Meer espace in de Clio

Renault Clio Estate, dat klinkt nogal tegenstrijdig. Clio klein, Estate groot. Sinds februari is deze compacte stationcar in ons land te koop. Daarmee mikt Renault op jonge gezinnen die â€˜plus dâ€™espaceâ€™ zoeken. Biedt hij inderdaad veel ruimte en Frans comfort voor een scherpe prijs?

'Is dÃ¡t een Clio?'

Waar Peugeot met de 206/207 SW en Skoda met de Fabia Combi al eerder een gat in de markt zagen van de compacte stationcars, kon Renault natuurlijk niet achterblijven. De Fransen namen de Clio III â€“ een model dat alweer een tijdje meedraait â€“ onder handen en noemden de stationversie Estate. Bij onze zuiderburen gaat hij trouwens als Grandtour door het leven. Resultaat is een behoorlijk uit de kluiten gewassen Clio. Dat is ook de reactie van mensen die de auto zien. â€˜Is dÃ¡t een Clio?â€™, is een veel gehoorde vraag.

Eerlijk is eerlijk, over smaak valt te twisten, maar hij ziet er strak uit. Over het uiterlijk hebben we al veel geschreven in eerdere testen met de Clio hatchback, dat gaan we dus niet nog eens herhalen. Maar het eigentijdse model verveelt nog steeds niet en de grote achterklep staat hem goed. Wij kregen als testauto de Clio Estate 100 TCE

Dynamique mee, een van de duurdere uitvoeringen met daar bovenop nog eens een batterij aan opties (de pakketten Introduction, City en Comfort), die de prijs opdrijven naar â‚¬ 20.170,-. Een elektrisch bedienbaar panoramisch schuif/kanteldak met zonnescherm, elektronisch geregelde airconditioning en actieve bochtverlichting, parkeersensoren achter zijn zomaar wat foefjes waarmee deze auto is uitgerust.

Zonnetje op je bol

Van binnen zit het allemaal snor in de Clio. Het dashboard ziet er goed uit en ook de materialen waarmee het is afgewerkt ogen fraai â€“ vooral het aluminium geeft een sportieve indruk. Ook rond de snelheidsmeter, toerenteller en op de pook vinden we dit terug. Tussen de klokken in zit de boordcomputer, waar je onder meer verbruik en actieradius kunt aflezen. Naast dat het dashboard goed is afgewerkt, is het ook overzichtelijk. Alles laat zich makkelijk bedienen en vergt geen urenlange uitleg. De

radio zit echter op een ongelukkige plek, wat hoger en niet direct achter de pook was beter geweest. Alle radio-informatie wordt weergegeven op het scherm boven de ventilatieroosters in â€™t midden.

Het elektrische panoramadak is een leuke en vooral aangename optie. Het opent simpel â€“ totaal vier standen â€“ door aan de knop boven de binnenspiegel te draaien en er komt automatisch een windvanger omhoog. Zelfs op een koude, maar zonnige winterdag is het geen straf om in de file te staan met het zonnetje op je bol. Je schaft de Clio Estate natuurlijk aan voor zâ€™n bagageruimte. In de Fransoos kun je 439 liter bagage kwijt, klap je de achterbank in zijn geheel naar voren, dan ontstaat er een laadruimte van 1.277 liter.

Een handvat aan de onderkant van de achterklep is een groot gemis, dat voorkomt namelijk vuile handen bij het dichtgooien ervan, die we nu wel krijgen. De afdekhoes is een ander minpunt. Praktisch natuurlijk, maar het sluiten vergt enige inspanning. Had wat ons betreft wel wat makkelijker gemogen. Voorin de Clio heb je voldoende hoofd- en beenruimte en door het verlengen van de auto houden passagiers achterin genoeg ruimte over tussen hoofd en dak. Ook de benen kunnen ze goed kwijt, zeker omdat je de voorstoelen niet helemaal naar achteren hoeft te zetten. De stoelen van de Fransoos zitten goed, maar de zittingen zijn kort. Wel bieden ze voldoende zijdelingse steun.

