



Anton Lefeber
7 februari 2006

Intro

De Renault Clio III is bijna een half jaar op de markt en gaat nu als kersverse â€~Auto van het Jaar 2006â€™ door het leven, net als de eerste Clio in 1991 overigens. De Clio III is in alle opzichten gegroeid ten opzichte van zijn voorganger. Niet alleen qua afmetingen en (rij)kwaliteiten, maar ook prijstechnisch dus, dat was te verwachten. De concurrentie is echter omvangrijk en moordend tegelijk, geen enkele fabrikant staat stil in de ontwikkeling. Met de Grande Punto net op de markt en de introducties van de Peugeot 207 en Opel Corsa in het vooruitzicht zal worden gevochten voor het grootste stuk uit de taart.

Is de Clio van Renault een schot in de roos, of nemen de concurrenten het leidende stokje in de â€~kleineâ€™ middenklasse over?



Het exterieur

Dan het design van de carrosserie eens nader op me in laten werken. Het geheel lijkt, zeker in deze dynamischer ogende 3-deurs versie, me uit te nodigen om maar weer snel in te stappen en verder te rijden. Dat doe ik dan ook snel, voornamelijk vanwege het druilerige weer overigens. In tegenstelling tot zijn grotere broer, de Megane, is de Clio een stuk minder uitdagend vormgegeven. Persoonlijk vind ik het model schuin van voren het best ogen. Dynamisch en concreet komt het op me over, zonder fratsen. De achterkant is wat minder sportief gelijnd, komt als het ware functioneel over. De conventioneel ogende forse achterlichten vallen een stuk minder op dan de scherp gevormde koplampen. Net als veel concurrerende modellen in deze klasse heeft de Clio een stel lichtmetalen velgen nodig om niet ielig te ogen.

Renault Clio 1.4 16v Dynamique Luxe

Verder ingaan op de vormen van de carrosserie kan natuurlijk ook. Zo loopt de motorkap aardig schuin omhoog, waardoor de overgang naar de lange voorruit bijna zonder knik verloopt. De verbrede voorschermen vallen ook op, welke samengaan met de optionele 'Canasta'™ velgen (â,- 150,-). De sterke boogvorm van het dak en de vouw in de flank van de carrosserie doen het geheel mijn inziens zeer goed ogen. Het design is niet vernieuwend te noemen, maar zal bij het merendeel van het potentiële koperspubliek overwegend positieve reacties uitlokken.



Het interieur

Hoogwaardig, ruim en zonder overbodige franje, zo zou ik het interieur willen omschrijven. De combinatie van deze termen zorgt voor een volwassen geheel wat

zeer goed zijn weg zou kunnen vinden in een klasse hoger. Het interieur doet hoogwaardig aan vanwege de kwalitatief goed ogende materialen en de strakke afwerking. De naden zijn klein en lopen mooi gelijkmatig. De interieurruimte mag ook niet onbesproken blijven, aangezien die zeer goed te noemen is. De testrijder (circa 1,85 meter) kon zowel voor- als achterin comfortabel zitten, geen enkel probleem. Door de lange deuren en het easy-walk-in systeem is de achterbank ook nog eens goed te bereiken.

De Dynamique Luxe uitvoering zoals getest heeft een aantal zaken die het autorijden net even wat fijner maken: airconditioning, cruise control en een audiosysteem. Het standaard, netjes ingebouwde, audiosysteem voldoet mijn inziens volledig. De aluminium strips in het interieur fleuren het verder donkere interieur enigszins op, echter blijft het geheel overheersend zwart. Een lichtere kleur van de stoelbekleding had het geheel meer opgefleurd. Gelukkig heeft Renault hieraan gedacht bij andere uitvoeringen. Dan maar eens uitstappen en de bagageruimte bekijken. Deze blijkt, net als de zitruimte, overtuigend. De mogelijkheid tot het uitbreiden van de standaard 288 liter is er via een in twee delen neerklapbare achterbank.



Het rijden

Dan maar weer eens focussen op het rijden, waar het allemaal om gaat. Wat als eerste opvalt is de rust tijdens het rijden. Het geluidsniveau in de auto is werkelijk zeer laag te noemen, alleen bij flink accelereren en snelheden vanaf 130 km/u verplaatst het motorgeluid zich meer naar de voorgrond. De wat korte versnellingen zorgen ervoor dat rotondes goed zijn te doen in de 3e versnelling, waarbij de motor soepel blijkt op te pakken.

