



Knipoog

Renault boogt op een roemruchte geschiedenis in de autosport. Eind jaren zeventig en begin jaren tachtig profileerde het Franse merk er steeds meer. In 1978 wonnen de Fransen de 24 uur van Le Mans met de Renault Alpine A442 en ook in de Formule 1 werden vele successen gevierd, met als laatste hoogtepunt het wereldkampioenschap van Fernando Alonso in 2006. Dichter bij huis, op Zandvoort, wordt vaak gestreden om de Clio Cup. Van het circuit naar de straat. De Renault Clio onderging kort geleden een facelift. Met deze gegevens in het achterhoofd konden we er daarom niet omheen, wij reden de leukste en snelste versie van de Clio, de Renault Sport.



© Rijtesten.nl

Sportief verfraaid

Om ook de Clio een meer familiale look te geven werd het model vooral aan de voorkant subtiel aangepakt. De Clio III Fase II (dat is een hele mond vol) beschikt over nieuwe koplampen, die doen denken aan die van de MÃ©gane. Ook de achterlichten van de kleine Fransoos werd iets gewijzigd. We hebben in het geval van onze testauto niet met zomaar een Clio te maken, het is namelijk de RS die sportief gezien behoorlijk is aangedikt met luchtinlaten aan de zijkant en sideskirts. Aan de voorzijde is het middendeel van de voorbumper uitgevoerd in zwart. Dat geldt trouwens ook voor de zijspiegels en de diffusor aan de achterkant. De twee pijpen aan weerszijden van de achterbumper doen ook een spreekwoordelijke duit in het zakje.

Met een basisprijs van net geen 28.000 euro is de Clio RS geen koopje, maar kaal is dit Franse bommetje allerminst. Zo krijg je voor dat bedrag onder andere climate control,

Renault Clio RS 2.0 16V

radio/cd-speler, een partij airbags, 17 inch lichtmetalen wielen, cruise control en ESP. Tijdens het bestellen van deze testauto werden verder nog de opties elektrisch panoramadak en Renault Handsfree Card en getinte achterruiten aangevinkt, waardoor de prijs op ruim dertig mille ligt. Voor wie dit geweld allemaal te veel is, kan voor 12.890 euro de basisuitvoering van de Clio rijden.

De importeur koos voor de RS in de metaalkleur Gris Platine. Dat is wellicht ietwat saai als je bedenkt dat deze snelle rakker ook leverbaar is in knalgeel, groen of blauw. Als we onze gedachten de vrije loop laten komen we tot de conclusie dat dit eigenlijk des te leuker is. Want op het eerste gezicht lijkt het een doodnormale Clio, maar wie â€™m in de verte hoort gaat beter kijken en ziet de ware aard van het beestje!



Geel

Ook aan de binnenkant van de RS zien we sportieve aanpassingen. De kuipstoelen springen direct in het oog en wie beter gaat kijken, ziet nog meer leuke aanvullingen, zoals het Renault Sport-logo dat her en der opduikt. Andere kekke details zijn de plaat achter de toerenteller en de stiksels op het stuur, beide uitgevoerd in het geel, als knipoog naar de kleur van de Formule 1-bolides van het Franse merk.

Voor de rest is het interieur Ã©Ã©n op Ã©Ã©n overgenomen uit de gewone Clio en daar is niets mis mee. Het steekt logisch in elkaar en de meeste functies laten zich makkelijk en prettig bedienen. Niet alle dus, want zoals in iedere Renault van deze tijd blijft het inschakelen van de cruise control door middel van een aparte schakelaar vreemd en vinden we bedieningshendels achter het stuur aan de kleine kant. De kuipstoelen zien er niet alleen goed uit, ze bieden een heerlijke zit en prima zijdelingse steun. Niets dan lof op dat punt dus. Tegen meerprijs zijn trouwens Recaro-stoelen te leveren. Leuke optie natuurlijk, maar zeker niet nodig. Een tegenvaller is de hoge zit waar de Clio mee kampt, dat hoort eigenlijk niet bij een snelheidsmonster als de RS.

