Michel van Breugel
8 juli 2006

Intro

Doordat Renault verschillende diesels op de markt brengt voor de Clio III, kan het een aantrekkelijke auto worden voor de leasemarkt. De auto zal echter grotere verkoopgetallen halen in de benzine uitvoeringen.
Renault stelt zijn Clio III voor als 3- en 5-deurs, leverbaar in 5 â€˜sferenâ€™ en 7 uitrustingsniveausâ€¦ een aanbod waar niemand nog wijs uit raakt, tenzij dan voor wat de â€˜Initialeâ€™-versie betreft, die zowat alles insluit wat men kan dromen.
In de zakelijke dieselmarkt is het dieselaanbod nog steeds groeiende, denk aan de nieuwe Fiat Grande Punto en Peugeot 207.
In deze test rijden we met de sterkst gemotoriseerde diesel die leverbaar is in de nieuwe Clio, de 1.5dCi 105 in de Dynamique Luxe uitvoering. Zal de nieuwe Clio zich

ook in de zakelijke markt kunnen waarmaken als â€˜Auto van het Jaar 2006â€™ ?

Het exterieur

In vooraanzicht is de gelijkenis met de MÃ©gane best groot te noemen, wat niet belet dat er enkele nieuwe stijlkenmerken opduiken. Als eerste de opvallende lichtblokken, die hoog en diep doorgetrokken zijn in de flanken van het koetswerk, zodat ze meer op een uitgetrokken en in de diepte geplaatste druppelvorm lijken dan op de â€˜oogspletenâ€™ van de MÃ©gane. Een typisch stijlkenmerk van het huidige autodesign, dat nu ook bij Renault doorzet, is de uitwerking van het vlak onder de bumper. Renault gaat niet zo extreem als de haaienmuil van Peugeot, maar beweegt zich toch voorzichtig in die richting. Het maakt het vooraanzicht alleszins imposant en

stoer, wat ook een zekere soliditeit afstraalt.

In zijaanzicht valt de naar achter toe sterk duikende daklijn op. De Clio III verschijnt afhankelijk van de gekozen versie met 15 of 16â€• velgen in staal met sierwieldoppen of in aluminium. De Dynamique Luxe uitvoering in deze test staat op 15â€• lichtmetaal. Deze wielen zijn best fraai, maar vullen de wielkasten niet zoals je zou willen. Enigszins tegen de actuele trend in, voorziet Renault zijn Clio III van â€˜echteâ€™ zijdelingse beschermstrips. Het is dan alleen weer vreemd als er gekeken wordt naar de achterbumper, die dan weer nauwelijks tot geen bescherming biedt tegen het stadsleven.
De achterlichten doen ongewild terugdenken aan de Twingo, een bewijs van de moderniteit van Renaultâ€™s kleinste en oudste familietelg toen hij nu al meer dan 10 jaar terug zijn loopbaan inzette.
Voor de rest is de achterklep mooi strak gehouden en zit er een vouw in de klep die doorloopt in de achterlichtunits.

Tegenover zijn voorganger, plaatst de Clio III 133 kg meer gewicht op de weegschaal. Daarvan komen slechts 9 kg op rekening van de grotere afmetingen. De helft is het gevolg van de uitgebreide veiligheidsuitrusting. Er gaan 32 kg op rekening van betere materialen en kwaliteit; 27 kg meergewicht is het gevolg van een hoger geluidscomfort. Het massa leeg gewicht is dan ook 1175kg. Hierdoor moeten er wel zwaardere vermogens in dit model worden aangeboden, willen de vlotte doorrijders onder ons ook aan hun trekken komen.

De koffer kan minimaal 288 liter vatten (onder de hoedenplank), maar kan zoals we dat verwachten van een hatchbackmodel aanzwellen tot 694 liter wanneer de achterbankleuning wordt neergeklapt. Wie zich niets aantrekt van het zicht naar achter, kan tot het dak laden en zo 1038 liter stouwen.
In vergelijking met zijn voorganger is het vooral de hoogte die het meeste toeneemt (+ 58 mm). De Clio III toont liefst 2,5 mÂ² glasoppervlak, wat naast heel wat aangename voordelen (zicht rondom, lichtinval, ruimtelijke indrukâ€¦) ook het nadeel heeft dat een goed werkende airco vrijwel onontbeerlijk is.

Het interieur

Het interieur van de Clio III is een stuk groter dan de auto die hij opvolgt. De binnenruimte is vooral breder en hoger. Ook valt al snel op dat de afwerking op een hoger niveau is getild.
Wanneer er achter het stuur wordt plaatsgenomen valt dit wederom op. Het dashboard komt vriendelijk over. Er zijn mooie â€˜aaibareâ€™ materialen gebruikt, en niet alleen maar plastic wat je ook wel eens tegenkomt.

