Renault Clio V6

Dennis van 't Kruis
2 mei 2006

Intro

Heel soms zie je weleens bij een autobedrijf een occasion staan, waardoor plannen voor een rijtest met een nieuwe model direct de ijskast in gaan. Eerder gebeurde dat met de Porsche Cayenne en dit keer kwam ik redelijk toevallig, en dat wil zeggen een week eerder, een bommetje op wielen tegen. En als je dan eenmaal plaats hebt genomen achter het stuur van die bolide, dan bekruipt je het gevoel van pure kift. Gewoon een jaloers gevoel richting Jeremy Clarkson, die het talent, het budget en een afgesloten circuit heeft om zoâ€™n auto tot zijn limiet kan testen. Iets wat mij alleen maar virtueel lukt.

Het exterieur

De benaming â€œ3.0 Sport V6â€• is eigenlijk een understatement van jewelste. Voor een auto die heter is dan een hothatch had vast wel een meer pakkende benaming bedacht kunnen worden. Het model werd oorspronkelijk voor de racerij ontwikkeld, en werd niet veel later als â€œroad going versionâ€• in de markt gezet om de liefhebbers te plezieren. Door zijn uiterlijk trekt de Clio V6 alle aandacht naar zich toe. Ik zag de testauto een week voor de testrit staan en hij viel direct op. Een normale Clio van die leeftijd had mij nooit gedwongen om een tweede keer te kijken, en waarschijnlijk had ik hem niet eens zien staan. De Clio V6 klaart dit kunstje door zijn lage ligging, de extreme verbreding, de uiterst agressieve voorbumper en de goddelijk mooie achterpartij met de dubbele uitlaten. Met of zonder groene platen, dit is gewoon een wagen waar je

verliefd op kan worden.

De nieuwprijs van de geteste Clio was in 2003 â‚¬ 53.268,00. Dit was de full-options en all-in prijs, waarbij alle mogelijke accessoires reeds gemonteerd waren. Dit omvatte Climate control, Elektrische ramen en spiegels, lichtmetalen velgen, sportstoelen, licht- en regensensoren, halflederen interieur, radio/ CD speler en xenonverlichting. Deze prijs lag ruim â‚¬ 25.000,- hoger dan de normale Clio met de 2.0 16V met 182 pk. De testauto werd voor het eerst op 19 juni 2003 op kentekengezet. Na 36 maanden (juni 2006) en 33.000 km. blijft er van de oorspronkelijke prijs nog 36.950,- over.

Het interieur

Nadat je de deur hebt geopend met de verstopte deurklink en over de brede dorpel ben heengestapt, vind je een dashbord dat slechts op details verschilt van het normale exemplaar. De verschillen zitten hem vooral in de accentkleuren. De dashboardmaterialen zijn wat achterhaald en dus terecht vervangen in de vernieuwde Clio. De zitpositie is wat aan de hoge kant en er is geen mogelijkheid om de met Alcantara en leer bekleedde stoelen lager te zetten. De zijdelingse steun is daarentegen spot on. Onder geen enkele omstandigheid lijken de stoelen hun functie te verzaken. Over de beenruimte achterin kan ik heel kort zijn: die is er net als een achterbank niet. De ruimte wordt ingenomen door het hart van de auto. In de overblijvende ruimte tussen de motor en de achterklep kun je hooguit een jas of een paraplu neerleggen. Direct achter de stoelen is er ook nog een smalle mogelijkheid om wat kleine spullen neer te leggen. In de bagageruimte aan de voorzijde kun je wel een redelijk grote sporttas kwijt. Volgens opgave van de fabrikant heeft de Clio V6 een bagage capaciteit van 67 liter. De afdekking van de motor wordt twaalf soorten van warm en het is aan te raden om handschoenen aan te doen, wanneer je de 2-delige beschermingsdelen verwijderd. Er is een airco aan boord en die lijkt dus vooral handig om de warmte te compenseren.

Het rijden

Het feest begint pas echt goed, als je de sleutel omdraait en de V6 tot leven laat komen. Vlak achter je ontstaat er dan een ongedempt en ongegeneerde kakofonie van de krachtbron. Als eigenaar wil je eigenlijk het liefst in een tunnel gaan wonen. Er zit wel in een radio in het dashboard, maar een liefhebber zal die uitlaten, omdat je die toch niet hoort, als je de auto de sporen geeft. Bij het intrappen van de koppeling merk je al dat dit niet eens echt zwaar gaat. Je zou bij een auto van dit kaliber een zwaardere bediening kunnen verwachten, maar het werkt allemaal vergelijkbaar met de normale Clio uit die tijd.

