



## Renault Clio Estate

### Het nuttige met het aangename verenigen

Autotest | Kleine stationcars zijn ruim, praktisch en voordelig. Het zijn daarom auto's die vooral met het verstand worden gekocht en niet met het gevoel. Renault wil daar nu verandering in aanbrengen met de Clio Estate. Hoe Renault dat doet? Autozine liet zich verleiden tot een proefrit om dat uit te vinden...

Het uiterlijk is verantwoordelijk voor de eerste indruk die een auto maakt. En dat is waar de Clio meteen een streepje voor heeft. De gewone Clio ziet er dankzij een gewaagd ontwerp met dik aangezette ronde vormen bovengemiddeld goed uit.

Al bij het ontwerp van de Clio hatchback werd rekening gehouden met de komst van een stationcar. De lijnen zijn daarom zo gekozen dat het harmonieuze uiterlijk niet wordt verstoord door de langer lopende daklijn. Deze stationcar is overduidelijk met even veel plezier en toewijding ontworpen als de hatchback. Let bijvoorbeeld op details zoals het reliëf in het dak rondom de antenne dat zowel het uiterlijk als de stroomlijn verbetert.



## Ruimte

De wielbasis van de Clio hatchback en Estate is gelijk, de extra ruimte van de stationcar is te danken aan extra overhang achter de achterwielen en een iets hogere daklijn. De fraaie lijnen gaan absoluut niet ten koste van de ruimte of de praktische mogelijkheden. De hogere daklijn zorgt voor 15 mm extra hoofdruimte achterin.

De bagageruimte is met 443 liter gemiddeld groot voor een auto van deze omvang. De Clio Estate heeft echter een streepje voor, doordat de kofferruimte eenvoudig is uit te breiden. Om tot de maximale kofferruimte van 1.380 liter te komen is het niet nodig om eerst de zitting op te klappen of de achterste hoofdsteunen uit te nemen.

Eventueel kan de rugleuning van de bijrijdersstoel worden platgelegd, waarna objecten tot 2 meter 48 kunnen worden vervoerd. Onder de laadvloer is een "verborgen" vak te vinden om kleine, tere stukken te scheiden van de overige bagage.



De Estate heeft hetzelfde origineel vormgegeven dashboard als de gewone Clio. Het meest opvallende element is de kunststof band over het dashboard die letterlijk en figuurlijk kleur in het interieur brengt. Ook het overige materiaalgebruik is fris en speels, zonder dat het kinderachtig of goedkoop aandoet. Bovendien laat Renault op geen enkel punt een steek vallen: de stoelen zitten prima, alle knoppen liggen onder handbereik en de bediening is steeds logisch en

eenvoudig.

## R-Link

Met de Clio Estate introduceert Renault ook een nieuw "Infotainment"-systeem, genaamd "R-Link". Dit is een nieuw ontwikkeld gecombineerd audio, navigatie en communicatiesysteem. De opzet en bediening doen denken aan een mobiele telefoon met een centraal menu dat naar eigen inzicht kan worden ingedeeld. Voor de overgang van de ene naar de andere dialoog worden fraaie effecten gebruikt.

Het belangrijkste kenmerk van "R-Link" is dat het kan worden uitgebreid met "apps", net zo als op de mobiele telefoon. Zo kunnen berichten van e-mail of Twitter al rijdende worden opgehaald en voorgelezen. Een nieuws-app haalt nieuwsberichten met onderwerpen naar keuze op en leest ook deze voor.



Niet nuttig, maar wel heel erg leuk is "R-Sound Effect". Hiermee heeft de Clio een motorgeluid naar keuze. Denk daarbij aan een Laguna V6, Clio racewagen of een vliegende schotel. Omdat R-Link in verbinding staat met de rest van de auto, gaat dit geluid perfect mee met het gasgeven en schakelen. Niet het geluid buiten de auto, maar het geluid zoals dat in een bepaalde auto klinkt wordt zeer realistisch nagebootst. Een groot voordeel boven een echte sportwagen: met een druk op de knop keert de rust weer terug!

