

AUTOHEEK

PRIJS F. 3,50

40



ALLES OVER DE RENAULT CLIO



AUTO VAN
HET JAAR 1991

Populair-wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is volledig gewijd aan één automodel, in verschillende uitvoeringen.

Uitgave:

Wereld op Wielen Productions BV
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-3264001*
Telefax: 070-3280877

Redactie:

Guus Peters
Gabriël Spierts
Lucien van Voorschoten

Vormgeving:

Sacha van Geest bNO
Den Haag

Zetwerk:

Speedset BV
Rijswijk

Lithografie:

Pre Press Service BV
Vianen

Druk:

NDB
Zoeterwoude

Niets uit deze uitgave mag, zonder voorafgaande toestemming van de uitgever, worden overgenomen of vermenigvuldigd.

De afgebeelde auto's en de technische specificaties kunnen in detail afwijken van de voor Nederland geldende specificaties.

© Wereld op Wielen Productions BV

IN DIT NUMMER

De 'Clou' achter de Clio
"De Clio is een trendsetter"
Kwaliteit aan de lopende band
Renault Clio: Auto van het Jaar 1991!
Typen en modellen
Motoren: In de startblokken...
Rij-impressie Renault Clio 1.4 RT
Accessoires: ruime keuze



CLIO ?! C'EST MOI!

Zelfbewuster dan ooit presenteerde Renault onlangs een nieuw model: de Clio. Een verrassend vlot ogende tegenwoordiger van de steeds aantrekkelijker wordende klasse der 'compact cars', waarmee Renault de brede en sterke Europese en Japanse concurrentie met gemak zal kunnen trotseren. Een model, dat – voortgekomen uit een geheel nieuwe aanpak en gemaakt volgens een verbeterd kwaliteitsbesef – het startsein is voor een nieuwe generatie Renaults, die in de toekomst nieuwe trends zullen zetten op het gebied van comfort, design, prestaties en rijgenot.

Renault heeft altijd al een zwak gehad voor de compacte stadsauto. Toen nog geen enkele andere autofabrikant aandacht schonk aan deze vandaag zo populaire autoklasse, wist Renault al een aanzienlijk marktaandeel op te bouwen. We denken daarbij in eerste instantie aan de Renault 4, die als een soort 'mini-combi' met handige 'vijfde' deur zelfs meer dan 25 jaar in productie bleef. Een ander succesnummer in dit verband is de nog steeds geproduceerde Renault 5. Zijn zeer uitgebreide



modellengamma en vlotte uiterlijk maakten hem zowel in binnen- als buitenland razend populair.

Nieuw concept

Nu is er dan de nieuwe Renault Clio. Een uitgekiend concept, gemaakt voor de jaren negentig en vervaardigd volgens nieuwe kwaliteitsnormen, waarmee Renault in de toekomst beslist hoge ogen gaat gooien. Er zijn dan ook kosten noch moeite gespaard, om van de nieuwe Clio een trendsetter te maken. Renault heeft allang begrepen, dat de compacte stadsauto momenteel een interessante ontwikkeling doormaakt. De oorspronkelijk eenvoudige, functionele en zuinige basisauto tendert steeds duidelijker in de richting van een 'lifestyle'-auto met een opvallend en modern uiterlijk, met meer ruimte en meer comfort. Ook aan de onderhuidse techniek in deze autoklasse stelt de consument steeds hogere eisen.

Trendsetter

De Renault Clio voldoet ruimschoots aan deze nieuwe wensen. Bij de ontwikkeling van dit nieuwe model legde Renault de

maatstaven van een middenklasse limousine aan. Wegligging, rijcomfort en ruimte zijn van een zodanig niveau, dat zij de bestaande normen in de compacte klasse doorbreken. De Clio heeft namelijk een opvallend lange wielbasis. En die garandeert naast een royale binnenruimte een comfortabel rijgedrag.

Ook wat de uitrusting betreft, verlegt de Renault Clio grenzen. Om te beginnen zijn de standaarduitrustingen rijkelijk van accessoires voorzien, terwijl het aanbod extra's zelfs uitzonderlijk genoemd mag worden. Want opties als stuurbokracting, viertraps automaat, anti-inbraakalarm en elektronisch ABS-systeem komen we in de gemiddelde stadsauto maar zelden of nooit tegen.

Design

Steeds hogere eisen stelt de consument ook aan het uiterlijk van de wagen. Zeker het jonge publiek, dat Renault met de Clio op het oog heeft. De nieuwe Renault-designer Patrick Le Quement heeft daarom van de Clio een sportieve en dynamische verschijning gemaakt. De vormgeving is origineel en getuigt van durf, zonder daarbij te vervallen in het extreme. Op de Autosalon van Parijs zagen we onlangs nog een opmerkelijke roadsterstudie, die luisterde naar de exotische naam Laguna. Een futuristische tweezitter met een unieke, glazen dakconstructie, eveneens van de hand van Le Quement, die duidelijk maakt, dat Renault in zijn carrosserie-styling nog heel wat in petto heeft.

