

Vierde Renault Clio met nieuw hart

Jeugd in het vizier

Na een reeks van spraakmakende studies werd veel verwacht van de nieuwe ontwerpchef van Renault, Laurens van den Acker. De vierde Clio-generatie was zijn eerste grote project na de overstap van Mazda naar Renault. Toch is een nieuwe lijn zeker niet alles wat dit model brengt, onderhuids is ook sprake van een auto voor een nieuwe generatie.

Vergeleken met de voorgaande Clio III Phase II die drie jaar geleden verscheen heeft de Clio IV inderdaad een heel ander aanzien, waarin de ideeën van de Renault-studies die Laurens van den Acker maakte goed herkenbaar zijn. Het zit niet alleen in pure vormgeving, de verhoudingen van de auto helpen mee aan een dynamischer uitstraling. Daarvoor zorgen bijna 5 centimeter minder hoogte, bij iets gegroeide breedte en vooral 4 tot 4,5 centimeter breder uiteen staande wielen. De wielbasis groeide met 14 mm maar een beetje, de bodemgroep is ook niet echt anders dan bij de voorganger. Afwijken van de standaard B-segment bodem van de Renault/Nissan-groep kon niet, we zien ook weer hetzelfde vrijwel universeel in deze klasse gebruikte onderstel. Niets nieuws dus bij MacPherson-veerpoten voor en een torsiebuis met langsarmeren achter, in combina-

tie met elektrisch bekrachtigde besturing. Het remsysteem is helemaal conventioneel te noemen, met kostensparende trommelremmen achter op de eerst leverbare versies met de minst krachtige motoren. Daar had de Clio III nog standaard schijfremmen. Opmerkelijk is dat Renault twee soorten trommelremmen toepast. Bij het stoerdere beeld van de Clio passen grote wielen, er zijn naast standaard 15 inch ook 16 of 17 inch maten mogelijk. In de grootste wielen komen dan ook grotere, geventileerde remtrommels achter. Nog onbekend is wat de binnen enkele maanden komende stationcarversie en Clio R.S. gaan brengen, al ligt voor de hand dat de Grandtour combi

die bij de Clio III intrede deed technisch weer niet zal afwijken. Zo mogen we ook aannemen dat een Clio IV R.S. toch wel weer schijfremmen rondom zal hebben, en mogelijk ook al de modelversie met de sterkste 1.2 van 88 kW die er nog bij komt.

De tank kon gerust kleiner

Met de nieuwste staalsoorten en andere gewichtsbesparingen zegt Renault deze Clio tot 100 kg lichter te hebben gemaakt. Een aantal versies krijgt een volledig kunststof achterklep. Maar kennelijk compenseert de gegroeide carrosserie en uitrusting dat weer, want wij zien nauwelijks verschil met de voorganger die maar een klein beetje meer woog. Zij het dat daarbij sprake is van drie-deurs uitvoeringen, waar de nieuwe



Ook in de nieuwe Renault Clio is veel hogesterktestaal toegepast om met dunner plaatwerk het gewicht te verminderen, herstel van zwaardere aanrijdingsschade wordt er niet makkelijker mee.



Verwacht wordt dat de zeer compacte TCe 90 driecilinder met turbo tot de populairste motorversies zal behoren. Net als de collega's van Peugeot/Citroën houdt Renault het bij de nieuwe driecilinder nog op injectie in de inlaatpoorten, waar Ford en Volkswagen gaan voor directe injectie vanaf de kleinste motoren.



Twee verstelbare nokkenassen op de nieuwste viercilinder 1.2, met onderhoudsvrije kettingaandrijving zoals ook toegepast in de 0.9 driecilinder.

Clio uitsluitend vijfdeurs wordt gemaakt. Bovendien is rond 1000 kg massa hoe dan ook een mooie waarde voor deze klasse, terwijl het ook al heel wat is dat een nieuwe modelgeneratie niet meer automatisch zwaarder uitpakt dan zijn voorganger.

