



Bjorn Blokzijl
11 maart 2017

Alles in de hand

Voor Renault is de Clio het meest verkopende model ooit in ons land. 210.000 exemplaren van dit model verlieten sinds 1990 de showroom, waarbij de huidige generatie veruit het grootste aandeel hierin heeft. Toen we in 2013 voor het eerst kennismaakten met deze auto, vroegen we ons af of deze auto hetzelfde succes zou kunnen worden als de iconische Renault 4. We dichtten hem alle kansen toe door het uitgesproken - doch fraaie - ontwerp, de ruimte binnenin en de goede rijeigenschappen. We leken destijds voorspellende gaven te hebben, want alleen al in ons landje werden in ruim vier jaar ruim 56.000 Renaults Clio van de 4e generatie verkocht. De 32 jaar dat de '4' bijna ongewijzigd in productie was, gaat deze Clio niet redden, maar zo succesvol als die auto is hij al zeker wel. Toch vonden de Fransen het nodig hem bij te punten om nog een aantal jaren mee te kunnen. Of met deze facelift de auto weer de moordende concurrentie aankan, blijkt uit een test met de B-segmenter.



Never change a winning team

Het lijkt alsof Renault heeft gespiekt bij de merken die onder het Volkswagen-concern vallen, want bij een eerste aanblik zijn de wijzigingen niet direct aan te wijzen. Dat is toch knap, want de auto is voor het oog toch echt veranderd. De neus is het meest aangepakt ten opzichte van zijn voorganger. Het gedeelte onder de grille is anders getekend, waarbij vooral de flanken van de neus sportiever gelijnd zijn. Zilverkleurige details accentueren dit lijnenspel. Aan de achterzijde vallen de donkerrode nieuwe achterlichtunits vooral op. De flanken zijn niet gewijzigd, waarbij de 17 inch wielen de auto erg goed staan. Dat Renault de auto slechts op details heeft aangepast, pleit voor het sterke basisontwerp. Hoewel we de auto nu al bijna vijf jaar kennen, is hij nog steeds een moderne verschijning. Het succes van deze designtaal vinden we sindsdien dan ook terug op elke andere nieuwe Renault die het levenslicht ziet. Qua looks kan de Clio daarom nog jaren mee.



Vandaag is rood....

H]et interieur was altijd al een onderscheidend en vooruitstrevend gedeelte van de huidige Clio. Ten opzichte van zijn meest-verkopen concurrent is de Renault een verfrissende auto in zijn segment, zowel van buiten als van binnen. Net als bij het exterieurontwerp is het interieur slechts op details aangepakt. De grootste wijzigingen zijn het nieuwe stuurwiel en de andere indeling van de climate control. Daarnaast is de door ons gereden auto voorzien van erg fraaie bekleding met rode accenten. Deze kleur vinden we ook terug op diverse plekken op het dashboard. Dit geeft het interieur nog wat meer schwung dan het in de basis al heeft. Het centrale scherm is een toonbeeld van hoe het moet; geen vreemde menu's, maar alles zit waar je het verwacht. Helaas zijn de gebruikte materialen in het interieur van een mindere kwaliteit. Hard plastic is wat de klok slaat, al is de 'look' wel goed. Ook de naden tussen de verschillende panelen zijn niet overal gelijk en tussen het dashboard en de portieren wat aan de grote kant.

Qua interieurruimte zet de Clio geen standaard, maar loopt hij keurig in de pas in zijn

Renault Clio TCe 120 Intense

segment. Voorin zit je ruim én op goede stoelen, achterin is genoeg plek voor volwassenen, maar dan moeten de voorstoelen niet in de achterste stand staan. Voor de bagage is minimaal 300 liter beschikbaar en als de achterbank is omgeklapt kun je 1.146 liter meenemen. De meeste opponenten bieden ongeveer dezelfde ruimte, al doen bijvoorbeeld concerngenoot Sandero en de Skoda Fabia het beter.



Eindelijk!

