



La Clio réalise un meilleur compromis confort/sportivité que la 206 RC. Dommage que sa boîte de vitesses accroche un peu.

"T'as vu comment ma Williams grossissait dans les rétroviseurs au bout de la ligne droite. Un peu plus, je te faisais le freinage !"

— "Peut-être, mais je suis rentré en pleine dérive de l'arrière dans le dernier gauche avec ma 205 GTI ! Et à la sortie, elle ne 'motriçait' pas sur les graviers."

L'arsouille à chaque virage, la pédale d'accélérateur incrustée dans la moquette, les freins qui fument, c'était un peu ça, l'époque GTI, quand tout ou presque était permis. Aujourd'hui, Alain Prost ne gagne plus de Grand Prix (Allez, Paris !), les assureurs demandent une fortune pour votre turbodiesel de 100 ch, et vous voyez le jour à travers votre

permis de conduire. Vous avez aussi, comme c'est bizarre, un peu plus mal au dos qu'avant au volant de votre monospace. Pas de doute, nous sommes bien en 2003. Pourtant, les petites sportives n'ont pas encore été rayées du paysage automobile. Sauf qu'elles ne s'appellent plus GTI, mais RC comme la 206, ou RS comme la Clio. Autre époque, autres mœurs.

Surtout, ces nouvelles GTI ne sont plus aussi basiques qu'il y a dix ans (voir p. XX). Prenez la nouvelle Peugeot 206 RC et la Renault Clio RS, son ennemie préférée. Sellerie cuir-Alcantara, climatisation régulée, allumage automatique des

phares et essuie-glaces automatiques, radio-CD, airbags, ABS avec aide au freinage d'urgence, antidérapage... : elles ne badinent pas avec le confort et la sécurité. Elles se dopent même des airs de petites luxueuses. Notamment, la Clio RS, à la présentation très politiquement correcte, quand la 206 RC ose un aileron arrière plus sport, des sorties d'échappement chromées, des grandes roues de 17 pouces (16 pouces pour la Clio) et des sièges avant baquets, façon WRC de Rallye. Parfaitement enveloppants, ces derniers ne se révèlent pas d'une grande discrétion. Et ils ne suffisent pas à procurer une position de conduite

- 1 Bien étagée, la boîte de vitesses de la 206 RC craque un peu en conduite sportive. Mais elle s'avère plus rapide et précise que celle de la Clio RS.
- 2 Les grosses roues de 17 pouces de la 206 RC sont montées en 205/40 ZR 17 !
- 3 L'instrumentation de la 206 RC s'avère à la fois plus lisible et plus sportive que celle de la Clio RS.



La 206 RC affiche plus clairement sa sportivité, avec son aileron arrière et sa double sortie d'échappement chromée.



L'ambiance est plus sport à bord de la 206 RC, mais la position de conduite souffre, comme dans la Clio RS, d'un volant non réglable en profondeur.