



Wilbert Huls
18 juni 2014

Nieuw era

Het segment van de hot hatches wordt door vrijwel iedere autoliefhebber bemind. Aan de ene kant zijn deze karretjes de best betaalbare Ã©chte sportievelingen van de markt, maar het is ook vooral het betere gooi-en-smijtwerk dat voor een grote schare fans zorgt. Het was dan ook even schrikken toen Renault meldde dat zijn nieuwste Clio RS een kleinere motor zou krijgen en niet meer met een handbak geleverd zou worden. Is het uit met de pret of weet Renault dezelfde beleving te bereiken met een andere benadering?



Spierbundel

Dat het een andere auto is dan de vorige Clio RS blijkt al sterk uit de looks. Van een afgetrainde knaap is het een heuse spierbundel geworden. De bollere vormen kenden we al van de gewone Clio's, maar deze zijn aangedikt met opvallende spoilers voor en achter, een diffuser en zwarte achttien inch velgen. De voorspoiler is een knipoog van Renault richting de Formule 1. Van een afstandje zal de andere positie van de dagrijverlichting ook al verraden dat dit geen standaard Clio is. Van dichtbij bevestigen diverse RS-logo's wat zelfs een leek kan vermoeden: dit is een bommetje. Overigens zou ook de lakkleur zijn genen kunnen verraden, want dit prachtige Jaune Sirius, met een parelmoerachtige gloed, is alleen op de RS leverbaar. Het optionele CUP chassis maakt het plaatje compleet door de koets 5 mm extra te verlagen.



Dikmakers

Wie het standaard Clio-interieur kent, zal dat van de RS met zijn sportieve accenten vast blind kunnen uittekenen. Toch zijn die toevoegingen net weer de kers op de taart. De rode stiksels en kunststoffen, het sportstuur met een streepje voor de rechtuitstand en de RS-logootjes zijn subtiel uitgevoerde dikmakers. Minder subtiel zijn de grote flippers achter het stuur en de stoere sportstoelen met rode gordels. Het kleurverschil tussen oranjerode en vuurrode delen vonden we wat minder. Dat vonden we ook van de afwerking her en der. Op het eerste oog lijkt het strak, maar nader bekeken zijn er wel wat puntjes te vinden die we eigenlijk niet terug willen vinden in een auto in deze prijsklasse. Gelukkig maakt de aanblik en het bedieningsgemak veel goed.

De sportstoelen zijn prettig. Met name de steun aan het bovenlichaam is dik voor elkaar. De lengte van de zitting had wel iets groter gemogen; richting de knieholte mis je ondersteuning, ook als je aan de korte kant bent. Gelukkig kwijten de zijdelingse steunen zich ook aan de zitting prima van hun taak. Op de achterbank is het een beetje behelpen voor volwassenen. Voor de beenruimte ben je echt afhankelijk van de gulheid

van mensen voorin en de hoofdruimte is evenmin royaal. Natuurlijk zijn dit soort autootjes over het algemeen geen personenvervoerders, maar aan de andere kant scheppen de vijf deuren wel iets meer verwachtingen.



RS Monitor

Uiteraard zien we het fijne R-Link systeem weer terug. Een nuttig infotainmentsysteem, aangevuld met leuke en zinloze gimmicks. Maar dat laatste geeft niks, want het kost immers niks extra of je de reisspel-app of aanvullende motorgeluidjes hebt geïnstalleerd. Dit keer is het systeem uitgebreid met de RS Monitor. Talloze metertjes en grafiekjes geven tijdens het rijden informatie over bijvoorbeeld G-krachten, de benutting van de vermogens- en koppelkromme of de gerealiseerde tijden in sprintjes en remproeven. Het zijn zelfs zoveel schermpjes dat het soms even zoeken is om de juiste te pakken te krijgen. Nu is er natuurlijk het nadeel dat je tijdens intensief rijden niet steeds op het schermpje kan turen, maar ook daar is aan gedacht, want via een usb-stick zijn alle gegevens te exporteren naar eigen sheets. Het is dan natuurlijk wel van belang dat het systeem feilloos werkt en dat deed het helaas niet. Meerdere keren

Renault Clio RS Turbo 200 EDC

viel het uit en werkte het pas weer nadat de auto echt van het contact af geweest was.