Fantastische motor

Op en rond het stuurwiel, dat trouwens lekker beetpakt, zit de bediening voor snelheidsregelaar en radio/cd-speler. Het volume is simpel harder en zachter te zetten door middel van flippers, die rechts achter het stuur zitten. Daar weer achter, maar minder praktisch is het zoeken van een radiofrequentie of skippen van cd-nummers, dat gaat via een iel draaiwieltje. Het houdt maar niet op, want daar nog weer achter monteerde Renault twee knopjes voor het switchen tussen radio en cd-speler. En dat is best verwarrend. Ook de snelheidsregelaar laat zich in eerste instantie wat vreemd bedienen. Je moet eerst een schakelaar links van het stuur omzetten. Vervolgens krijg je een melding van activering op het scherm van de boordcomputer en kun je met de knoppen op het stuur je snelheid vastzetten. Een ander minpunt zijn de kleine hendels naast het stuurwiel, waarmee je richting aangeeft, lichten aanzet en ruitenwissers bedient. Die laatste twee punten gaan trouwens automatisch, daar hÃ³ef je de

schakelaars niet eens voor te gebruiken.

Het sturen gaat erg licht, te licht eigenlijk. Je hoeft maar iets aan het stuur te trekken en de auto reageert direct. Ondanks dat de Clio forse afmetingen kent, heeft hij een kleine draaicirkel en voelt zich ook in de stad als een vis in het water. Onze testauto is voorzien van een heerlijke 100 TCE motor, een 1.2 die honderd pk levert dankzij de turbo, die power geeft op het moment dat je dat nodig hebt. Daardoor is de motor zuinig, maar als je wilt ook lekker fel. Dat blijkt wel uit de prestaties, nul tot honderd in elf seconden en een top van 184. Zelfs bij het rijden van 140 kilometer per uur blijft er genoeg vermogen over om nog te versnellen en ook bij die snelheid is de motor opvallend stil. De Fransen claimen een verbruik van vijf liter op honderd kilometer tijdens een buitenwegrit. Wij reden ruim 850 kilometer in de Fransman â€“ zowel in de stad als op de snelweg â€“ kwamen we tot een gemiddelde van zeven liter op honderd kilometer. In de Fransoos zit een 55-liter tank, waardoor je aardig wat kilometers kunt afleggen zonder aan de pomp te hoeven staan.

Eerder schreven we al dat de Clio bij het sturen heel direct reageert, dat geldt ook voor het remmen. Je hoeft het rempedaal maar iets in te trappen en er gebeurt meteen wat. Gedoseerd remmen gaat dus lastig, iets waar je zeker in het begin aan moet wennen. De Fransman voelt zich in de stad en op de snelweg thuis. Het onderstel geeft voldoende comfort en hij ligt aardig vast op de weg. In de NCAP-test scoorde de Clio vijf sterren en is daarmee zeer veilig. Ook de actieve bochtverlichting is een prettige optie. Bij het sturen naar links of rechts gaat aan die kant een extra lamp aan en vergroot het zicht in de bocht.

Aanwinst in zijn klasse

Concluderend kunnen we zeggen dat de Renault Clio Estate een prima auto is die veel ruimte biedt in zijn klasse. Op de rijeigenschappen hebben we wel wat aan te merken, maar de fijne 100 TCE-motor maakt dat ruimschoots goed. Het panoramische schuifdak is een optie die wij zeker aanraden. De Fransoos zal vooral jonge gezinnen met kleine kinderen erg aanspreken die ruimte zoeken en nieuw willen rijden, maar niet het geld willen uitgeven aan een duurdere middenklasser.

Plus

+ Fijne motor
+ Ruimte
+ Veiligheid

Min

- Overgevoelige besturing
- Remmen te direct
- Bediening op stuurwiel