



Renault Clio (2005 - 2012)

Kleine Clio's worden groot

Autotest | Stapje voor stapje presenteerde Renault de nieuwe Clio. Het begon met studiemodellen en diverse "uitgelekte" tekeningen. Even later werden in alle Europese landen journalisten uitgenodigd op een speciale locatie in hun land, waar de auto officieel zou worden onthuld. In Nederland was dat een exclusief restaurant dat alleen per boot bereikbaar was. Pottenkijkers hadden zo geen kans, maar rijden was ook onmogelijk. Maar nu is het zover. De derde generatie Renault Clio staat bij de dealer en het is tijd voor de eerste proefrit.

Wat al tijdens de onthulling duidelijk werd, is dat de Clio flink is gegroeid. De ronde vloeiende lijnen van weleer hebben plaats gemaakt voor scherp getekende vormen. Terwijl de kenmerkende glimlach van het front is gebleven, is de nieuwe Clio royaler getekend.

Ruimte

Dat is meteen terug te vinden in het interieur, waar de Clio meer weg heeft van een middenklasser dan van een compact stadsautootje. De ruimte rondom de voorstoelen is vergelijkbaar met die van de gemiddelde zakenauto. Bovendien zijn de stoelen ruim bemeten, zodat ook grote bestuurders prima zitten. Het is alleen jammer van het hoekje dat uit de middenconsole steekt en -afhankelijk van het postuur van de bestuurder- de onderbenen raakt.



Ook achterin is duidelijk dat de Clio misschien ooit een kleintje was, maar een flinke groeistuij achter de rug heeft. Zelfs met de voorstoelen ver naar achteren, blijft op de achterbank voldoende beenruimte. Evenals voorin kunnen ook achterin de hoofdsteunen zo ver worden versteld dat deze daadwerkelijk bijdragen aan de veiligheid. Achter de achterbank is een

kofferruimte te vinden die zo groot is dat het lijkt alsof Renault een goocheltruc uithaalt: met zowel ruimte voor inzittenden is de bagageruimte onwerkelijk groot.

Het interieur is origineel vorm gegeven, maar is niet vernieuwend. Terwijl Renault naam heeft gemaakt met eigenwijze ontwerpen en baanbrekende concepten, is de nieuwste Clio heel gewoontjes. De hendels aan het stuurwiel zijn ongebruikelijk kort en de luchtroosters hebben grappige bollen voor de bediening, maar dan is het met de vernieuwingsdrang wel afgelopen. Het interieur doet vooral vertrouwd aan; logica en gebruikersvriendelijkheid staan voorop, technische hoogstandjes en eigenwijs design blijven voorbehouden aan duurdere modellen.



Uitrusting

Waar de Clio wel een stap vooruit zet is op het punt van de uitrusting. Dat begint, geheel volgens de principes van Renault, met een zeer omvangrijk arsenaal veiligheidsmaatregelen. Zo is iedere Clio voorzien van vier airbags en hebben de driedeurs modellen twee "anti duik" airbags. ABS en elektronische remkrachtverdeling met noodstopbechrachting zijn standaard. Niet alleen de achterbank, maar ook de bijrijdersstoel is voorzien van Isofix bevestigingspunten om ook kinderzitjes zo veilig mogelijk te monteren.

De hier gereden "Expression"-uitvoering is voorzien van een radio/cd-speler (mp3 compatible!) met stuurbediening, airconditioning, een uitgebreide boordcomputer en cruise-control. Deze laatste is gecombineerd met een snelheidsbegrenzer en dat is in de praktijk heel prettig, bijvoorbeeld bij

wegwerkzaamheden waar het extra belangrijk is de snelheidslimiet in acht te nemen.



Rij eigenschappen

Op het gebied van comfort heeft de nieuwe Clio de grootste winst geboekt. Het is alleen de korte wielbasis waardoor de auto iets minder rustig op de weg ligt dan de grotere broers. Verder doet de Clio in alle opzichten denken aan een middenklasser (niet zo gek met een totale lengte van bijna 4 meter). Zelfs de wegligging is die van een grotere auto, want bij snelheden waar menig kleintje de grip zou verliezen geeft de Clio nog geen krimp. Helaas doet een opdringerige stuurbechrachting, die zich te nadrukkelijk aanpast aan de snelheid, afbreuk aan het stuurgenot.

De nieuwe Clio is direct bij introductie leverbaar met een scala aan benzine- en dieselmotoren. De testauto is voorzien van de lichtste dieselmotor op de prijslijst. Bij het starten ervan geen nagelende diesel, maar slechts op de achtergrond een lichte roffel. Eenmaal onderweg worden ook de geluiden van de banden en rijwind tot een minimum beperkt. Zelfs tijdens een barre nachtelijke rit door storm en zware regen liet dit kleintje zich niet kennen en bleef de rust gewaarborgd.



De prestaties van deze eenvoudigste dieselmotor zijn verdienstelijk. Met deze krachtbron komt de Clio probleemloos mee met het overige verkeer, maar is geen enkele reserve beschikbaar. Vlot inhalen is lastig, langdurig hoge kruissnelheden aanhouden is geen probleem. Rekening houdende met het bescheiden karakter van deze diesel is het opgegeven fabrieksverbruik van 1 op 21 goed haalbaar.

Conclusie

Renault is een ster in het bedenken van nieuwe concepten en durft radicaal nieuwe auto's in productie te nemen. Niets van dit alles bij de nieuwe Clio. Voor de derde generatie is vooral op zeker gespeeld. Een troefkaart die Renault wel heeft uitgespeeld is die van de veiligheid. Zowel passief (crashbestendigheid) als actief (wegligging) scoort de Clio hogen ogen.

Daarnaast heeft Renault het standaard recept gevolgd voor een opvolger van een bestaande auto: behoudt het unieke karakter, maar laat de auto op alle punten groeien. Dat laatste heeft Renault serieus genomen, want de Clio is het grootste kleintje van dit moment. Niet alleen de binnenruimte is enorm, ook de rijeigenschappen zijn vergelijkbaar met die van veel grotere auto's.

Kortom: de nieuwe Clio is comfortabeler, slimmer en ruimer dan ooit tevoren en kan nu zelfs concurreren met middenklassers. Kleine Clio's worden groot. ■



Specificaties

Renault Clio (2005 - 2012) 1.5 dCi Expression (modeljaar 2005)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	399 x 171 x 150 cm
Wielbasis	258 cm
Gewicht	1.130 kg
Aanhanger	535 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	55 l
Bagageruimte	288/ l
Bandenmaat	185/60R15

Motor en prestaties



Motorinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	68 pk @ 4000 tpm
Koppel	160 Nm @ 1700 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,2 sec.
Topsnelheid	162 km/u
Verbruik gemiddeld	4,6 l / 100 km
Verbruik stad	5,3 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,3 l / 100 km
CO2 uitstoot	123 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 18.595,-
Prijs instapmodel	€ 12.615,-