

Renault Clio (2001 - 2005)

De derde ronde

Test | De Renault Clio neemt een bijzondere positie in op de markt van compacte auto's. Renault levert de Clio namelijk in een bijzonder groot aantal uitvoeringen. Zo voert een bescheiden geprijsde 1.2-liter instapversie de prijslijst aan en eindigt deze via twee diesels bij een monsterlijke 3-liter racewagen. Net boven het midden bevindt zich de Clio 1.6 Privilège, die volgens Renault een parel in het aanbod is. De combinatie van de ruim bemeten motor en de riante uitrusting zouden hetzelfde comfort moeten geven als een grotere auto. Zo'n bewering vraagt om een test.

De Renault Clio is inmiddels bij de derde generatie aangekomen. In deze derde incarnatie is de auto ronder en boller dan de voorgangers. Daarbij is de auto echter niet zodanig gegroeid dat de Clio zich in een hoger marktsegment bevindt dan voorheen. De lijnen die de neus bijna lijken te omarmen geven de auto een volwassen en solide aanblik, terwijl de koplampen achter helder glas een heel modern tintje geven.

De achterlichten die haaks staan op de achterraut maken het design af. Volgens de laatste trend doet het Renault-logo tevens dienst als hendel voor de achterklep. Het lijkt wel alsof dit is wat Renault bedoelde bij de introductie van de Clio, maar het pas nu tot uitdrukking weet te brengen.



Vooraf het interieur is een wereld van verschil in

vergelijking met de vorige Clio's. Zo staat de versnellingshendel niet langer op een verhoging tussen de stoelen, maar is voorzien in een forse middentunnel. Heel fraai zijn de in de lakkleur van de auto gespoten strips op het dashboard. Alhoewel dit regelrecht is afgekeken van een Italiaanse fabrikant, geeft het het gevoel dat er echt aandacht aan het interieur is besteed en maakt het de Clio minder tot anoniem massaproduct.



Privilege

De voorstoelen bieden veel ruimte en hebben goede verstelmogelijkheden. Als vanzelf zit de bestuurder rechtop en goed voor het stuur alsof het een sportwagen betreft. De hoek van het stuurwiel is verstelbaar, maar de afstand tot de bestuurder niet. Bovendien had het stuurwiel iets dikker, iets zachter en iets kleiner gemogen. De klokken en het dashboard

zijn overzichtelijk en rustig.

Toch is al snel duidelijk dat deze Clio "Privilège" rijkelijk bedeed is met accessoires: een audiosysteem met bediening aan het stuurwiel, boordcomputer, centrale portiervergrendeling met afstandsbediening en airconditioning zijn allemaal standaard. Uiteraard zijn de zijruiten en spiegels elektrisch bedienbaar. Het echte gevoel van luxe komt echter van de vele goed verzorgde details. Zo hebben de ruitenwissers een regelbare interval, is het interieur voorzien van legio bakjes en vakjes en is iedere opbergruimte tot en met de asbak voorzien van verlichting.

De enige manier om te weten of de Clio daadwerkelijk geschikt is voor de lange afstand is door dit uit te proberen met een buitenlandse reis. Op het programma staat de kust van Vlaanderen met een overnachting in, hoe kan het ook anders, hotel Clio. Het is al bij de eerste kilometers dat iets bijzonders opvalt. Iedere beweging van de koppeling en iedere krachtsinspanning van de motor is te voelen in de versnellingspook. Het is dan ook zaak duidelijk en vastberaden te schakelen, anders bestaat het risico dat de versnellingsbak vanzelf neutraal kiest. Al van eerdere generaties Clio is bekend dat dit heel normaal is, maar het vraagt even gewenning. Vooral de vijfde versnelling moet nadrukkelijk worden ingelegd.

