AutoZine
Online auto-magazine

Publicatiedatum: 7 oktober 2012
www.autozine.nl

Renault Clio

Zoete verleiding

Autotest | Wie op zoek is naar een compacte auto wordt blootgesteld aan vele verleidingen. Er is degelijk Duits, voordelig Koreaans, vernuftig Japans, temperamentvol Spaans en elegant Italiaans. Alle auto's zijn op hun eigen manier de beste in hun soort. De Renault Clio is de nieuwste verleiding. De vormgeving is sprekender dan ooit tevoren. Bovendien belooft de Clio het laagste verbruik van allemaal. Autozine liet zich verleiden tot een proefrit...

Het aansprekende uiterlijk is te danken aan een nieuwe vormgever. Recent nam Renault namelijk de Nederlandse auto-ontwerper Laurens van den Acker in dienst. Op dat moment was de nieuwe Clio onderhuids vrijwel klaar. Het was aan Van den Acker om de auto een sterke persoonlijkheid te geven.

Alsof Renault de voorgaande jaren wil goedmaken, is de nieuwe Clio de meest opvallende en charmerende auto in z'n klasse. Dat is te danken aan bolle, speelse vormen die samengaan met gespierde schouders. Om het lijnenspel goed uit te laten komen is de Clio bovendien leverbaar in opvallende kleuren. Wat Autozine betreft komt de Clio het beste tot zijn recht in het rood, daarom is die kleur gekozen voor de fotosessie.

Met alleen "rood" was de keuze echter nog niet gemaakt. Kopers kunnen onder andere de spiegels en de strip onder de deuren in een kleur naar keuze uitvoeren. Die kleur kan desgewenst terugkomen in het interieur. Het rode dashboard staat de testauto geweldig en bezorgt iedereen een glimlach bij het instappen.

Ruimte

Ondanks de vrolijke tinten is het interieur ruim en

volwassen. Het grote dashboard en de flinke ruimte tot de voorruit geven de inzittenden het idee met een grote auto op stap te zijn. Dit was hét sterke punt van de vorige Clio en Renault heeft dit wijselijk voortgezet. Het volwassen gevoel is ook te danken aan de royale ruimte rondom de voorstoelen. Dit is geen stadsautootje waarin de bestuurder en bijrijder noodgedwongen schouder aan schouder zitten.

De ruimte achter is matig, zoals bij de meeste auto's van deze omvang. Toch heeft de Clio een streepje voor, want dankzij de doordachte vorm van de achterportieren is de instap naar achteren makkelijker.

De bagageruimte is met precies 300 liter groter dan gemiddeld, maar niet de grootste in zijn soort. De achterklep is relatief klein, zodat de laadruimte iets minder makkelijk bereikbaar is dan bij de tegenstrevers. De kleine achterruit en de dikke C-stijlen zorgen ervoor dat de Clio onoverzichtelijk is bij achteruitrijden. De optionele parkeercamera is daarom zeker het overwegen waard.

Uitrusting

De Clio verleidt niet alleen met het kokette uiterlijk, maar ook met de prijs. Zo is een navigatiesysteem al vanaf het tweede uitrustingsniveau standaard! Het betreft hier een relatief eenvoudig systeem dat aanvankelijk werd ontwikkeld voor dochtermerk Dacia. De eenvoudige opzet zal door velen als positief worden ervaren, want het beperkte aantal opties maak de bediening simpeler. De luxere versies van de Clio kunnen worden voorzien van een uitgebreider navigatiesysteem dat is ontwikkeld in samenwerking met TomTom.

Naast luxe scoort de Clio met enkele slimme vindingen. Zo is de lichtsensor voorzien van een lens. De Clio "kijkt" vooruit en daarom ontsteken de lichten automatisch nog voordat een tunnel in wordt gereden.

De luidsprekers in de portieren zijn standaard voorzien van extra grote klankkasten die doorlopen tot in het dashboard voor een vollere klank. Verwacht hiervan geen wonderen, maar voor een kleine auto is het geluid prima.

Weggedrag

Technisch gezien is deze vierde generatie van de Clio gebaseerd op de derde. Het platform is echter breder en langer gemaakt, waardoor de auto stabieler en ruimer is. De nieuwe Clio is lager dan de vorige generatie om de stroomlijn, en daarmee het verbruik, te verbeteren.

Ook de wielophanging is in de basis overgenomen van de vorige Clio. Dat is niet onterecht, want de Clio is en blijft een prima sturende auto. De grip in de bochten is prima, terwijl het comfort op slechte wegen ook is gegarandeerd. In vergelijking met de concurrentie biedt de Clio echter weinig rijplezier; ondanks het veelbelovende uiterlijk is deze Renault absoluut geen bijzondere auto om te rijden.

Diesel

De motoren zijn grotendeels nieuw ontworpen. Het zal geen verrassing zijn dat Renault zich als doel had gesteld om tot goede prestaties en een laag verbruik te komen (het zou pas nieuws zijn als een fabrikant meldt dat de nieuwe motoren een stuk zwakker zijn, maar wel meer verbruiken).

