Intro

De Renault Clio III doet het goed tussen de zware concurrentie in de compacte klasse. Sinds de introductie van de derde generatie in september 2005 wordt het model als drie- en vijfdeurs geleverd. Met de titel â€˜auto van het jaar 2006â€™ nog vers op zak heeft de Clio een extra steun in de rug. In deze test komt de vijfdeurs versie aan bod, welke vooral gebruiksvriendelijker is bij het geregeld gebruik van de achterbank. De leverbare uitvoeringsniveaus en motoren zijn, op de sportieve RS na, verder precies hetzelfde. Het motorenaanbod bestaat uit vijf benzine- en drie dieselmotoren. De voor de zakelijke markt interessante 1,5 liter dCi motor wordt geleverd met drie verschillende vermogens, variÃ«rend van 68 tot 103 pk. In deze test wordt de middelste motorversie beproefd.

Biedt de Clio vijfdeurs voldoende aanvulling op de gebruiksvriendelijkheid van de driedeurs en is de dieselmotor goed en interessant genoeg voor de zakelijke rijder? Dit moet blijken uit een objectieve test met de Renault Clio.

Het exterieur

Bij het beschouwen van de vormgeving van het exterieur komen een aantal punten opvallend naar voren. Zo zijn zowel de voor- als achterbumper vrij rond van vorm, waardoor deze elegant en niet agressief overkomen. De lange wielbasis van 2,58 meter is ook terug te zien in het ontwerp. Vooral de overhang aan de achterkant is relatief kort. De overhang voor is mede omwille van de veiligheid langer gemaakt, waarbij

tevens de wat hoge voorkant opvalt. Dat deze functionele ingrepen zijn positieve uitwerkingen hebben gehad op de crashveiligheid spreken voor zich. De voorkant van de Clio is sportief vormgegeven. Vooral de twee matzwarte grilles en de flinke luchtinlaat in de bumper springen in het oog, naast de apart vormgegeven koplampen. En profil vallen vooral de naar achteren aflopende daklijn en de wielkasten op. De achterkant van het model is het meest anoniem vormgegeven. Vooral recht van achteren is er weinig bijzonders aan het ontwerp te zien. De achterlichten zijn schuin van achteren wel opvallend gelijnd en hebben een ellipsvorm.

De vijfdeurs uitvoering van de Clio is alleen te herkennen aan de twee portieren aan beiden zijden. Het voorportier is een stuk korter dan bij de driedeurs, waardoor ook het achterportier nog vrij lang is. Met een lengte van 3,99 meter loopt de Clio precies in de pas met de concurrentie. De Dynamique is verder voorzien van 15 inch lichtmetalen velgen. De wielkasten worden heel aardig gevuld door deze maat velgen. Echter, een maatje groter zou zeker niet misstaan, wat weer ten koste zal gaan van het rijcomfort. Gesteld kan worden dat Renault vooral op veilig is gegaan met het design van de Clio III. Het model heeft vergeleken met concurrerende modellen in de compacte klasse geen opvallende designkenmerken. Of dit positief of negatief is kan het beste in het midden gelaten worden. Zoals altijd valt over smaak en voorkeur niet te twisten.

Het interieur

Instappen in de vijfdeurs Clio gaat via een korter bestuurdersportier dan in de driedeursversie. Dit zorgt ervoor dat de instap wat minder ruim is, maar nog steeds overtuigend. Eenmaal plaatsgenomen in de bestuurdersstoel valt de relatief hoge zitpositie achter het stuur op. Het instellen van vooral een comfortabele zitpositie is geen enkel probleem. Met de in hoogte verstelbare bestuurdersstoel en het in hoogte en diepte verstelbare stuur kan de zitpositie naar eigen wens worden aangepast. Het dashboard is netjes en stijlvol vormgegeven, de functionaliteit van het geheel gaat hier duidelijk boven de vormgeving. De gekozen materialen voor de afwerking van het interieur en het dashboard ogen kwalitatief goed. Op een beperkt aantal plaatsen wordt een wat hardere kunststofsoort gebruikt, welke nauwelijks opvallen. Ook de afwerking

valt hiermee samen, deze is gewoon goed te noemen. De naden tussen de diverse dashboardpanelen zijn smal en lopen gelijkmatig.