Eenmaal op de snelweg komt de Clio 1.6 echt tot zijn recht. De auto is stil en geeft door het rustige weggedag niet prijs dat dit een compacte auto met een korte wielbasis is. Bovendien geeft de bijzonder "strakke" stuurbeheersing de auto een rustig en koersvast karakter. Samen met het beschaafde geluidsniveau is het aangenaam kilometers maken richting het zuiden.



België

De testrijder weet dat een 1.6-liter motor overbemeten is voor een compacte auto als de Clio. Dat betekent dat de auto zelfs zonder terugschakelen in staat is tot vlotte tussenacceleraties op de snelweg. Dan voelt de auto zich helemaal thuis tussen de grotere broeders op de linker rijbaan en is België eerder bereikt dan verwacht. Aldaar is het aantal verlaagde, verbrede en bestickerde auto's op lichtmetaal opvallend hoog.

In de wetenschap dat bescheiden ogende maar 110 pk sterke Clio goed partij moet kunnen bieden, laat de eerste sprint niet lang op zich wachten. Gedurende de dag zou blijken dat de Clio 1.6 een bovengemiddeld snelle auto is, zij het geen GTi inborst. Wie de Clio eenmaal aanvoelt heeft er een razendsnelle reisgenoot aan die de diverse getunde auto's partij kan bieden maar zelden echt sneller zal zijn. Het gaat dan niet om de sprint van 0 tot 100 km/u, want die is met 9.6 seconden niet bijzonder snel. Het zijn vooral tussensprints en acceleratie boven 100 km/u waar de Clio blijft doorbijten en de echte kracht toont. Het is dan definitief gedaan met het comfort en de rust van de luxe reisauto.

Karakter

De één zal dit uitleggen als onrustig, maar voor een ander maakt het de auto levendig en karaktervol. Een waarschuwing is wel op zijn plaats, want vooral in de regen is deze Clio 1.6 bijzonder gemakkelijk te

verleiden tot wielspin. Dan was tractiecontrole geen overbodige luxe geweest. Dankzij de eerder genoemde prima besturing is de auto echter onder alle omstandigheden goed aan te voelen en daarom eenvoudig te corrigeren.

Na een lange en vooral snelle reis zullen vooral de achterpassagiers blij zijn dat het einddoel is bereikt. De ruimte op de achterbank verdient het predikaat voldoende, maar zeker niet meer dan dat. De beenruimte is matig en langere inzittenden hebben weinig hoofdruimte. De bagageruimte is groot zodat alle weekendtassen mee kunnen en het na een lange en aangename testdag goed uitrusten is in hotel Clio.



Conclusie

Terwijl vooral Japanse constructeurs het zoeken in vernieuwing, bewijst Renault met de Clio hoe traditionele techniek geperfectioneerd kan worden. Dat doet het merk door een compacte auto te voorzien van een rijke standaarduitrusting, volwaardige veiligheidsvoorzieningen en een iets overbemeten motor. Daarmee biedt de Clio het comfort en de prestaties van een grotere auto, terwijl de wendbaarheid en het parkeergemak blijven. Deze derde ronde heeft Renault de opdracht bijzonder goed begrepen en zet met de Clio een aantrekkelijke en geslaagde compacte auto neer. ■



Specificaties

Renault Clio (2001 - 2005) 1.6 16v Privilege

Afmetingen

Lengte x breedte x hoogte	377 x 164 x 142 cm
Wielbasis	247 cm
Gewicht	1.070 kg
Sleepvermogen	n.b.
Sleepvermogen geremd	n.b.
Tankinhoud	50 l
Kofferinhoud	255/1037 l
Bandenmaat	185/55 R 15 H

Motor en prestaties



Cilinderinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	110 pk @ 5750 tpm
Koppel	148 Nm @ 3750 tpm
Aandrijving	Voorwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,6 sec.
Topsnelheid	193 km/u
Verbruik combinatierit	7,2 l / 100 km
Verbruik stadsrit	9,5 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,9 l / 100 km
CO2 uitstoot	gr. / km

Prijs

Prijs	€ 14.100
Basisprijs	€ 10.000