Kwaliteit

Wellicht nog belangrijker dan imago en design is de kwaliteit van het nieuwe Renault-produkt. Enorme investeringen in nieuwe en verbeterde produktielijnen, een verhoogd opleidingsniveau van het personeel en een minutieuze ontwikkelingsprocedure hebben van de Clio een optimaal kwaliteitsprodukt gemaakt. Met de Clio is Renault aan een nieuwe generatie automobielen begonnen, waarin naast het bijna spreekwoordelijke Franse comfort een Duits-degelijke afwerking het accent zet.

Kortom: de Renault Clio is een nieuw en sprankelend model, dat met een eigen stijl, een duidelijk verhoogde kwaliteitsstandaard en een nieuw ruimte- en comfortgevoel de compacte autoklasse een extra dimensie geeft.



...Anno 1946: de Juvaquatre...

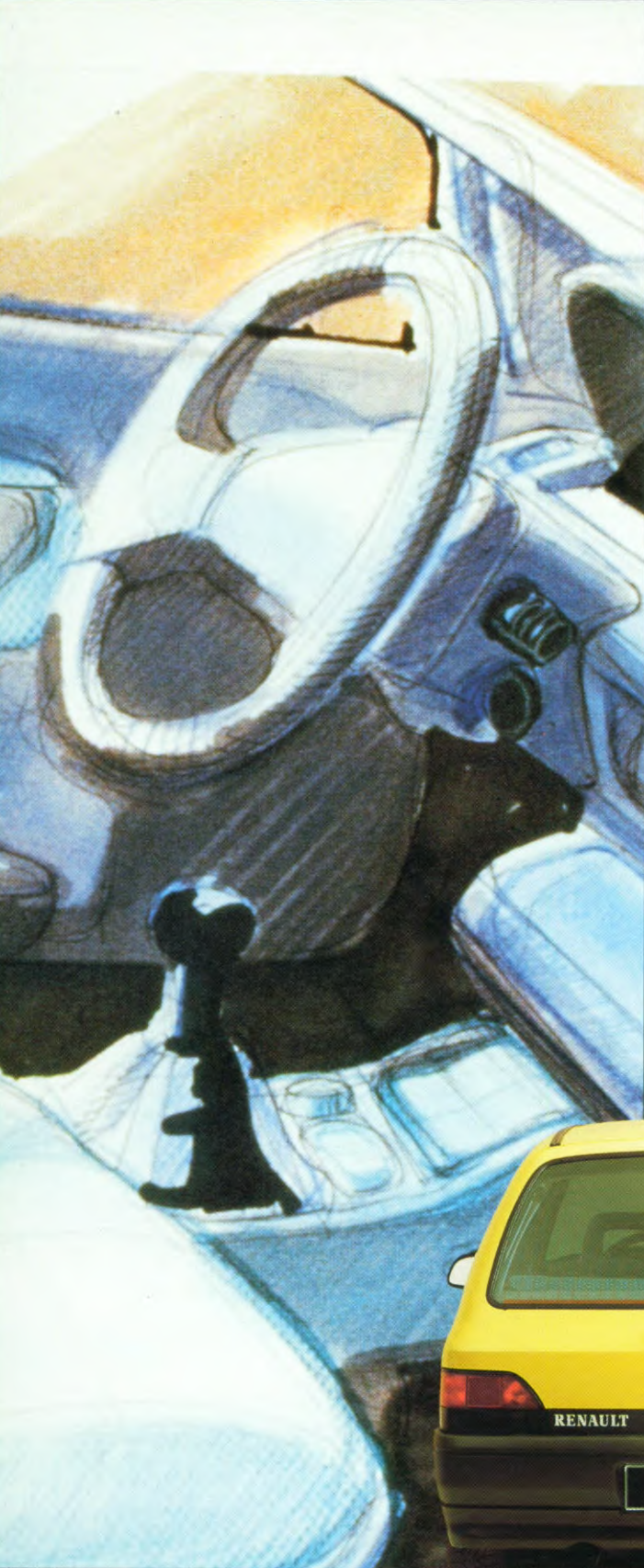


...Renault Floride...

DE 'CLOU' ACHTER DE CLIO...

Een terugblik in de rijke Renault-historie leert ons, dat het Franse staatsmerk een gouden hand heeft, als het om de ontwikkeling van auto's uit de compacte klasse gaat. De knusse 'Dauphine' uit de jaren vijftig, de onverwoestbare Renault 4 maar natuurlijk ook de vlotte Renault 5 en 'Supercinç' zijn daar sprekende voorbeelden van. Ook met de nieuwe Clio lijkt Renault midden in de roos geschoten te hebben. Waarin zit hem nu de clou van dit aanhoudend Renault-succes?