Er komt wel een klein trucje bij kijken, Renault verkleinde de tankinhoud met 10 liter, dat telt mee bij de weging. Maar, zo zegt Renault vergoelijkend, de actieradius blijft toch gelijk omdat de motoren zuiniger zijn geworden. Bijna alle nu aangekondigde motoren zijn namelijk nieuw of tenminste vernieuwd.

Dat laatste geldt voor de weer opgewaardeerde K9K diesel, ofwel de bekende viercilinder 1.5 dCi. Nu met

wrijvingsbesparende verbeteringen en een thermostatisch geregelde oliepompe met variabele opbrengst. Maar nog altijd gewoon twee kleppen per cilinder. Er is nu naast de 55 kW basisversie een nieuwe 66 kW uitvoering, waar eerder twee sterkere varianten van 65 of 78 kW op het programma stonden. Nu is de 66 kW motor er in een tweede (spaar)versie die met langere overbrengingen in de transmissie aan 7 g/km minder CO₂ komt (geen 90 maar 83 gram). Opmerkelijk is dat alleen de sterkere benzine- en dieselmotoren een brandstofsparend start-stop-systeem meekrijgen, de basismotoren niet.

Volgende TCe-generaties

Ook bij de geboden benzinemotoren is alleen het basisaggregaat niet nieuw, daar zien we de 1.2 viercilinder met 54 kW die ooit als nieuwe motorgeneratie D4F in de Twingo debuteerde.

Wel helemaal nieuw is de driecilinder TCe 90 met 898 cm³ inhoud, en zoals het type al aangeeft 66 kW/90 pk. Net als bij de 66 kW diesel zijn er twee versies die zich onderscheiden in CO₂-uitwerp, en in

de versnellingsverhoudingen. Daarmee kan 5 g/km gespaard worden, om de zuinigste TCe 90 net onder 100 g/km CO₂ te houden.

De nieuwe driecilinder H4Bt beschikt zoals elke rechtgeaarde downsizemotor over een turbo, en vervangt de iets sterkere viercilinder 1.2 D4Ft met turbo. In 2013 komt nog een nieuwe turbo-viercilinder 1.2 TCe 120 (88 kW), voorzien van directe injectie die Renault op zijn huidige benzine-motoren nog niet toepast. Om het meteen helemaal modern te maken zit aan die motor de pas verschenen zesversnellings EDC dubbelkoppelelingbak vast, die dan ook voor de sterkste diesel als optie beschikbaar komt. Voor het overige houdt Renault het bij een vijfbak op alle varianten, en motoren in Euro 5-trim zo lang Euro 6 nog veilig een paar jaar in de toekomst ligt. Opvallend puntje is verder dat Renault het service-interval oprekt naar 30.000 km of twee jaar (vanaf de eerste servicebeurt na één jaar), waar enorm lange onderhoudsintervallen uit de mode leken te raken. Eens zien hoe Mercedes-Benz dat doet, die een overeenkomst heeft om kleine motoren van Renault te gaan gebruiken. Dan mag je verwachten dat met name de 0.9 driecilinder zal opduiken in een nieuwe smart-generatie. En zou de nieuwe viercilinder 1.2 met 88 kW misschien ook in een zuinige Mercedes A- of B-Klasse passen?

Volledig moderne inrichting

Bij het jonge en vlotte image dat de Clio kreeg hoort vanzelf een binneninrichting die de jeugd aanspreekt, en dat wil zeggen voldoende multimediamogelijkheden. Een stap verder dan de vast ingebouwde TomTom navigatie die Renault eerder in de Clio introduceerde. Vandaar dat nu niet gespaard werd op een zeer opgeruimde middenconsole met in alle behalve de goed-



Uitlaatzijde van de 1.2 turbo viercilinder. Renault haalt de uitlaatgasrecirculatie op lagere druk en temperatuur weg na de katalysator, in plaats van zoals gebruikelijk direct bij de uitlaatpoorten.



Het onderstel van de nieuwe Clio is in het algemeen gelijk aan dat van de hier afgebeelde oude, behalve dan dat de schijfremmen achter plaatsmaken voor goedkopere trommels.

koopste modelversies een goed bemeeten touch screen, en in elke versie minstens een USB- en stekeraansluiting voor de mobiele telefoon of muzikspeler.