De stoelen in de Dynamique Luxe zijn voorzien van een, op het eerste gezicht, wat saai grijs stofje, maar gedurende de rit kwam het eigenlijk steeds vriendelijker over. Over het algemeen zijn de stoelen wat vlak in het zitvlak en in de rugleuning. Niet bijzonder veel

steun in de zittingen dus.
Aangenaam verrast ben ik door de comfortabele lengte van de zitting en de aanwezigheid van een hoogteregeling. Overigens is de hoofdruimte meer dan royaal in de Clio, zelfs met een lichaamslengte van 1,90 m. Nog meer goed nieuws voor wat de rijhouding betreft: ook de voetsteun is goed geplaatst en anders dan we bij teveel moderne wagens moeten vaststellen, is er ruim voldoende plaats in de voetenruimte om ook met een grote schoenmaat vlot over de pedalen te kunnen dansen.
In de voorste portieren vinden we erg ruime kaartenbakken, die tevens diep genoeg zijn om de spullen die men erin stop houvast te geven. Zo kan er o.a. een grote 1,5 l frisdrankenfles in terecht.
Ook het handschoenkastje kan nog een behoorlijk volume bieden, namelijk 9,4 l.
De middenconsole herbergt gelukkig niet zo veel knopjes en toetsen waardoor het ergonomisch dik in orde is. De bediening voor de airco en kachel zijn met draaiknoppen boven de ingebouwde radio/cd-wisselaar gesitueerd. De ingebouwde radio/cd-wisselaar is overigens in dit exemplaar een optie (â‚¬550) en tevens regelrecht een aanrader. De boxen worden in deze optie geÃ¼pgrade van 4x 15W naar 4x 45W en de cd-speler wordt ingeruild voor een wisselaar waarin 6 cdâ€™s hun plek vinden.
Rechts achter het goed in de hand liggende stuurwiel kunnen verschillende zaken van de radio worden geregeld (volume, zender, gewenste nummer), en op het stuurwiel kan de goed werkende cruisecontrole bediend worden.
De klokkenopstelling is overzichtelijk, goed afleesbaar, maar niet echt origineel. De schaalverdeling van de kilometerteller is voor Nederlandse begrippen wat verwarrend. Hij tilt b.v. de 90km, 110km en 130km eruit maar je wil juist weten wanneer je 100km of 120km rijd.
De boordcomputer is rijkelijk met zijn informatie en eveneens goed te bedienen vanaf de ruitenwisserhendel.

Wanneer je met een lengte van 1.90 m achterin plaats neemt heb je in eerste instantie geen grootse verwachtingen. Dit valt echter zeer verrassend uit, aangezien de ruimte nog redelijk groot blijkt te zijn.
Achter jezelf plaatsnemend komen de knieÃ«n maar net aan tegen de rugleuning aan

van de voorstoel.
Zelfs met het aan de achterzijde vrij sterk aflopende daklijn is de hoofdruimte meer dan voldoende. De achterbank zelf is vlak te noemen waardoor de zijdelingse steun nihil is. Bij de rugleuning is dit eigenlijk hetzelfde verhaal.
Achterin valt het grote regelbereik van de hoofdsteunen op, zodat ze niet alleen precies kunnen ingesteld worden voor elke inzittende en daardoor ook hun taak optimaal vervullen maar evenzeer bijna geheel kunnen verdwijnen wanneer achteraan niemand zit en de bestuurder wat blij zal zijn met het onbelemmerde zicht naar achter. Ook achterin hebben de passagiers ook recht op berging in de portieren, doch hier is het volumeaanbod merkelijk minder genereus.

De kofferruimte die we aantreffen is vergelijkbaar qua grote met de concurrentie. Het is er overigens netjes afgewerkt. Wanneer er grote materialen mee vervoerd worden, dienen de banken plat te gaan. Dit heeft renault op een aparte manier opgelost. Aan de andere kant moeten ze ook wel, want de auto beschikt niet over een vlakke laadvloer. Meteen achter de achterste zitrij zit namelijk een (verstijvings)balk. Het zitvlak dient eerst naar voren te worden geklapt tegen de voorstoelen aan, waarna de rugleuning naar voren kan. Nu ontstaat er een laadvloer die eigenlijk uit 2 hoogte niveaus bestaat. Niet bepaald het ideaalste wanneer je dit nodig heb bij bepaalde belading.
De laaddrempel is vrij hoog, iets waar we vooral vrouwelijke klanten snel zullen over horen klagen.

Het rijden

Renault monteerd in de Clio III de 1.5 dCi krachtbron voor de dieselaars. Dit blok wordt afgeleverd in 3 verschillende vermogens, te weten de 70pk versie, de 85pk versie en de gereden 106pk versie.
De common rail dieselaar is volledig in het teken van de Euro 4 milieunorm ontwikkeld. Hij levert 240 Nm max. koppel tussen 2000 en 2500 tr/min. De motor is tijdens het rijden erg rustig en vooral erg stil. De voorruitgang in geluidsisolatie is merkbaar en verfijnd het rijder er enorm mee. Het altijd merkbare dieselgeluid is tot erg ver in de achtergrond weggedrongen.

