



Wilbert Huls
30 september 2013

Troonopvolger

Het succes smaakt Renault goed. In donkere tijden voor de automobielbranche draaide het vorig jaar in Nederland een mooi jaar, voornamelijk dankzij hun bestseller, de 14% MÃ©gane Estate. Met een kleine aanpassing heeft dit model ook dit jaar nog kunnen profiteren van deze pre bij de leaserijder, maar na de komende jaarwisseling is dat voordeel toch echt voorbij. Voor Renault betekent dit niet noodzakelijkerwijs dat de verkoopcijfers zich op een normaal (crisis)niveau zullen begeven. De troonopvolger rijdt inmiddels al veelvuldig de showroom uit en kan minstens nog een jaar vooruit als zijn grote broer afhaakt in de 14%-categorie. Gaat de Clio Estate zijn grote broer achterna?



Lieveheersbeestje

Waar de verkopen voor Renault een lichtpuntje zijn in deze economische baisse, mag Nederland zelf ook nog trots zijn. Het is immers de Nederlander Laurens van den Acker die sinds een aantal jaar de scepter zwaait bij Renault als het gaat om de ontwerpen. Nu is de MÃ©gane nog maar recent aangepast door hem, maar de Clio en de Captur zijn ontegenzeggelijk succesvol. Ook onze testauto komt van zijn tekentafel en is na een redelijk anonieme voorganger een lust voor het oog. Met zijn bolle lijnen en grove vormen heeft hij een guitige uitstraling. De rode lakkleur contrasteert heerlijk met de zwarte details. Alhoewel, details kan je het amper meer noemen het zwart is rijkelijk aanwezig op dit 'lieveheersbeestje'.

Laurens van den Acker heeft prima werk geleverd met het achterwerk van deze Estate. Door in de heupartij de bolle vormen terug te laten komen, zit het achterste deel niet als een aangeplakt onderdeel aan de carrosserie vast, ondanks dat dit in letterlijke zin wel zo is; de wielbasis is gelijk aan die van de vijfdeurs, terwijl de auto twintig centimeter langer is. Door tegelijkertijd een aflopende daklijn en een oplopende heuplijn

te hebben, ziet de Clio er toch vlot uit. Het enige stukje kritiek op het design van het exterieur is wat ons betreft bestemd voor het handgreepje aan de achterportieren. Het is leuk ã la Alfa Romeo verwerkt in de c-stijl, maar ontbeert een ontwerp dat bij de rest van de koets past. Doordat het materiaal ook nog eens van dof plastic is, waar de rest glanzend is, detoneert het behoorlijk.



Kleurig

Waar de buitenkant al leuk is, is de binnenkant echt opvallend. Alles is origineel en modern vormgegeven, maar de kleurstelling maakt het tot iets aparts. De felrode inlegstukken op de stoelen en deuren zijn nog niks vergeleken bij het dashboard dat over de hele bovenzijde in diezelfde kleur is uitgevoerd. Bij de eerste kennismaking was het even schrikken, zoveel rood, maar toch zijn we het gaan waarderen. Wie heeft immers ooit gezegd dat dagelijkse auto's alleen maar van saaie kleuren voorzien mogen worden? Met het donkergrijs en de glanzend zwarte delen maakt het in totaal een goede match. Ook qua vormgeving is de Clio goed bedeed. Centraal staat het display van het R-Link-systeem in glanzend zwart frame, dat door de touchbediening

Renault Clio Estate Energy dCi 90 Dynamique Eco2

verder een mooie, cleane afwerking met een paar simpele knopjes heeft.

De klokkenwinkel ziet er strak uit met een ellipsvormige, digitale snelheidsmeter, met daar omheen twee klokken voor de toerenteller en de brandstofmeter. Voor de finishing touch zorgt een metaalkleurige afwerking. De auto is prima uitgerust met onder andere navigatie, cruise control en een prima audiosysteem met mogelijkheden om zowel bedraad als draadloos muziek van je smartphone af te spelen. Maar juist vanuit dat perspectief mis je relatief simpele extra's zoals automatische airconditioning en dito verlichting, een regensensor en elektrische ramen achter. Natuurlijk zijn dat geen noodzakelijke extra's, maar je mist het tussen de overige weldaad.



Pronkstuk

Het pronkstuk van die weldaad is natuurlijk het R-Link-systeem. Naast de gebruikelijke audio- en navigatiebediening werkt dit systeem met apps die uit de R-Link Store gedownload kunnen worden, vergelijkbaar met de bekende Apple Appstore of Google Play. Zo is er bijvoorbeeld een nieuwslezer van de krant Metro beschikbaar of een

uitgebreid weerbericht op basis van de huidige locatie. Beide apps lezen hun berichten voor. Zelfs een eigen Twitter-app is beschikbaar, al mag die - net als de Store zelf - alleen gebruikt worden als de auto stilstaat. Jammer dat Renault die verantwoordelijkheid niet bij de inzittenden laat liggen, want nu kan ook de passagier zich er niet mee bemoeien. Favoriet bij de kinderen was de R-Sound Effect applicatie. Je bedenkt het niet, maar daarmee kan je over de speakers de lichte dieselroffel laten overstemmen door het geluid van een Clio V6 of een klassieke Renault V8. Nee, het kan nog gekker, ook een ruimteschip behoort tot de mogelijkheden. De toonhoogte wordt aan de hand van het toerental aangepast. Dus kijk niet gek op als u binnenkort een Clio met spaardiesel flink hoort 'revven' bij het verkeerslicht in plaats van het start-stopsysteem te benutten, dikke kans dat de app ingeschakeld is en er een paar kinderen op de achterbank zitten.