Door het relatief hoge gewicht van 1110 kg moet voor een vlotte inhaalactie een groot aandeel van de 98 paarden van stal worden gehaald. Laag in de toeren blijkt de 1,4 liter motor wÃ©l soepel te zijn, maar nÃ©et over veel kracht te beschikken. De maximale 127 nmâ€™s komen tenslotte pas bij 4250 rpm vrij. De motor moedigt niet aan om vlot

door te rijden, er kan dus volop genoten worden van de rust in het interieur. Tijdens de testrit heb ik als vanzelfsprekend veelvuldig gebruik gemaakt van de cruise control. Later blijkt overigens dat de motor wel degelijk over voldoende reserves beschikt, welke echter nauwelijks tot nooit aangesproken zullen worden tijdens het dagelijkse (file)verkeer. De besturing dan, naar blijkt een heikel punt als ik zo de gelezen artikelen van autojournalisten terug ophaal uit mijn geheugen. Tijdens het rijden heb ik mij echter op geen enkele manier geërgerd aan de besturing zelf en het gevoel daarmee. Het sturen voelt zeer rustig en comfortabel aan, er wordt inderdaad veel weggefilterd door de installatie. Zelf heb ik hier niks op aan te merken, ik hoef niet zonodig alle hobbels en oneffenheden in het stuur te voelen in een personenauto voor dagelijks gebruik. Dit laat ik graag voor wat het is, behalve tijdens de circuitdag of op de kartbaan. De bestuurder die een sportieve, meer communicatieve besturing in zijn Clio wenst zal moeten wachten op de meer vermogende versies.

Ik heb wÃ© commentaar op de (te) sterke stuurbevestiging. Voor mij persoonlijk is de installatie wat licht, waardoor in het sturen zelfs wat te weinig beleving zit. Zeker bij wat vlotter genomen bochten valt dit op, temeer omdat het onderstel zich hier niet voor schuwt. Hierbij valt op dat de carrosserie nauwelijks overhelt. Dan de bediening en aansturing van de verdere mechaniek. Allereerst de koppeling, welke een prettig kort aangrijpingspunt heeft. Het pedaal laat zich licht en precies bedienen, niks op aan te merken. Het schakelen gaat zeer licht en soepel, maar ontbeert enig gevoel naar mijn mening, enige emotie is er niet bij. Over de bediening en de werking van de remmen tenslotte niets dan lof. Het pedaal biedt voldoende weerstand waarbij de reminstallatie mooi progressief intreedt.

Het rijden in de Clio III zal voor sommigen te weinig emotie met zich meebrengen. Waar het model echter in uitblinkt is het bieden van heel veel comfort tijdens het rijden, zowel op slecht wegdek als op glad asfalt.



Slot

De Clio III blijkt in ieder geval Ã©Ã©n â€”Unique Selling Pointâ€™™ te bezitten: het kan de bestuurder Ã©Ã©n passagiers inpalmen met een gevoel van veiligheid en het leveren van comfort. De geteste uitvoering met de 1,4 16v motor zal voldoende vermogen kunnen bieden aan de wat sportiever ingestelde automobilist. Voor de overige bestuurders zal de 1,2 16v motor met 75 pk ook goed uitkomen. Ten opzichte van de concurrentie onderscheidt de Clio zich door eigenwijs in te gaan tegen de alsmaar sportiever georiÃ©nteerde concurrenten. De prijs die hiervoor betaald moet worden betaald is heel redelijk. Tenslotte gaat het om een model dat flink groter is gegroeid en in alles meer biedt. De geteste uitvoering, de 1,4 16v Dynamique Luxe kost standaard â‚¬17.395,-. Met de metaallak en de â€”Canastaâ€™™ velgen komt het totaalplaatje op â‚¬18040,-.

Renault Clio 1.4 16v Dynamique Luxe

Gezien het geboden product en de meerwaarde op het gebied van comfort t.o.v. de concurrentie lijkt mij dit heel redelijk.

De toekomst zal het leren of Renault met de Clio de juiste richting van specialisatie heeft gekozen.

Plus

- + 'Premium' gevoel
- + Rijcomfort
- + Ruimte

Min

- Mist emotie
- Lichte besturing
- Trekkraft onderin