento que podia acomodar 45 litros adicionais, o que permitia aos utilizadores guardar alguns pertences numa saída para uma ida às pistas ou para um track-day.

Para reforçar a exclusividade do Clio V6 "Phase I", todas as unidades foram construídas, manualmente, nas instalações da Tom Walkinshaw Racing (TWR) em Uddevalla, na Suécia, ao ritmo de, aproximadamente, 12 por dia. Assim, até ao lançamento do Clio V6 Phase II, em agosto de 2003, a TWR produziu 1631 exemplares da primeira série, 256 destas com volante à direita.

## **FASE II: MAIS POTÊNCIA, MELHOR DINÂMICA, MAIS RENAULT SPORT**

A popularidade do modelo original acabou por abrir caminho para o modelo "Phase II" (Fase II), que foi apresentado, em simultâneo, com a apresentação do "restyling" da segunda geração do bem-sucedido Clio II.

Como o resto da gama, o agora designado Clio V6 255, recebeu uma modernização no desenho da dianteira e da traseira, além de ter acolhido novas entradas de ar e jantes maiores de 18". Se o renovado topo de gama do Clio não fosse suficientemente exclusivo para alguns clientes, estes podiam tirar partido dos novos esquemas personalizadas propostos pela Renault i.d, incluindo a nova cor Liquid Yellow (J37), que passou a ser sinónimo dos modelos de alta-prestações da Renault Sport. Se o Clio V6 já é raro, as unidades com este tom específico são ainda mais raras, sendo das mais procuradas entre os amantes do Clio V6 que querem adicionar o modelo à sua coleção.

No entanto, as alterações nesta segunda geração Clio V6 vão muito além da superfície, já que a Renault Sport aproveitou esta oportunidade de mudar a aparência, para também proceder a alterações significativas na dinâmica e na motorização.

Como a designação deixa antever, o Clio V6 passou a debitar 255 cv. A potência máxima passou a ser entregue às 7150 rpm, sendo que os 25 cv adicionais resultaram de alterações nas cabeças dos cilindros e de um sistema de admissão mais eficiente e desimpedido. A

potência extra e relações de transmissão mais curtas, traduziram-se numa aceleração de 0 a 100 km/h em apenas 5,8 segundos e numa velocidade máxima de 246 km/h.

Melhor ainda, as alterações na suspensão permitiram tirar pleno partido do maior dinamismo desta versão. Para melhorar o controlo e tornar o Clio V6 255 mais benigno em condução desportiva, o chassis foi alvo de alterações profundas. A distância entre-eixos aumentou 33 mm, a via dianteira ficou 23 mm mais larga, a suspensão ficou mais firme, recebeu novos batentes dos amortecedores, braços de guiamento maiores e sub-chassis reforçados.

O resultado final assegurava que o Clio V6 255 não só era mais rápido do que o antecessor, mas também mais “civilizado”, sem perder o foco no prazer de condução.

A Renault Sport também mudou a produção, que passou a ser feita em “casa”, mais especificamente na ex-fábrica da Alpine, em Dieppe. Como o modelo original, todas as unidades eram construídas à mão, tendo sido produzidas, até 2005, um total de 1309 Clio V6 255, 354 deles com volante à direita.

## **UMA HERANÇA DURADOURA: UM CLÁSSICO DOS TEMPOS MODERNOS**

Mais de 15 anos após a última unidade ter saído das linhas de produção em Dieppe, o Clio V6 é visto, atualmente, como um clássico desportivo dos tempos modernos. O pináculo da inovação e filosofia da Renault Sport.

Este icónico modelo acabou por trilhar o caminho para toda uma nova geração de Clio R.S. focados na dinâmica. Mas mesmo dentro da gama Renault Sport, a sua influência é evidente na constante busca por esticar os limites na criação de modelos únicos, como o radical Renault Megane R.S. Trophy-R.

Sem surpresas, o Clio V6 atingiu o estatuto de modelo de culto. Ainda que as suas prestações se mantenham impressionantes, o que mais entusiasma os seus fãs é o estilo inconfundível e o seu compromisso, sem concessões, com o prazer de condução. Com o 3.0 V6 colocado em posição central-traseira, o aspeto musculado e as vias mais largas, este é, sem dúvida, um dos pequenos desportivos, mais radical, alguma vez produzido. A sua reputação de automóvel de competição para as estradas acabou por ganhar ímpeto, graças a uma dinâmica exigente, com a brochura oficial do Clio V6 255 a descrever o modelo como “Este é um automóvel para ser conduzido. Agressivo. Exigente. Para um condutor conhecedor e apaixonado. Quanto mais exige dele, mais ele o recompensa.”