Met de RS Monitor leer je wel het maximale uit de Clio RS te trekken. Je bent je meer bewust van je acties en de gevolgen daarvan op de prestaties. Natuurlijk kan deze auto knalhard rechtuit. Zeker met de Launch Control ingeschakeld, schiet je van je plek en bereik je in 6,7 tellen de 100. Sterker, de RS Monitor bevestigde ons zelfs een tijd van 6,11 seconden, al kunnen we deze waarden niet met geijkte apparatuur staven. Wanneer je hierna nog doorgaat, valt de stabiliteit van de Clio op. Moeiteloos schiet je door naar 180 km/h, zonder dat de auto een krimp geeft. Hierbij doet de dubbele koppeling 'EDC' zijn werk haast geruisloos. Het leuke is dat in de RS Monitor in een animatie te zien is welke versnelling ingelegd is, maar ook welke voorgeselecteerd is. Wanneer je zelf de touwtjes in handen wilt hebben kan je met de flippers de controle overnemen over de versnellingsbak. In de manuele stand is dit zelfs permanent en zal de auto je gewoon laten merken waar de begrenzer ligt.



Gooi-en-smijtcategorie

Op het eerste oog zijn de flippers vrij groot, maar in de praktijk blijkt waarom; ze zijn in iedere bocht nog met je uiterste vingers te bedienen. Dat komt de auto natuurlijk zeer ten goede, want hij valt natuurlijk nog steeds in de gooi-en-smijtcategorie waar we dit relaas mee begonnen. Met de RS Drive ingeschakeld schakelt de automaat een behoorlijk stukje later op en wordt daarnaast de besturing een tandje strakker. Daarna is het genieten geblazen op bochtige weggetjes waar je de auto op hoge snelheid een lange bocht door kan trekken, maar hem ook net zo makkelijk een korte bocht doorjaagt. Met het CUP-onderstel ondervind je op slecht wegdek echt wel hinder van het gestuiter, maar op dit soort momenten maakt het chassis dat je de grenzen heerlijk kan opzoeken. En daar moet je in het begin best even naar zoeken, want de Clio houdt lang koers voordat onderstuur het gaat overnemen. Overigens moet de RS Drive wel weer uit zodra je het wat rustiger aan gaat doen, want de hitsigheid en de hoogtoerige klanken komen best opdringerig over wanneer je even rustig door een dorpskern wil cruisen. En met de diepe brom van het blok dat alleen laagtoerig wordt belast heb je ook al genoeg aanzien. Voor de berijder worden deze fijne klanken af en toe nog versierd met subtiele plofjes bij schakelen of gas los.

Het behoeft geen betoog dat de technische ommezwaai voor de Clio RS samenvalt met milieutechnische prestaties. Een kleinere motorinhoud, een turbo en een automaat met dubbele koppeling zijn allemaal beproefde ingrediënten om het verbruik te drukken. Renault rept dan ook zelf van slechts 6,3 liter benzine per 100 kilometer. De vorige editie verbruikte zo'n 30% meer. Nu zijn opgaves over het algemeen wat optimistisch en ook nu moeten we constateren dat 7,5 liter realistischer is. Maar realiseer je dan wel dat je je in moet houden, want wanneer we een poosje plezier hadden zaten we nog een dikke liter gemiddeld hoger. Maar, met een RS moet je niet piepen over het verbruik, neem dan gewoon de vertrouwde Clio TCe 90.



Volwassener

Met de nieuwe Clio RS heeft Renault de technische kant totaal anders benaderd, maar in de prestaties hebben we niets gemist. Deze zijn zelfs volwassener dan bij zijn voorganger. De EDC-automaat werkt prettig, al kunnen we niet ontkennen dat we echt het klappen met de pook gemist hebben. Er wordt veel goedge maakt door de flippers, maar niet alles. We hopen dat Renault nog eens een handgeschakelde versie de weg op stuurt. De automaat maakt wel dat ook de bruikbaarheid sterk is toegenomen. Hij begint qua karakter zelfs een beetje op de Golf GTI te lijken zo, al zouden we wel adviseren om het standaard RS-chassis te nemen als het dagelijks gebruik de belangrijkste aankoopfactor is. Mensen schrikken altijd een beetje van de prijs als ze 30 mille horen in combinatie met een compacte auto, maar met een vanafprijs van 25.990 euro staat hij prima zijn mannetje tussen de 208 GTI's, Corsa OPC's en Fiesta ST's van deze wereld. En tegenover die concurrenten heeft Renault met dit prachtige en technische goede product een belangrijk ijzer in het vuur.

Plus

- + Uiterlijk
- + Plezier
- + Bruikbaarheid

Min

- Afwerkingsdingetjes
- Haperende RS Monitor
- Gemis handbak