

Renault Clio (1990 - 1998)

Will wil nog

Autotest | Eindelijk! Na vier jaar heeft Renault een waardige opvolger voor de legendarische Renault Clio Williams. De Clio RS levert het plezier en de prestaties die de Williams zo aantrekkelijk maakten maar de Megane Coupé nooit kon evenaren. Wat de nieuweling niet kan overtreffen is de exclusiviteit. De Williams is in een gelimiteerde oplage gebouwd en heeft bovendien een uitstraling die niet door de nieuwe Clio wordt overtroffen. Met de introductie van de Clio RS kan het aanbod van gebruikte Williamsen wel eens toenemen. Hoe rijdt de oudgediende?



Toen Volkswagen een "Rolling Stones" editie van de Golf uitbracht, was niemand onder de indruk. Ook een Peugeot 205 in "Roland Garros" uitvoering is bepaald geen koppendraaier. Maar toen Renault de naam van het "Williams" Formule 1 team aan haar Clio verbond, rees het imago van de Clio in een oogwenk van boodschappenauto naar statussymbool.

Behalve de juiste naam leverde Renault ook zeer begeerlijke techniek, bestaande uit een 2-liter motor met 150 pk gehuld in een jas van donkerblauw metallic met goudkleurige velgen. Om de exclusiviteit hoog te houden bouwde Renault slechts 3500 stuks en hing een prijskaartje van bijna fl. 50.000,- aan de auto. Het voelt dan ook als een groot voorrecht een middagje rubber te mogen leggen met deze super Fransoos.

Blauw-wit

Renault heeft zich er niet gemakkelijk van afgemaakt

door een standaard interieur in een auto met zo'n bijzonder exterieur te plaatsen. De Williams heeft diepe kuipstoelen die zijn bekleed met zachte grijze stof en blauwe Williams logo's in de rugleuning. De hoofdsteunen zijn feitelijk neksteunen waardoor de bestuurder bijna in de stoelen zit gegoten. Dat is prettig maar kan tijdens een aanrijding van achteren fataal zijn. Het dashboard wordt opgesierd door diverse extra meters voor onder andere de oliedruk. Alle meters hebben witte wijzers op blauwe platen en passen daarmee perfect bij de kleurstelling van de auto.

De meters komen tot leven na het omdraaien van de sleutel, maar de verwachte diepe brom of onrustige loop die bij een rassportwagen hoort blijft uit. Bij normaal gebruik ontpopt de Williams zich als een brave stadsauto waar iedereen mee uit de voeten kan. Het valt wel op dat de auto weinig toeren maakt en het gaspedaal nooit ver hoeft te worden ingedrukt om met het overige verkeer mee te komen. Integendeel. Bij ieder verkeerslicht trek ik onbedoeld een groot gat ten opzichte van het achteropkomende verkeer. Het verwachte roofdier lijkt wel degelijk op de loer te liggen, maar moet eerst wakker worden geschud.

Een eerste bocht leert dat de Clio Williams een onderstel van een fabelachtige kwaliteit herbergt. De auto geeft ieder detail perfect weer, maar doet dat met een verzwakkende factor zodat de auto nooit vermoeiend is. Al snel geeft de Williams het gevoel dat bijremmen niet nodig is. Opnieuw rijdt de Clio het overige verkeer volkomen zoek. Niet omdat de bestuurder haast heeft, maar omdat het onderstel zo

goed is dat remmen simpelweg overbodig is. De bewering dat snelle auto's veilige auto's zijn, omdat de auto meer in huis heeft dan ooit gebruikt zal worden, gaat hier zeker op. Als laatste kennismaking probeer ik een "J-turn" op een verlaten parkeerterrein. De handschoenen gaan uit. De Clio Williams mag de benen strekken op een rustig asfalt tussen Rotterdam en Zierikzee.

Snelheidsduivel

Zodra de bestuurder laat weten in te zijn voor een feestje grijpt de Williams die kans met beide handen aan. In de stad legt de Williams met groot plezier rubbersporen. Andere bestuurders kunnen alleen nog verwonderd toekijken hoe de Williams met hoogst illegale snelheid de snelweg kiest en aan de horizon verdwijnt. De Williams geeft de bestuurder het gevoel oppermachtig te zijn en alles en iedereen de oren te kunnen wassen.