Conform het verzoek van de verkoper, gaf ik de olie genoeg tijd om op

bedrijfstemperatuur te komen, waarna ik alleen nog moest opletten op de vochtige plekken op het wegdek. Gelukkig waren die er niet al te veel, dus kon ik de Clio lekker de sporen geven. Dat resulteerde in een bocht naar links, net na een stoplicht in een flinke zijstap van de achterpartij. Deze drift liet zich makkelijk opvangen en hoewel ik er niet op bedacht was, raakte ik er niet door in de problemen. Het overige verkeer zal er het zijne wel van gedacht hebben. De acceleratiecijfers tonen dat het gebrul meer is dan alleen maar geluid. Nul naar honderd wordt behaald in 5,8 seconden, dit wordt bewerkstelligd door een vermogen van 255 pk bij 7150 tpm en 300 Nm bij 4650 tpm. Opvallend is dat je geen moment het gevoel hebt dat er zoiets burgerlijks is als luchtweerstand.

De minirotondetest leverde een opmerkelijke bevinding op: zoals te verwachten was, vanwege de achterwielaandrijving, was er geen enkel spoortje van onderstuur te bekennen. Het lijkt soms wel of dit woordje niet eens in het vocabulaire van de Clio voorkomt. Zelf toen de snelheid hoger en hoger werd bleef overstuur uit, de grens van het toelaatbare was nog ver te zoeken. Wel moest ik meerdere malen corrigeren omdat de voorwielen enthousiast de binnenkant van de bocht op bleven zoeken. Een verkeersrotonde is overigens de beste manier om de richting waarin je rijdt met 180 graden te veranderen. De draaicirkel is maar liefst 13 meter en je hebt dus flink de ruimte nodig. De remtest verliep in eerste instantie ook niet vlekkeloos. Ik wilde namelijk ondervinden hoelang de remweg was, bij een snelheid die 50 procent hoger lag dan de normale testsnelheid. Onnodig om te vermelden dat de stopafstand ook navenant toenam, maar op een gegeven ogenblik tijdens het remmen had ik het gevoel dat er nooit een einde aankwam. Zeer opvallend hierbij was dat de auto in geen enkel opzicht instabiel werd.

Eigenaren van sportwagens en potente uitvoeringen zullen het ook regelmatig meemaken, andersoortig verkeer dat zich wil meten met jouw sportieveling. Nu zou je daar eigenlijk boven moeten staan, maar als de uitdager een jonge gozer in een witte Golf II is, dan is de verleiding om zoâ€™n jongen volledig te decimeren volop aanwezig. Ik weet nu eigenlijk nog niet welke motor hij tot zijn beschikking had, omdat hij naast me kwam staan bij het stoplicht naar links. En mede doordat de weg 2-baans 90

graden linksaf sloeg kon hij mij in eerste instantie volgen, omdat ik wilde voorkomen dat de Clio V6 in de bocht zou uitbreken. Daardoor zat hij dus nog naast me toen het afslaan was voltooid en dat was het moment dat het gaspedaal in de Clio contact maakte met de vloerbedekking. Gevolg: dag meneer in de Golf.

Rustig rijden is ook prima te doen met de V6, bij normale snelheden of druk verkeer gedraagt de Clio zich voorbeeldig. Je voelt wel dat de auto dan wat onrustig is, maar door de prettige werkende koppeling heb je niet het idee dat je elk moment bij je voorganger in zijn kofferbak zal staan. Het brandstofverbruik zal dan ook gunstiger zijn. Bij constante snelheden die binnen de wettelijk aangegeven liggen, is een verbruik mogelijk van 1 op 10. Laat je je opnaaien door jongeren die wedstrijdjes willen doen, dan kan de consumptie stijgen naar 1 op 5.

<A
href="http://video.google.com/videoplay?docid=-3588245928417764978&q=clio+v6"
target=_blank>Klik hier voor een filmpje van onze Renault Clio 3.0 V6 Sport â€˜03 </A>

Slot

Kort door de bocht genomen is de Clio V6 vooral geschikt als tweede auto. Het dagelijkse woonwerk verkeer hoeft geen problemen op te leveren, maar de beperkte bodemvrijheid betekent dat vooral verkeersdrempels het de bestuurder moeilijk kunnen maken. Je zult niet snel kiezen voor de Clio V6 als je een praktische auto zoekt. Dan kun je beter kiezen voor de Clio 2.0 16V met 182 pk die de sprint naar 100 in 7,2 seconden weet te voltooien. Maar die is dan weer een voorwiel-aangedreven, en mis je dus het spectaculaire rijgedrag van de Clio, met de middenmotor en de aandrijving op de achterwielen. En zeg nou zelf, wie wil er nou elke dag praktisch zijn?

Plus

+ zeer veel grip
+ aandachttrekker
+ dikke uitlaatsound

Min

- weinig bagageruimte
- iets te hoge zitpositie
- zenuwachtig op nat wegdek