Over de interieurruimte valt al evenmin te klagen. Zeker de ruimte voorin is overtuigend groot, inmiddels gebruikelijk bij autoâ€™s uit de compacte klasse. Zowel de been- als hoofdruimte voorin is ook voor langere personen geen punt om te klagen. Achterin is de ruimte ruim voldoende. Uw testrijder, circa 1,85 meter, kan comfortabel achter zichzelf plaatsnemen. De ruimte die overblijft voor langere inzittenden is echter beperkt, vooral de beenruimte is hierbij de beperkende factor. Een punt waar de vijfdeurs Clio niet op scoort is multifunctionaliteit. De achterbank is in geen enkele vorm te verschuiven of te verstellen, waardoor de zitruimte achterin vaststaat. De bank is overigens wel in twee delen neer te klappen, waarmee de bagageruimte in delen te vergroten valt. De bagageruimte met de achterbank overeind is een concurrerende 288 liter. Door de achterbank volledig neer te klappen is dit uit te breiden tot een flinke 1038 liter.

Naast de zitpositie is tevens de versnellingspook hoger geplaatst dan gebruikelijk. Dit is ongestraft mogelijk door de eveneens hoger geplaatste middenconsole. Dit maakt de bediening van de airco en de radio makkelijker. De geteste uitvoering, de Dynamique, heeft standaard al een vrij ruime uitrusting. Op de testauto waren echter een flink aantal extraâ€™s gemonteerd. Een ugrade naar elektronisch geregelde airco, Renault Handsfree Card, upgrade naar Radio Renault 4x40 Watt met CD-wisselaar, verwarmbare voorstoelen en een bandenspanning controlesysteem maken een werkelijk â€˜bomvolleâ€™ Clio. Dat hierbij de prijs navenant oploopt is dan ook geen verassing. Het vermelden waard is de stuurbediening van de standaard cruise control en de plaatsing van bedieningsknopjes voor de radio aan de stuurkolom. Het bedienen van de radio met de handen aan het stuur vergt hierdoor enige gewenning.

Het rijden

Rijden met de Renault Clio is vooral een comfortabele ervaring, dat mag vooropgesteld worden. De afstelling van het onderstel en de besturing is hiervoor verantwoordelijk. Korte oneffenheden in het weggedrag worden efficiÃ«nt gedempt en gefilterd waardoor de inzittenden maar weinig verschil merken tussen het rijden over slecht en goed wegdek. Kuilen, hobbels, drempels of glooiingen, ze worden allemaal even vakkundig gladgestreken. Dit wil echter niet betekenen dat de Clio zich niet vlot laat berijden. Het onderstel is zo afgesteld dat het weggedrag nauwelijks heeft te lijden onder het comfort. In vlot genomen korte bochten of rotondes helt de carrosserie wel over, maar het blijft allemaal binnen aangename grenzen. Ook aan grip is geen gebrek in deze situaties, de grens ligt voldoende ver weg. Ook voor de sportieve rijder is er daarom de

ruimte om te â€˜spelenâ€™ binnen deze grenzen.

Dezelfde sportieve berijder zal waarschijnlijk moeten wennen aan de besturing, welke zich vooral leent voor rustig stuurwerk. De stuurbekrachtiging assisteert vooral bij lagere snelheden dermate sterk, dat enig gevoel ontbreekt. Het stuurgedrag zelf is gevoelig, de koppeling met de wielen is vrij direct. Het schakelen, koppelen en remmen gaat vooral soepel. De bediening van de koppeling gaat met voldoende weerstand. Anders dan bij de eerder geteste 1,4 liter benzinemotor voelt het pedaal net even wat zwaarder aan. Het verzetten van de versnellingspook van de vijfversnellingsbak gaat vooral licht. Enig gevoel ontbreekt hier, al zijn de versnellingen wel duidelijk gespatieerd. De reminstallatie is voldoende berekend op zijn taken. Het rempedaal hoeft niet ver ingetrapt te worden voor een reactie. De remdruk die benodigd is voor een flinke vertraging is prettig laag.