Bijzonder in deze klasse is ongetwijfeld de aanwezigheid van een 6-bak, een exemplaar

dat zich zeer vlot laat schakelen, maar in de laagste verhoudingen de motor te snel door het bruikbare toerentalgebied jaagt. Jammer genoeg laat de motor zijn meer dan behoorlijke 106 pk niet echt voelen, tenminste niet binnen de legale gebruikszone. Hij reageert soepel en zonder morren, maar niet echt â€˜sportyâ€™.
Het is echter wel zaak de motor boven de 2000tpm te houden wil je een beetje vlot met het overige verkeer meerijden. Onder de 2000tpm is de motor bijzonder futloos. Goed en op het juiste moment schakelen bij een stoplichtsprintje is dan ook een vereiste wanneer een goed resultaat behaald dient te worden.
Op snelheden als 100kmh draait de motor een 2000tpm, en bij 120kmh 2400tpm in de 6e versnelling Dit zijn mooie waardes om het lang vol te houden op de snelweg. De 6-bak lijkt overigens in eerste instantie niet noodzakelijk, maar op (lange) snelwegritten blijkt het een aangenaam genoegen. De motor draait daardoor een lager toerental wat het geluid en het verbruik ten goede komt. De trekkracht in het 6e verzet met deze snelheden is opvallend genoeg nog aanwezig. Voor een inhaalactie hoeft dan ook niet terug te worden geschakeld.
Overigens op de snelweg is de cruisecontrol van Renault een mooie aanwinst. Hij werkt fijn en niet agressief. Op de boordcomputer is hij prettig digitaal af te lezen en af te stellen.

Het verbruik is correct, zonder sensationele waarden te behalen. Het is geen wagen om â€˜het beest mee uit te hangenâ€™ en kwam er een waarde uit van Â± 5,5 l/100 km op een gemengd parcours. Met zijn 55 l tankinhoud levert dat alleszins nog een mooi rijbereik op.
De Renault Clio is uitgerust met een elektrische stuurbekrachtiging en dat laat hij nadrukkelijk merken door een wat rare houding aan het stuurgevoel. In de rechtuitstand is het goed uit te houden, echter hoe steviger men de bochten aansnijdt, hoe zwaarder het stuur voelt, wat op zich een goede zaak is, maar de precisie blijft daardoor achter. Wel viel me op dat hoe harder het gaat, hoe minder dit gevoel is te merken. Dat betekent zeker niet dat de Clio voor angstaanjagende verrassingen zorgt en voortdurend het angstzweet laat uitbreken.

Op slecht wegdek verbaast de Clio door zijn uiterst efficiÃ«nte vering en

geluidsdemping. Het lijkt hem allemaal niet te kunnen deren en ook het interieur laat geen piep- of kraakgeluiden horen.
De vering is afgestemd op comfort en dat is goed te merken. Bij heuvels en verkeersdrempels laat hij maar weinig door naar de inzittende. Het comfort staat hierdoor op een hoog pitje.

Slot

De Clio III staat zijn mannetje in de stad en op de grote weg. Het is een wagen die ook over langere afstanden geen gesel wordt, dankzij zijn werklustige krachtbron, een prettig ruimteaanbod en een comfortabele stille werking. Anderzijds is het geen wagen die emotioneel sterk beroert en het grote rijplezier aanreikt. Het zijn veeleer zijn

functionele kwaliteiten die de bovenhand halen, terwijl ook de algemene kwaliteit een goede indruk achterlaat.

De Clio III moet zich bewijzen tegenover een heel breed concurrentieveld, waarin o.a. Ford Fiesta, een verouderde Opel Corsa, de Peugeot 207, Seat Ibiza, Skoda Fabia/VW Polo en de Toyota Yaris aantreden.
Het geteste model, de Clio 1.5 dCi 105 3-drs Dynamique Luxe kost â‚¬23.640.- (incl. cd wisselaar â‚¬550.- en metallic lak â‚¬495.-). Voor de Dynamique Luxe zonder deze opties zou â‚¬22.595.- bij de dealer achtergelaten moeten worden.

De auto ligt in dezelfde prijsklasse als de concurrentie, echter gekeken naar het uitrustingsniveau springt deze auto er iets meer uit. Je krijgt meer voor hetzelfde geld als bij de concurrentie. Voor de zakelijke rijder die er dagelijks een aantal kilometers in moet doorbrengen kan dit het rijplezier vergroten. Neem hierbij in gedachten dat de auto op de snelweg heerlijk stil is, en een 6-bak in deze klasse nauwelijks voorkomt.
Ik zou zeggen, neem een kijkje bij de Renault dealer als u op zoek bent naar een complete en vooral comfortabele kilometervreter in deze klasse.

Plus

+ Comfort
+ Geluidsniveau
+ Degelijkheid

Min

- Trekkracht bij lage toeren
- Geen vlakke laadvloer bij neergeklapte banken
- Kleine binnenspiegel