



Technologisch op niveau

De vierde generatie Renault Clio heeft het tot de best verkopende Europese auto in het B-segment gebracht. En dat levert grote druk op de ontwikkelingsafdeling als het model opgevolgd moet worden. We trokken naar Portugal om met de nieuwe, vijfde Clio kennis te maken.

Sinds 1990 zijn er van de eerste vier generaties Clio 15 miljoen exemplaren verkocht en dat maakt deze auto tot de best verkopende Franse auto ooit. De bestaande Clio scoorde vooral door zijn vormgeving en daarom moest de opvolger ook expressief en dynamisch zijn. Vandaar dat de ontwerpers gekozen hebben voor een evolutie van het design en dat terwijl de Clio een compleet nieuw onderstel heeft gekregen.

De nieuwe bodemgroep is helemaal voorbereid op geëlektrificeerde aandrijflijnen en tal van voorzieningen die autonoom rijden dichterbij brengen. Je ziet het de auto niet af, maar de nieuwe Clio is fractioneel korter en een stuk lager. Mede dankzij een toegenomen breedte bleef de binnenruimte gelijk, of nam zelfs toe. Een goed voorbeeld daarvan is het bagagevolume van 391 liter waarmee iedere concurrent wordt

overtroffen.



Specifieke elementen

De buitenkant toont sportief en serieus. Met name het front komt stoer over. De globale vlakverdeling is behouden gebleven, alleen is het piepkleine derde zijruitje verdwenen. De greep voor de achterportieren zit nog steeds in de ruitomlijsting, maar die voelt meer solide aan en is ook groter. Een chroomlijst rond de zijruiten helpt mee aan een fraaiere uitstraling. Onderaan de portieren loopt nog zo'n strip met daarin de typenaam.

Uiteraard biedt Renault bij de Clio een serie nieuwe wielen en wiel doppen. Afhankelijk van het uitrustingsniveau rijdt de nieuwe Fransman op 15, 16 of 17 inch. Zonder uitzondering beschikt iedere versie over full LED koplampen. De levert in het donker een winst op van 70 meter extra zicht. De motorkap geeft de voorkant meer volume. Verder verdwijnen de ruitenwissers in hun ruststand hierachter. We reden onder meer de nieuwe R.S. Line, die het uitrustingsniveau GT-Line opvolgt. Specifieke elementen

aan de buitenkant zijn de honingraat grille, chromen inleg op de voorspatborden, een eigen type lichtmetalen wielen en diverse accenten in mat donkergrijs. De LED-achterlichten hebben een uitloper naar het midden, maar gaan daarmee aanzienlijk minder ver dan de Mégane en Talisman.



Interieur

De grootste veranderingen kunnen in het interieur worden gevonden. Alles is daar anders: het ontwerp, maar vooral ook de materialen. Over veel details is goed nagedacht. Kijk maar eens naar de stoelen, die hebben een langere zitting gekregen en beter gevormde rugleuning. Dat zorgt niet alleen voor meer ondersteuning, maar door een meer compacte bouw levert het ook winst op bij de beenruimte achterin. Het meubilair is lager geplaatst, zodat de afname van de hoogte geen nadelige invloed heeft op de binnenruimte. Die is op veel punten zelfs verbeterd. Een meer compacte stuurkolom en wat smallere middenconsole leveren ruimtewinst op. Verder zijn veel meer kunststof onderdelen van een zacht materiaal gemaakt. Prettig voor als men er onverhoopt mee in aanraking komt.

Het nieuwe stuur heeft een grotere doorkijk naar het instrumentarium. Renault lanceert daarvoor de naam Smart Cockpit, vanwege de volledig digitale klokkenwinkel. Op dit moment gaat het om een 7-inch scherm, maar er komt later ook een 10 inch versie waarop het navigatiescherm kan worden geprojecteerd. De gebruiker kan via het centrale scherm boven de middenconsole zelf zijn indeling kiezen.



Elektronica

Uiteraard zijn er nog veel meer instelmogelijkheden, zoals sfeerverlichting in acht kleuren. Wie liever niet met zijn vinger op het scherm zit, kan een aantal functies ook direct met de pianotoetsen op de middenconsole aanklikken. Renault voegt een inductielader voor de telefoon aan de mogelijkheden toe. De instelling voor het klimaat gebeurt met een drietal combinatieknoppen.