Muziek is belangrijk, stelde Renault vast, waarop ze inspelen met basreflex-luidsprekers in de voorportieren. Een primeur in autoland, zegt Renault, op zijn minst in zoverre dat deze luidsprekers standaard in elke Clio zitten. Hoge verwachtingen zijn er van R-Link, een optie die omschreven wordt als 'een ingebouwde tablet-computer'. Hierin zit dan TomTom Live navigatie, spraakbesturing, en een internetverbinding waarmee programma's uit de R-Link Store te downloaden zullen zijn. Maar ook de actueelste

wegenkaarten om de navigatie tegen beperkte kosten up-to-date te houden, is een sterk punt. Er is ook een verbinding met de boordelektronica van de auto, die benut kan worden voor een zuinig-rijden adviesprogramma. Met de mogelijkheid van e-mails erbij lijkt het inderdaad wel een simpele tablet-pc. Al mogen we toch hopen dat Renault (en heel wat andere merken die dit soort apparatuur gaan brengen) de zaak zo inrichten dat hierop alleen speciaal voor de auto gemaakte apps kunnen draaien, die de bestuurder zo min mogelijk afleiden. Als er met die mooie luidsprekers in de deuren dan toch goed geluid is maakt Renault daar een leuk programmaatje voor. Met R-Link Sound



'Modern times', een digitale snelheidsmeter tussen toerenteller en tankmeter. Naast de snelheidsmeter de schakelindicator, eronder het in dit geval groene eco-lampje.

Effect kan voor de inzittenden een spannend motorgeluid gekozen worden, uit zes mogelijkheden. Is dat dan de toekomst van sportief rijden, een Clio die van binnen klinkt als een Renault Alpine V6 langeafstandsracer?

Elektronische foefjes

Het multimediascherm kan ook benut worden voor een moderne parkeerhulp. Deze omvat niet alleen parkeersensoren achterop, maar ook een achteruitrijcamera die in het Renault-logo op de achterklep verstopt kan worden. Wat we niet tegenkomen is een selectie uit de overvloed aan elektronische rijhulpen die ons bij allerlei merken om de oren vliegen, zoals een rijbaan-assistent of dodehoekbewaking. Dat komt misschien nog bij de superluxe uitvoering Initiale Paris die in 2013 zal volgen. Nu al mogelijk is het keyless entry-systeem met de creditcardformaat elektronische sleutel waarmee Renault tien jaar geleden als eerste massaproductent kwam. Standaard is weer wel cruise control met de mogelijkheid een snelheidsbeperking in te stellen, zoals Euro NCAP graag in elke auto zou zien. Uiteraard is een ESC stabiliteitsregeling aan boord, wat sowieso vanaf 2014 geleidelijk verplicht zal worden in elke nieuwe auto.

Zuinige versies van de Clio krijgen afsluitbare lamellen voor de radiator, die dicht gaan als niet veel koeling nodig is, en dan de luchtweerstand beperken. Een voorziening die we voor het eerst zagen bij BMW, en nu ook bij de Ford Focus, maar nog niet in de Clio-klasse. De besparing zou oplopen tot 0,1 l/100 km lager verbruik bij 130 km/h. Verder is er een Eco-knop om het motormanagement in te stellen op lagere prestaties voor een lager verbruik, in combinatie met een groen/geel/oranje zuinigheidslampje onder de snelheidsmeter, en een schakelindicator. Toch nog best veel elektronica dus, zodat werkplaats-service zonder een tester die bijgewerkt is met de actueelste autogegevens om dit allemaal te kunnen controleren feitelijk ondenkbaar wordt.



Het van kamerluidsprekers bekende basreflex systeem past in het portier van de Clio. Hierbij worden niet alleen de geluidsgolven gebruikt die naar voren worden uitgestraald, maar ook die naar achter gaan, en door een pijp weer naar voren worden geleid. Meer bas en minder vervorming, belooft Renault.