De hoofdruimte in de kleine Fransoos valt tegen. Langere mensen komen voor in de Clio als met hun kruin in de buurt van het dak, achterin zitten ze er zelfs tegenaan. Ook de beenruimte voor de achterpassagiers houdt niet over. Je kunt dit oplossen door toch voor die Recaroâ€™s te kiezen. De leuning is een stuk dunner dan die van de standaardkuipstoelen, waardoor er meer beenruimte ontstaat. In totaal kun je 288 liter aan bagage kwijt in het ruim van de Clio. Daarmee doet de Renault niet onder voor concurrenten als de Ford Fiesta en de Volkswagen Polo.



© Rijtesten.nl

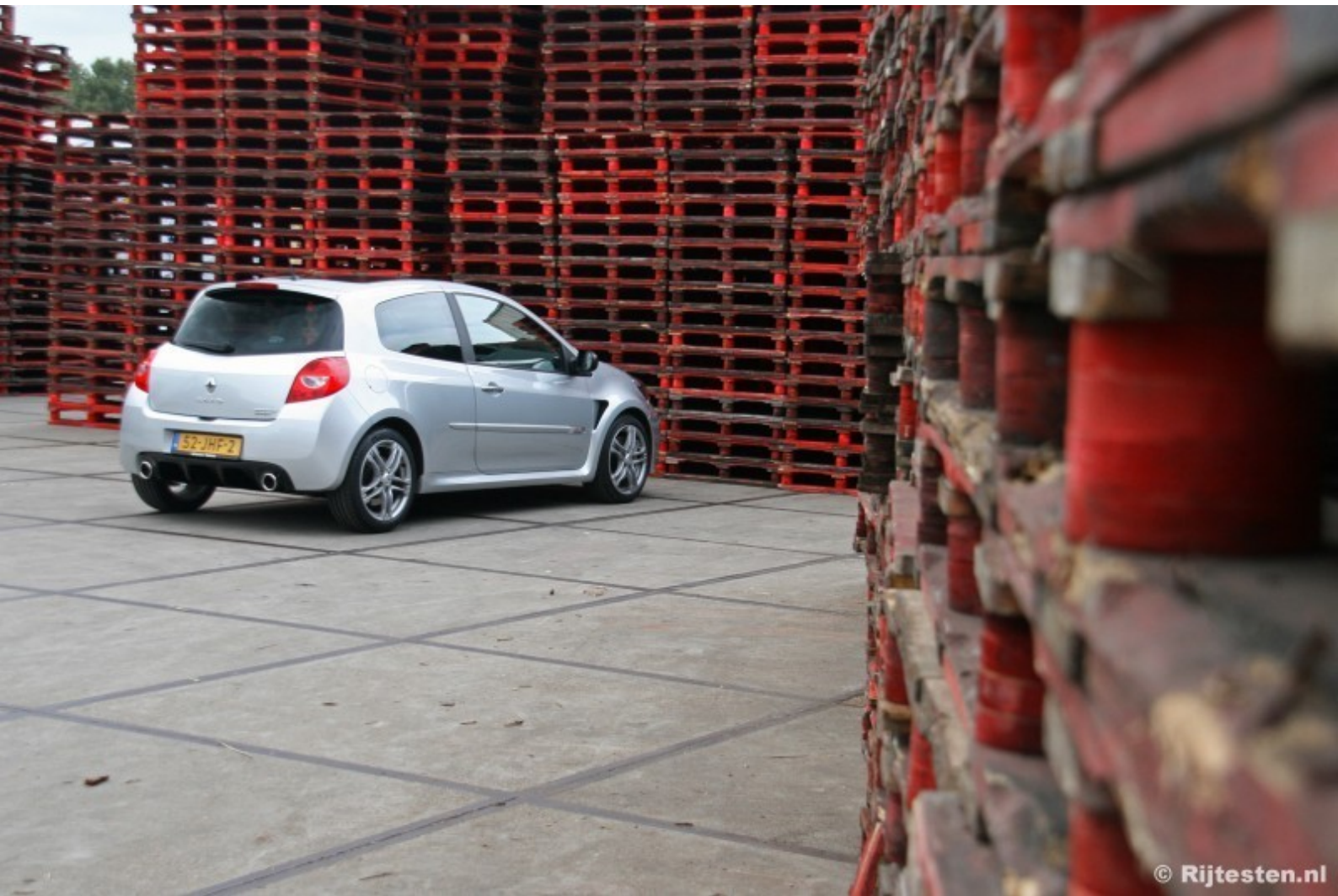
Niet te stoppen

Is de Clio RS inderdaad zo snel als dat hij eruit ziet? Dat kunnen we alleen maar beamen door er volmondig "ja"™ op te antwoorden. Niet zo gek trouwens, met een motorinhoud van 2.0 liter en 203 pk aan boord. Inderdaad, dat is meer dan honderd pk per liter en zorgt voor een topsnelheid van 225 en een acceleratie van nul naar honderd in 6,9 seconden. De Clio RS ontpopt zich na een druk op de startknop tot een toerenjager en blijft tegen je zeggen: "geef me de sporen, ik wil gaan!"™ Vooral hoog in de toeren, boven de 5.500, komt er een heerlijk geluid uit de twee knalpijpen vrij, alsof de RS krijst van blijdschap. Dit feest gaat door tot 7.500 toeren; vervolgens gaat er bij de toerenteller een groen lampje branden en klinkt een piepsignaal: tijd om door te schakelen om het vermogen zo optimaal te benutten.

Dat schakelen gaat trouwens erg soepel en bij de eerste drie versnellingen gaat het

gepaard met korte slagen om een betere acceleratie te garanderen. De vijfde en zesde zijn iets langer gemaakt; ondanks dat draait de motor bij een snelheid van 120 rond de 3.500 toeren per minuut. Een nadeel is dat je daardoor continu geconfronteerd wordt met motorlawaai. Rustig rijden kan prima, vanaf 3.000 toeren is er voldoende trekkracht aanwezig en de gasrespons is direct. Een minpunt is dat de Clio RS dan behoorlijk nerveus en hitsig reageert. Mocht het te hard gaan: de remmen van Brembo doen hun werk uitstekend en zorgen ervoor dat de Clio veilig vaart mindert.