Om te beginnen een Mercedes A-klasse die duidelijk geen boodschap heeft aan het aanstormende blauwe autootje met de felle gele lampen. Gezien de enorme hoeveelheid steenslag op de voorkant van mijn testauto is de eigenaar geen geduldig type, ik dring echter niet aan en wacht rustig af. De toerenteller van de Williams ligt nog ergens onderin de schaal. Het heeft eigenlijk wel z'n charme de topsnelheid van een andere auto als wandeltempo te zien. Als de Mercedes bij 160 km/u buiten adem raakt en de rechter rijbaan kiest, neemt de Clio een slok benzine en begint met groot enthousiasme snelheid op te bouwen.

Een echte toerenmaker is de Williams niet, want al boven 6500 toeren maakt de begrenzer zeer abrupt een einde aan het plezier. De brandstofpomp wordt simpelweg afgesloten zodat de Clio hijgend en stotterend wacht tot de bestuurder het volgende verzet kiest. Een afgang voor de bestuurder, die door Renault voorkomen had kunnen worden.

De maximumsnelheid van 215 km/u staat binnen korte tijd op de teller. De motor laat weten best harder te willen, maar zijn schepper bepaalde anders. Het einde van de snelweg nadert zodat het met 210 km/u op de teller tijd is de remmen (niet voorzien van ABS) op de proef te stellen. Zonder aarzelen grijpen de

geventileerde schijven in, om luttele meters later met een veilige snelheid over een klaverblad te boenderen. De brede banden (185/55X15) zijn goed opgewarmd en geven een perfecte grip.

Met 120 km/u in een bocht waar een adviessnelheid van 50 km/u voor geldt, is goed te voelen hoe fijn het rubber aan de weg kleeft. Het gevaar bij dergelijk zacht schoeisel is dat zonder duidelijke waarschuwing vooraf de grip ineens ophoudt, waarna de bestuurder op zijn of haar eigen talenten is aangewezen. Het is daarom geen goed idee de Williams tot het uiterste te drijven zonder eerst een verhoogde rijvaardigheidskursus te hebben gevolgd.

Na een uurtje dollen met de Williams giert de adrenaline door m'n lichaam en tintel ik van top tot teen. De eigenaar had niet anders verwacht en neemt het stuur met een ongehoord brede grijns over voor de terugweg. Dan blijkt dat het niet alles goud is wat er blinkt. Bij 80 of 120 km/u is de Williams een totaal oninteressante auto die dan alleen op het gelikte uiterlijk terugvalt. De stevige dorst en een hoge verzekeringspremie blijven van kracht. De Williams is gemaakt om te spelen, maar is door het enorme snelheidspotentieel eigenlijk alleen goed thuis op het circuit.

Conclusie

De Clio Williams is een aantrekkelijk pakketje dat menigeen zal verblinden. Maar helaas is de vorige eigenaar nooit een oud vrouwtje dat de auto gebruikte om boodschappen doen. Het risico is groot dat de vorige eigenaar de auto aan de kant zet omdat de ras-atleet een kort maar zwaar leven achter de rug heeft. Bij het bereiken van de pensioengerechtigde leeftijd zullen de eerste mankementen optreden of kan het uithoudingsvermogen minder worden. Behalve de aanschafprijs van fl. 25.000 tot fl. 30.000,- heeft de nieuwe eigenaar dan diepe zakken nodig om het tweedehandsje rijdende te houden.

Desondanks blijft de auto op uiterlijk, prestaties en niet te vergeten imago een uitermate begeerlijk bezit dat menig jongensdroom zal vervullen. Wie een goed exemplaar vindt en daarvoor zelf op een dieet van

water en brood verder moet leven, zal daar geen spijt
van krijgen. ■



Specificaties

Renault Clio (1990 - 1998) Williams

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	372 x 163 x 140 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	990 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Bagageruimte	n.b.
Bandenmaat	

Motor en prestaties

Motorinhoud	1998 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 6100 tpm
Koppel	175 Nm @ 4500 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	7,8 sec.
Topsnelheid	215 km/u
Verbruik gemiddeld	8,6 l / 100 km
Verbruik stad	INF l / 100 km
Verbruik buitenweg	INF l / 100 km
CO2 uitstoot	n.b.

Prijs

Prijs	€ 22.284,-
Prijs instapmodel	€ 22.284,-