De multimediasystemen hebben flink de aandacht gekregen, er zijn maar liefst vier mogelijkheden. De basisversie Life krijgt het R&Go systeem waarin de eigen smartphone aan een versterker wordt gekoppeld. Daarboven introduceert Renault het

Renault Clio TCe 100 R.S. Line

nieuwe Easy Link met 7 of 9,3 inch scherm met bij de meest compacte versie de keuze uit wel of geen navigatie. Tom Tom levert nog steeds de kaarten, maar het zoeken van de bestemming gaat connected via Google. Ook kan de gebruiker het boordsysteem laten communiceren met de MyRenault app op de telefoon.

Verder bestaan er tal van semi-autonome rijfuncties die op dit moment alleen mogelijk zijn op de 1,3 liter TCe benzinemotor gekoppeld aan een zeventraps automaat met dubbele koppeling. Door middel van een camera worden verkeersborden gelezen en de afstand tot de voorganger in de gaten gehouden. De actieve cruise control brengt de auto volledig tot stilstand als er in files wordt gereden.



Stillere, krachtigere motoren

De belangrijkste motor in de nieuwe Clio blijft de driecilinder turbo. Daarvan is de cilinderinhoud toegenomen tot 1 liter. Tegelijk stegen vermogen en koppel naar 100 pk en 160 Nm. Direct bij het wegrijden is merkbaar dat deze motor krachtiger is, beter presteert en vooral ook flink stiller is geworden. Dat verhoogt het gevoel dat de Clio

Renault Clio TCe 100 R.S. Line

weer flink volwassener is geworden. De motor wordt gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak. De topsnelheid ligt op 187 km/h en in 11,8 seconden sprint de auto naar de 100 km/h. Naast de vijfbak komt er later dit jaar nog een X-tronic CVT automaat. Ook heeft Renault een versie op LPG in voorbereiding. Scoort de 1,0 liter al gunstig met een CO₂-uitstoot van 99 g/km, de LPG-variant zit daar nog onder.

De tweede motor is de TCe 130, een viercilinder met 130 pk en een flink koppel van 240 Nm bij 1.600 tr/min. De standaard automaat laat zijn schakelbewegingen niet voelen. De motor is nog stiller dan de driepitter. Handmatig schakelen kan met flippers achter het stuur. De R.S. Line uitvoering (verkrijgbaar op beide benzinemotoren) biedt een iets stuggere afstemming van het onderstel. De Clio krijgt een volledig nieuw ontworpen wielophanging mee, die vooral is afgestemd op het nog beter uitfilteren van allerlei soorten oneffenheden. De toename in comfort is onder het rijden goed te merken.



Bose bassbox

Motorisch komt er echter nog belangrijk nieuws. In de eerst helft van 2020 verschijnt

de Clio E-Tech voorzien van een hybride aandrijflijn. Renault koppelt aan de turboloze 1,6 liter maar liefst twee elektromotoren. De eerste, kleine is bedoeld voor het weggrijpen, de tweede is groter en functioneert vanaf de tweede versnelling. Over het vermogen en de CO₂-uitstoot doet Renault nog geen uitspraken. Die laatste komt zonder meer onder het zeer lage niveau van de 1.5 Bleu dCi (85 pk) die met 94 g/km al uitermate gunstig voor de dag komt.

De Clio kent nog meer nieuwe eigenschappen. Zo is er uiteraard een Bose geluidsinstallatie met negen - in plaats van zeven - luidsprekers. De bassbox zit voortaan achter het linker achterspatbord en dat scheelt enorm veel volume in de bagageruimte. Bovendien heeft Bose hiervoor een lichtgewicht versie bedacht. Al bij al heeft de Clio zijn sterke uitstraling behouden, maar is toch helemaal nieuw ontwikkeld. Het interieur maakt een grote sprong in kwaliteit van de toegepaste materialen, maar ook in de vormgeving en het kleurgebruik. Motorisch ook alleen maar vooruitgang in vermogen, prestaties en brandstofverbruik. Het kan niet anders dan dat we nog heel veel van de nieuwe Clio gaan horen en zien.

Plus

- + Krachtigere en stillere motoren
- + Veel zorg besteed aan het interieur
- + Grootste bagageruimte in het segment

Min

- Rijhulpsystemen alleen op grotere motor/automaat
- Zoeken naar de ontgrendelknop van de achterklep