Het onderstel is behoorlijk hard geveerd en laat je de aanwezigheid van zo'n beetje elke bobbel in de weg voelen. In tegenstelling tot de besturing van de gewone Clio is die in de RS strakker, maar blijft nog steeds wat vaag. Pas op hogere snelheid wordt het directer en maakt het de kleine rakker tot een heerlijk gooi- en smijtkarretje. De keerzijde van de medaille is dat het felle karakter het verbruik niet ten goede komt. Wie de RS rijdt waar hij voor gemaakt is komt vaak niet verder dan twaalf liter op honderd kilometer. Lukt het je toch om je rechtervoet onder controle te houden, dan is het mogelijk om acht liter op honderd kilometer te halen. In dat geval ben je wel een hele koele kikker!



Less is more

Erg leuk en erg snel, die woorden typeren deze extreme versie van de onlangs gefacelifte Renault Clio. Waarom niet de meest extreme? Bij Renault staat namelijk ook nog de Clio RS Cup op stal. Het is een kale versie van de RS. Hij is 36 kilo lichter, schermt met een strakkere besturing, ligt lager bij de grond en is 4.000 euro goedkoper. Maar aan al die voordelen kleven natuurlijk ook nadelen. Want, lichter betekent inleveren. Alle luxe aan boord moest wijken voor die gewichtsbesparing. Minder praktisch dus voor dagelijks gebruik.

De Clio RS is dat wel, hoewel de hoofd- en beenruimte voor de achterpassagiers niet om over naar huis te schrijven is. Maar je hebt wel dezelfde bagageruimte als in een gewone Clio en beschikt verder over zaken als airco en elektrische ramen en spiegels. Een minpunt is de hoge zit, dat het sportieve karakter van de auto niet bevordert. De

Renault Clio RS 2.0 16V

snelle tussensprints en het heerlijke geluid dat klinkt boven de 5.000 toeren zijn fantastisch, maar drukken tegelijk wel een negatieve stempel op het verbruik. Aan de andere kant, dat weet je als je zo'n auto rijdt. Natuurlijk is 28.000 euro geen mals bedrag, maar je krijgt er 203 pk's en veel rijplezier voor terug.

Plus

- + Beestachtig snel
- + Heerlijke sound
- + Compleet uitgerust

Min

- Hoge zit
- Ruimte achterin
- Onderstel hard geveerd