Eerst is gereden met de 1.5 liter diesel. Deze is vooral aantrekkelijk voor zakelijke rijders, omdat de Clio "dCi 90" is vrijgesteld van wegenbelasting en in het laagste tarief voor de bijtelling valt.

Ongeacht het toerental levert de viercilinder diesel vrijwel altijd evenveel vermogen. Dat betekent dat de Clio diesel weinig karakter toont en nooit het gevoel geeft een snelle auto te rijden. Het betekent ook dat de Clio diesel zich uiterst ontspannen laat rijden. Met de 90 pk / 220 Nm sterke dieselmotor in het vooronder is de Clio absoluut niet snel, maar de bestuurder heeft nooit het gevoel dat het motorvermogen tekort schiet.

Alhoewel het geluidsniveau bescheiden is, had de testrijder op de snelweg een enkele keer de neiging de zesde versnelling te kiezen, maar die ontbreekt.

Om het verbruik te verlagen bedient Renault zich van alle standaard-ingrediënten, zoals het optimaliseren van de interne wrijving, een stop/start-systeem, banden met lage rolweerstand, een schakelindicator en een eco-stand waarin het motorvermogen iets wordt teruggebracht ("10% minder vermogen voor 10% minder verbruik", aldus een expert van Renault). Daarnaast is de oliepomp variabel zodat deze alleen extra vermogen vraagt als dat echt nodig is. De extra zuinige uitvoering is voorzien van een achterklep van hoogwaardig kunststof die beduidend lichter is en daarmee ook het verbruik verlaagt.

Hét sterkste punt van de Clio is dat het lage verbruik dat de fabriek belooft, in de praktijk daadwerkelijk is te realiseren. De testroute bestond uit een meer dan veeleisend parcours van slingerende bergweggetjes waarop de testauto moest klimmen als een berggeit en continu moest remmen voor haarspeldbochten, om daarna weer te accelereren. Desondanks meldde de boordcomputer een gemiddeld verbruik van slechts 4.8 liter per 100 km. Op een eenvoudigere route met vooral snelwegen en provinciale wegen daalde dat tot 3.8 liter; dat komt dichtbij de beloofde 3.4 liter per 100 km.

Benzine

De benzinemotor telt geen vier cilinders zoals in de meeste auto's, maar slechts drie. Dat is in de praktijk een stuk zuiniger, maar vanwege het roffelende geluid en het risico op trillingen is een driecilinder minder gangbaar. Renault heeft deze problemen opgelost door het geluid op de eerste plaats dieper te maken, zodat de motor minder "zielig" klinkt. Vervolgens is niet bezuinigd op de geluidsisolatie. Alleen wie er op let, merkt dat de "TCe" zich bedient van een driecilinder; wie niet beter weet, denkt te maken te hebben met een heel gewone motor.

Om het vermogen te vergroten zonder het verbruik te verhogen, is de motor voorzien van een turbo. Deze zorgt voor extra druk in de cilinder door de druk van de uitlaatgassen opnieuw te benutten. Het effect hiervan is echter pas vanaf een kleine 3.000 tpm merkbaar. Bij een lager toerental is het vermogen voldoende, maar absoluut niet meer dan dat.

Het is daarom verleidelijk om het toerental hoog te houden. Alleen wie die verleiding weet te verstaan, zal ook met de "Clio TCe 90" aangenaam zuinig rijden. Op een wederom zeer veeleisend parcours kwam het verbruik uit op een bescheiden 5.4 liter per 100 km. Sommige andere kleintjes halen dat met moeite op een vlakke weg!

Conclusie

Wat een verleidelijke auto, die nieuwe Renault Clio! Dat is op de eerste plaats te danken aan de speelse lijnen en de flair waar het de Clio voorheen aan ontbrak. Ook met de prijs weet de Clio te verleiden, want gezien de ruimte en de uitrusting is de prijs bescheiden te noemen.

Het veelbelovende uiterlijk wordt niet waargemaakt met bijzondere rijeigenschappen. De Clio stuurt, rijdt, schakelt en remt prima, maar echt rijplezier blijft uit. De motoren leveren bescheiden prestaties, maar zetten eveneens niet aan tot buitenissigheid. Daar staat tegenover dat de Clio niet alleen op papier, maar ook in de praktijk aangenaam zuinig is. En juist dat zorgt ervoor dat de verleiding die de Clio biedt ook met het verstand is te verantwoorden. ■

Specificaties

Renault Clio dCi 90 Dynamique

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	406 x 173 x 145 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	1.062 kg
Aanhanger	570 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	40 l
Bagageruimte	300/1146 l
Bandenmaat	195/55R16

Motor en prestaties

Motorinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	90 pk @ 4000 tpm
Koppel	220 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	12 sec.
Topsnelheid	180 km/u
Verbruik gemiddeld	3,2 l / 100 km
Verbruik stad	3,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	82 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 20.990,-
Prijs instapmodel	€ 14.490,-