Voor de technici: R-Link is gebaseerd op Android. Renault moedigt externe ontwikkelaars aan om apps

voor R-Link te ontwikkelen.



Nieuw is ook "Driving eco". Hiermee wordt de rijstijl van de bestuurder geanalyseerd. Iedere rit wordt beloond met een eco-score, waarbij het doel is steeds hoger te scoren. Om te helpen bij het verbeteren van het rijgedrag kan de eco advies op maat geven.

Een dergelijk systeem wordt door vele merken aangeboden, maar Renault gaat verder doordat ook vaste routes met elkaar kunnen worden vergeleken. Zo leert het systeem op welk deel van een route het verbruik oploopt en kan juist daar advies op maat geven.



## Diesel

Dankzij R-Sound klonk de testauto als een machtige sportwagen, maar onder de motorkap lag toch echt

een brave dieselmotor. Tijdens de ontwikkeling van de "dCi 90" stonden een laag verbruik en dito CO2-uitstoot centraal. Desondanks zijn de prestaties heel verdienstelijk. De Clio diesel presteert met gemak en heeft altijd een aangename reserve beschikbaar.

Renault belooft dat de "Estate dCi 90" 3.2 liter diesel per 100 km verbruikt, maar dat is te optimistisch gesteld. Op een veeleisend traject, maar met een uiterste kalme rijstijl, kwam het testverbruik op een meer realistische 4.8 liter per 100 km (exact gelijk aan de testrit met de Clio hatchback met dezelfde motor).



Goed om te weten: ondanks de relatief kleine motoren mag de Clio Estate beduidend zwaardere aanhangers trekken dan de directe tegenstrevers. Zo mag de hier gereden 90 pk / 220 Nm sterke diesel een aanhanger van maximaal 1.200 kg (geremd) trekken.

## Rijden

De Clio Estate is zeker niet bedoeld als "life style" auto. Om de Estate daadwerkelijk als lastdier te kunnen gebruiken, is het onderstel aangepast op het extra laadvermogen. De vering achter is 10% stugger en ook de voorwielophanging is steviger uitgevoerd. Dit zorgt ervoor dat de Clio Estate ook bij maximale belading veilig rijdt.

Een leuke bijkomstigheid: in onbeladen toestand doet de Estate iets sportiever aan dan de gewone Clio en dat zorgt voor iets meer rijplezier.



## Conclusie

De Renault Clio is nu ook leverbaar als Estate. Net als de gewone Clio onderscheidt de Estate zich op de eerste plaats met de geslaagde vormgeving. Tegelijkertijd biedt de Clio Estate minstens zo veel ruimte, praktische mogelijkheden en ergonomische slimmigheden als de tegenstrevers.

Het onderstel is aangepast aan de extra laadcapaciteit en daarom rijdt de Clio Estate even goed als de gewone Clio (soms zelfs beter!). De "dCi 90" dieselmotor presteert prima. Het verbruik ligt in de praktijk hoger dan in de folder wordt aangegeven, maar het is wel vergelijkbaar met het testverbruik van soortgelijke auto's van andere merken.

Het nieuw ontwikkelde "R-Link" betekent een echte stap vooruit van het audio-, communicatie- en navigatiesysteem van Renault. Het is makkelijker te bedienen dan de vorige generaties, terwijl het beduidend meer mogelijkheden biedt. Op die manier weet de Renault Clio Estate het nuttige met het aangename te verenigen. ■



# Specificaties

## Renault Clio Estate dCi 90 Intens

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	427 x 173 x 145 cm
Wielbasis	259 cm
Gewicht	1.157 kg
Aanhanger	625 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	443/1380 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	€ 23.580,-
Prijs instapmodel	€ 16.780,-