De aandrijvende dieselkrachtbron, een 1,5 liter dCi motor met directe Common Rail inspuiting en een turbo, heeft in deze uitvoering 86 pk topvermogen. Dit klinkt niet bijzonder indrukwekkend op een wagengewicht van 1150 kg. Echter, het maximale koppel van 200 Nm bij 1900 rpm is indrukwekkender. De dieselmotor loopt vooral prachtig trillingsvrij. De ingenieurs van Renault hebben bovendien gezorgd voor een soepel motorgedrag. Deze motor maakt van de Clio vanzelfsprekend geen sprinter, maar vooral op de middellange en lange afstand zal hij imponeren. Tussenacceleraties verlopen door de hoge trekkracht onderin vlot en veilig, waardoor meer vermogen niet per definitie gewenst is. Vooral op buitenwegen blinkt de combinatie uit, met een laag geluidsniveau, goed comfort en veilig weggedrag. Door de relatief korte vijfde versnelling draait de motor bij deze snelheden een voldoende hoog toerental om bijvoorbeeld vlot in te kunnen halen. Bij snelheden van 120 km/u en hoger wordt het toerental echter dermate hoog dat het motorgeluid gaat overheersen. Het geluidsniveau is bij deze snelheden relatief hoog, waardoor de bestuurder automatisch geneigd is om een lagere kruissnelheid aan te houden. Renault heeft er raar genoeg voor gekozen om alleen de sterkste dieselmotor te koppelen aan de zesversnellingsbak.

Wat blijft staan is een verrassend volwassen rijgedrag voor deze toch compacte auto. Behalve het geluidsniveau op hogere snelheden is niets te merken van het rijden in een auto uit de compacte klasse. Het gevoel van ruimte, het veilige en comfortabele weggedrag en de prettige dieselmotor geven de bestuurder het gevoel een klasse hoger te rijden. Naast de gecultiveerde loop mag ook de zuinigheid van de dieselmotor geprezen worden. Gedurende de gevarieerde testrit kwam het gemiddelde verbruik neer op een realistische 4,6 liter per 100 km. Dit is een nauwe benadering van de fabrieksopgave van 4,4 liter per 100 km.

Slot

Ook de Clio III is terecht een succesvol model voor de grootste franse autofabrikant.

Renault heeft gezorgd voor een zeer volwassen en comfortabel rijgedrag, waarbij een vleugje sportiviteit niet uit het oog is verloren. Ook het goede aanbod aan interieurruimte en de zeer prettige dieselmotor zijn uitermate positieve punten van de auto. Minder prettig zijn het overheersende motorgeluid bij hogere snelheden, de beperkte multifunctionaliteit en de sterke stuurbekrachtiging bij lage snelheden.

De geteste uitvoering, de Clio 1,5 dCi 85 Dynamique vijfdeurs, is er vanaf â,¬ 21.495,-. Geplaatst tegenover de directe concurrentie wijkt de prijsvoering nauwelijks af, alsmede de uitrustingsniveaus. De vijf deuren vergen een extra investering van â,¬ 600,-. De extra functionaliteit die dit biedt valt wat tegen, echter bij veelvuldig gebruik kan de koper hier eigenlijk niet omheen. De instap en toegang tot de achterbank is vele malen eenvoudiger. Om andere redenen hoeven kopers niet te twijfelen, het ex- en interieur zijn krek eender. De compacte klasse heeft ook in de Clio als dieseluitvoering een hoofdrolspeler.

Plus

+ Soepele en zuinige dieselmotor
+ Volwassen en comfortabel rijgedrag
+ Interieurruimte

Min

- Beperkte functionaliteit
- Motorgeluid bij hogere snelheden
- Sterke stuurbekrachtiging bij lage snelheden