Das duas versões, o original oferece uma experiência de condução mais envolvente, mais crua, especialmente quando o conduz perto dos limites. No entanto, o Fase II é considerado por muitos como o mais “utilizável” e preciso.

Seja qual for o escolhido, qualquer um deles é muito procurado e continua a bater recordes de preço no mercado de usados. Esta valorização é a prova de que o Clio V6 é visto tanto, como um automóvel de coleção, como um automóvel para ser “pilotado”. Mas quer os seus proprietários tirem partido deste ou não, uma coisa é certa: têm na sua posse um dos automóveis mais lendários e exclusivo que a Renault produziu nos mais de um século de história na indústria automóvel.

## ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

Clio V6 Fase I

### MOTOR

Tipo: Seis cilindros em V

Cilindrada (cc): 2,946cc

Diâmetro x Curso (mm): 87.0 x 82.6

Rácio de compressão: 11.4:1

Sistema de injeção: Injeção sequencial Bosch ME 7.4

Número de válvulas: 24

Potência kW (cv)/rpm: 166 (230) / 6,000 rpm

Binário máximo Nm/rpm: 300 / 4,650 rpm

### CAIXA

Tipo: Manual

Número de velocidades: 6

### PRESTAÇÕES

Velocidade máxima (km/h): 237

Aceleração de 0 a 100 km/h (s): 6.4

### CONSUMOS E EMISSÕES

Cidade (l/100 km): 14,9

Extra-urbano (l/100 km): 8,9

Combinado (l/100 km): 11,2

Emissões de CO<sub>2</sub> (g/km): 267

Capacidade do depósito (litros): 60

## SUSPENSÃO

Dianteira: Tipo MacPherson com barra estabilizadora de 25mm

Traseira: Multibraços

## DIREÇÃO

Tipo: Pinhão e cremalheira, com assistência

Número de voltas de topo-a-topo: 2.75

## TRAVAGEM

Dianteira: Discos ventilados, 330mm

Traseira: Discos ventilados, 300mm

ABS com EBD (distribuição eletrônica da força de travagem)

## JANTES E PNEUS

Jantes (frente): 7x17"

Jantes (atrás): 8.5x17"

Pneus (frente): 205/50 ZR17"

Pneus (atrás): 235/45 ZR17"

## PESOS (kg)

Tara: 1335

Peso bruto: 1545

Clio V6 Fase II

## MOTOR

Tipo: Seis cilindros em V

Cilindrada (cc): 2,946cc

Diâmetro x Curso (mm): 87.0 x 82.6

Rácio de compressão: 11.4:1

Sistema de injeção: Injeção sequencial Bosch ME 7.4

Número de válvulas: 24

Potência máxima kW (cv): 187 (255) / 7,150 rpm

Binário máximo Nm: 300 / 4,650 rpm

## CAIXA DE VELOCIDADES

Tipo: Manual

Número de velocidades: 6

## PRESTAÇÕES

Velocidade máxima (km/h): 246

Aceleração de 0 a 100 km/h (s): 5.8

## CONSUMOS E EMISSÕES

Cidade (l/100 km): 15,5

Extra-urbano (l/100 km): 9,8

Combinado (l/100 km): 11,9

Emissões CO<sub>2</sub> (g/km): 285

Capacidade do depósito (litros): 61

## SUSPENSÃO

Frente: Independente tipo MacPherson barra estabilizadora de 28mm

Traseira: Independente Multibraços



## DIREÇÃO

Tipo: Pinhão e cremalheira com assistência

Número de voltas topo-a-topo: 2.8

## TRAVAGEM

Dianteira: Discos ventilados, 330mm

Traseira: Discos ventilados, 300mm

ABS com EBD (distribuição eletrônica da força de travagem)

## JANTES E PNEUS

Jantes (frente): 7x18"

Jantes (atrás): 8.5x18"

Pneus (frente): 205/40 ZR18"

Pneus (atrás): 245/40 ZR18"

## PESOS (kg)

Tara: 1335

Peso bruto: 1545