



Bjorn Blokzijl
8 januari 2013

Troonopvolger van een icoon

Voor Renault begon het succesverhaal in de compacte klasse met de introductie van Renault 4 in het begin van de jaren '60. Als antwoord op de Citroën 2CV kwam Renault met een auto die zowel een familieauto als een stadsauto moest zijn. De auto bleek dusdanig populair, dat hij tot 1986 te koop was in Nederland, terwijl zijn opvolger in dat segment - de Renault 5 - al een tijdje te verkrijgen was. Voor de '5' was dit succes minder en toen in 1996 de Clio het stokje overnam, moest deze de zware taak vervullen om Renault wederom groot te maken in het B-segment. Direct werd de auto verkozen tot 'auto van het jaar' en werd het een regelrechte hit. Nu is daar de vierde generatie Clio, die de strijd aan moet gaan met het steeds verder uitdijende B-segment.



Al opvallend in de basis

Zet een derde generatie Clio naast de nieuwe en je zou zweren dat deze twee geen familie van elkaar zijn. Hoewel hetzelfde logo op de neus prijkt, is geen lijn meer hetzelfde. Designchef Laurens van den Acker zet met de nieuwe Clio zijn eerste geheel onder zijn supervisie ontwikkelde auto op de weg en het resultaat mag er zijn. Waar de gefacelifte Twingo het nieuwe familiegezicht al toonde, heeft de Clio de lijnen die de toekomstige modellen van het Franse merk zullen sieren. Met zijn uitgeklopte wielkasten, de grote koplampen en de strak gesneden achterlichtunits doet de auto groter aan dan dat hij is en is hij één van de fraaiste modellen in z'n klasse. Hoewel de auto door het bijzondere ontwerp al opvalt tussen de andere auto's op de weg, zorgt de kanariegele lak en de stickerset - onderdeel van het Pack Introduction - voor extra aandacht. Stickers verfraaien in het algemeen het lijnenspel niet en ook in dit geval vallen de zwarte '7's' en andere versiersels uit de toon.



Schijn bedriegt

Positief gevolg van het Pack Introduction is dat het interieur wordt opgefleurd met fris gekleurde panelen. Zowel de ventilatieroosters, de deurpanelen als het stuur zijn hiervan voorzien en geven het verder erg donkere interieur de nodige kleur. Midden op het dashboard valt het - van een glimmend zwarte lak voorzien - bedieningspaneel met daarin het scherm voor de navigatie en het audiosysteem op. Naast dit scherm zit eveneens de aansluiting voor een USB-stick en de AUX-ingang. Een cd-speler zoek je tevergeefs; deze is niet meer leverbaar. Mede door het touchscreen is de bediening simpel en ziet het er goed en doeltreffend uit. Veel van het interieur ziet er trouwens beter uit dan het daadwerkelijk is. Uitgezonderd de bekleding van de bovenste laag van het dashboard zijn alle panelen van keihard kunststof en zijn er grote verschillen tussen de naden tussen de diverse onderdelen.

Qua interieurruimte zit het vooral voorin en geheel achterin wel snor. Zowel bestuurder als bijrijder kunnen ruim zitten op de comfortabele stoelen, maar wil een volwassene goed zitten achterin, dan moet de stoel van de bijrijder een stukje naar voren geschoven worden. Achter de achterbank is een grote, gelijkmatig gevormde ruimte beschikbaar voor de wekelijkse boodschappen. Met zijn 300 liter inhoud laat hij concurrenten als de Polo en de Fiesta achter zich.



'Lichter' is het toverwoord

De trend is om modellen elke keer een stukje te laten groeien als er een nieuwe generatie wordt geïntroduceerd. Begin vorig jaar brak Peugeot met die traditie door - ten opzichte van de 207 - een kleinere, maar vooral lichtere 208 op de markt te brengen. De Clio is enkele millimeters gegroeid in de lengte en de breedte, maar in de hoogte kromp hij juist ten opzichte van zijn voorganger. Bovenal is er een verschil van

Renault Clio TCe 90 Expression

zo'n 90 kilogram in het voordeel van de jongste. Dit voordeel komt tot uiting in de rijeigenschappen. Niet alleen hoeft de motor minder gewicht mee te zeulen, ook tijdens het rondren van bochten hoeft er minder massa de andere kant op gestuurd te worden. Toen we Clio III reden, spraken we over een 'comfortabele ervaring' met betrekking tot het rijgedrag. Hoewel het niet oncomfortabel wordt, gaat het er in de nieuwe Clio een stuk steviger aan toe. Zowel vering als demping is een stuk stugger, waardoor de carrosserie nauwelijks overhelt in bochten en oneffenheden sterker worden doorgegeven aan de bestuurder en zijn passagiers. Voordeel is dat het stuurbedrag behoorlijk direct is en de grens van onderstuur ver weg ligt. Lekker sturen in een Clio is niet meer voorbehouden aan de RS, ook de standaard 0.9 TCe tovert een lach op je gezicht als je van een stevig potje sturen houdt.



Klein en fijn



Renault Clio TCe 90 Expression

Dit kleine turboblokje, dat met zijn drie cilinders voor nog g  n liter gezamenlijke inhoud zorgt, verrast ons in positieve zin. Negentig pk lijkt niet heel ruim bemeten, maar laat je de ECO-stand - die alleen maar zorgt voor een verminderde respons op het gaspedaal - achterwege, dan spurt de auto er vandoor. Zowel vanuit stilstand als bij tussenacceleraties is de versnelling boven verwachting. Bij deze acties hoor je een sportieve brom van onder de motorkap, maar rijd je op constante snelheid dan is het aangenaam stil aan boord. Tijdens de testperiode reden we zowel korte ritten binnen de bebouwde kom als lange snelwegritten - waaronder naar Keulen - waarbij we een gecombineerd verbruik van 6,5 liter per 100 kilometer lieten noteren. Zeker gezien de combinatie van de gereden kilometers is de afwijking ten opzichte van de fabrieksopgave - die 4,3 liter per 100 km bedraagt - te verklaren. Bij een rustige rijstijl en veel constante snelheden onder de 120 kilometer per uur, lijkt de fabrieksopgave daarom niet onhaalbaar.



Genoeg kwaliteiten in huis

Of de nieuwe Clio de successen van zijn voorvader - de Renault 4 - kan herhalen lijkt met de enorme vloot concurrenten een haast onmogelijke doelstelling. Toch heeft de Clio een aantal kwaliteiten die hem onderscheiden van zijn opponenten. Al vanaf 14 mille rijd je een auto met 90pk onder de kap, een uitgebreide standaarduitrusting en een fraai design. Voor een beperkte meerprijs - de test auto kost zo'n 17.500 euro - heb je weinig te wensen over. In deze klasse is een audio/navigatiesysteem met een groot scherm met touchbediening nog zeker geen gemeengoed en ook de rij- en stuureigenschappen zijn bovengemiddeld. Al met al heeft Renault wederom een begerenswaardig auto in het belangrijke B-segment, die dankzij zijn kwaliteiten ongetwijfeld voor goede verkoopcijfers gaat zorgen. Of hij net zo succesvol wordt als zijn grootvader zal over enkele jaren moeten blijken.



Plus

- + Pittige, soepele en zuinige motor
- + Strak stuur- en weggedrag
- + Audio- / navigatiesysteem

Min

- Afwerking interieur onder de maat
- Ruimte achterin niet overbemeten