Rijden met de Clio betekent dat je - zoals eerder gezegd - je onderscheidt van de meeste auto's in het segment. Elke sturbeweging - met het lekker in de hand liggend stuurwiel - betekent een reactie van de voorwielen. Voordat de Clio werd gefacelift, was de 120 pk sterke TCe enkel te bestellen in combinatie met een automatische versnellingsbak. Deze kreeg niet alle handen op elkaar als het aankomt op verfijning. De opfrisbeurt grijpt Renault aan om de op één-na-sterkste benzinemotor te koppelen aan een handgeschakelde zesbak. Misschien is dat wel het beste van deze facelift, want de combinatie tussen beiden is erg goed. Het motortje hangt lekker aan het gas en reageert zeer adequaat op de rechtervoet. De versnellingspook laat zich met gevoel,

maar toch niet te zwaar door de verzetten glijden en maakt het zo mogelijk snel te schakelen.

De schakelindicator geeft al snel aan dat je naar een hogere versnelling kunt gaan. Bij '60' moet je - als je deze tip opvolgt - al naar de 'zes', al lijkt dat wat vreemd. Toch is de motor soepel genoeg om ook dan voldoende vermogen voorhanden te hebben als je toch wilt dooraccelereren. Het vroege opschakelen maakt de auto echter niet zuinig. Met een testverbruik van 7.2 liter per 100 kilometer is hij geen hoogvlieger.



Totaalpakket

Er is een Clio vanaf 14.490 euro. Met 90 pk in het vooronder en een handgeschakelde 5-bak ben je verre van een stakker in het Nederlands verkeer. Dit instapmodel is standaard voorzien van zaken als cruise control, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening en LED-dagrijverlichting. De Zen is de volgende stap op de ladder van pakketten. Met extra's als het centrale touchscreen met navi, een handbediende airco en 16 inch lichtmetalen wielen biedt dit niveau al ruim voldoende. De Limited

Renault Clio TCe 120 Intense

voegt er voor een meerprijs van 700 euro mistlampen vóór, een met leder bekleed stuurwiel, parkeersensoren achter en donkere achterruiten aan toe. Wil je de meest luxe uitvoering, dan biedt Renault de Intense. Voor een vanafprijs van 19.290 euro krijg je alles wat al in de andere uitrustingsniveaus te vinden is plus automatische airconditioning, een regen- en lichtsensoren, LED-koplampen en keyless entry and go.

Vanaf 18.690 koop je een Clio met de 120 pk sterke benzinemotor in de neus. De basisuitvoering is niet beschikbaar met deze motorisering, dus stap je in bij de Zen. Wij reden met de Intense die daarnaast is voorzien van 17 inch wielen, R-link met Bose, een zwart dak en parkeersensoren rondom en een achteruitrijcamera. Zo komt de totaalprijs van deze auto op 24.293 euro. Voor nog meer vermogen is er de Clio RS met 200 pk. Deze is er vanaf 28.490 euro.



Alles heeft z'n prijs

Bij Renault waren ze vijf jaar geleden vol vertrouwen over de nieuwste generatie Clio. Met zijn sprankelend ontwerp, sterke motoren en goede rijeigenschappen moest de

auto de concurrentie te lijf gaan. En dat is gelukt. Nog steeds is de auto onderscheidend en doet het merk er goed aan hem slechts op details aan te pakken. Hoewel de auto er nu weer fris en fruitig uitziet, is het belangrijkste nieuws onder de motorkap te vinden. Dat de TCe 120 nu ook met een handbak te bestellen is, is een geschenk uit de hemel. 90 pk blijkt al ruim voldoende voor de Clio, maar de 30 paarden extra maken hem nog aantrekkelijker. Voor luxe en kracht moet je wel diep in de buidel tasten. Met een totaalbedrag van ruim 24 mille is de geteste auto niet goedkoop. Het is een flink bedrag voor een B-segmenter, maar dan heb je ook alles wat je in een auto zoekt: een lekkere motor, fijne rijeigenschappen, veel luxe en omdat het oog ook wat wil: een fraaie verpakking.

Plus

- + Nog steeds een onderscheidend ontwerp
- + Speels interieurontwerp
- + Fijne aandrijflijn

Min

- Materiaalgebruik in het interieur
- Niet bepaald een koopje
- Ruimte op de achterbank houdt niet over