Die kinderen zitten daar overigens prima. De Clio Estate blijft een auto in het compacte segment, maar zelfs als volwassene is het nog achterin uit te houden. Je moet er wel genoeg mee nemen dat je knieën tegen de voorstoel aan staan, maar je zit nog niet bekneld. De hoofdruimte is net aan voldoende voor iemand van gemiddelde lengte. Voorin zit je behoorlijk. Zijdelingse steun wordt door de opstaande randen echter niet gegeven, want die zijn nog zachter dan een donsokken. Op sommige plekken zijn deze vullingen zelfs al erg kreukelig, alsof de schuimrubber vulling al niet meer de originele vorm heeft na 9.000 kilometer. Dat geeft te denken. De bagageruimte voldoet aan de verwachtingen. Met een inhoud van 443 tot 1.380 liter moet de Clio de Fabia Combi voor zich laten, maar wint hij het bijvoorbeeld weer van de Ibiza ST.



Zuinig karakter

Natuurlijk is deze Clio geassembleerd om goede verbruiksprestaties neer te zetten, maar dat hoeft niet altijd ten koste te gaan van het rijplezier. 90 pk is een prettig vermogen voor een auto van dit formaat en het blok lijkt het dan ook nooit moeilijk te hebben met de Estate. Het motorgeluid blijft daarbij vrij goed op de achtergrond, iets dat niet iedere concurrent kan zeggen. In de besturing is de Clio vrij licht, ondanks dat het wel past bij het karakter van de auto, was een klein tandje strakker wel fijn geweest. Het schakelen gaat hierbij ook niet altijd even soepel. Soms voelt het wat hakerig aan en met de achteruit hebben we zelfs meer dan eens overhoop gelegen. Eigenlijk hadden we hier de souplesse van het stuur en de pedalen verwacht. Maar laten we eerlijk zijn, wie wat strakkere bediening wenst, zal de GT-versie in dezelfde brochure eens moeten bekijken.

Zuinig rijden, daar draait het om en uiteraard zijn er systemen om je daarbij te ondersteunen. Het mooiste van alles is daarin het 'Driving Eco2'-systeem, dat via het touchscreen gevolgd kan worden. Net als bij enkele andere merken is er op het

Renault Clio Estate Energy dCi 90 Dynamique Eco2

homescherm een groen blaadje dat, naar gelang je zuiniger rijdt, groter wordt. Vooral het ritrapport is echter interessant, want dat geeft je subscores op de onderdelen acceleratie, schakelingen en anticipatie. Dat geeft de gebruiker inzicht in zijn rijstijl en op welk gebied hij zich zou kunnen verbeteren om betere scores te halen. Niet zelden wordt er door bijtellingsprofiteurs geklaagd over het uiteindelijke verbruik van een auto en zo legt Renault de bal eerst bij de bestuurder. Daarmee wordt zuinig rijden in de beleving niet veel spannender, maar kun je er toch meer plezier aan beleven. Omdat er ook nog een mogelijkheid bestaat om je scores op te slaan, zou je binnen het gezin of bedrijf zelfs een competitietje kunnen beginnen. Het beste aan het systeem is misschien nog wel dat het relatieve scores geeft. Natuurlijk kan je in absolute zin op buitenwegen zuiniger rijden, maar dat betekent niet per saldo dat je daar dan direct de beste scores haalt. Uiteindelijk bracht het ons op een totaal gemiddelde van 3,9 liter per 100 kilometer. Op bepaalde trajecten is een nog betere score mogelijk, maar die is over een langere periode lastig vast te houden.



Aaibaar

Renault heeft met de Clio Estate een praktische wagen neergezet met een hoge aaibaarheidsfactor. Natuurlijk kan 'ie ook in zilvergrijs besteld worden, maar deze auto vraagt gewoon om een fel kleurtje en een leuke aankleding. Hij kent op details een aantal verbeterpunten zoals sommige interieurmaterialen en de ontbrekende souplesse van de bak, maar dat wordt met zijn uitstraling, uitrusting en verbruik meer dan goed gemaakt. Net als zijn grote broer leent ook de Clio zich uitstekend om bomvol uitgevoerd en met zijn interessante bijtelling een alternatief te worden voor auto's uit een klasse hoger. Tot de jaarwisseling kan dat zelfs ook met een benzinegestookte uitvoering, maar daarna in elk geval nog een vol jaar met onze testuitvoering. En dat ene grammetje dat teveel is voor het jaar 2015 krijgen de Fransen er ongetwijfeld ook nog wel af.

Plus

- + Uitstraling
- + R-Link
- + Gunstig verbruik en bijtelling

Min

- Gebrek paar simpele opties
- Gebruikssporen bekleding
- Hakerige versnellingsbak