Het antwoord daarop is even kort als krachtig: in een zeer intensieve voorbereidingsfase, een uiterst minutieuze ontwikkelingsfase en een hoog kwaliteitsbesef tijdens de fabricage. In een tijd van computergestuurd ontwerp volgen nieuwe modellen elkaar snel op. De Japanners zijn daar vrij sterk in. De Europese producenten stellen zich in dat opzicht wat terughoudender op. Renault werkte aan het concept van de Clio



... 'Industrial design' in optima forma...



... Een legendarische Renault: de Dauphine...



zelfs 54 maanden, langer nog dan aan dat van de inmiddels overal in Europa zeer succesvolle Renault 19. Dat de ontwikkeling van de nieuwe Clio naar verhouding zo lang duurde, heeft alles te maken met de hoge eisen, die de 'Régie' zichzelf stelde. Men wilde kosten noch moeite sparen, om aan de top van de compacte klasse een prestatie te leveren en een trendsetter te ontwikkelen, waaraan de concurrentie zich in de toekomst zou moeten spiegelen.

Een compacte wagen, die zowel voor het gebruik in de stad als daarbuiten uiterst geschikt moest zijn en die rekening zou houden met de variabele wensen van zoveel mogelijk berijders. Een Renault met een uitstraling, waarin jong en oud, man en vrouw, gezinnen en alleenstaanden hun levensstijl weerspiegeld zouden zien. Gedegen marktonderzoek wees uit, dat de nieuwe compacte Renault een zogenaamde 'lifestyle'-auto diende te worden, waarin naast functionaliteit en kwaliteit ook ruimte moest zijn voor een sprankelend design en een hoog prestatieniveau, afgerond met het gebruikelijke Franse zit- en rijcomfort. Waarlijk geen gemakkelijke opdracht, waarbij alle gelegingen binnen de fabriek gehouden waren, in een vruchtbaar samenspel een topprestatie te leveren.

Teamwork

Als geen andere auto van Renault is de Clio het resultaat van een team, dat vanaf het prilste begin intensief meewerkte aan

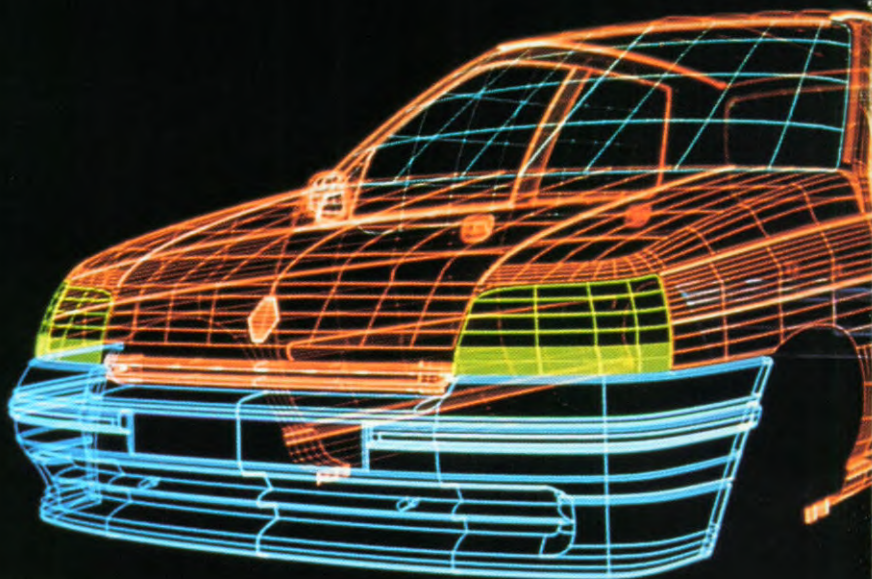
het ontwerp van elk detail. Alle productie-afdelingen waren vanaf de eerste schetsen bij het geheel betrokken. Voor het frisse design van de Clio is Renaults nieuwe ontwerper Patrick Le Quement verantwoordelijk. Een man met durf, die op de Autosalon van Parijs 1990 een staaltje van zijn kunnen weggaf met de unieke Laguna-roadster. Bijgestaan door een jong team van ontwerpers, allen in de leeftijd tussen 25 en 30 jaar, werkt Le Quement als een bezetene aan de uitwerking van nieuwe design-ideeën. Ook aan de Clio is duidelijk te zien, dat Renault af wil van de enigszins hoekige contouren van de Renault 5. Van welke kant de nieuwe Clio ook bekeken wordt, hij ziet er dynamisch uit. Omdat wielbasis en spoorbreedte naar verhouding groot zijn en de carrosserie-overhangen daarentegen extreem kort, oogt de Clio opvallend sportief. Een indruk, die nog versterkt wordt door de licht wigvormige taillijn en de aflopende motorkap, die tot aan de bumpers doorloopt. De ver naar voren en in één vloeiende lijn met de motorkap geplaatste voorruit en de ronde overgangen zorgen voor een in deze klasse vrij lage Cw-waarde van 0,32. Een eigen ge-



...Aandacht voor de ergonomie, zowel in de praktijk als in de computer...



...De computer speelt
een steeds belangrijkere
rol bij het ontwerpen van
nieuwe Renaults...



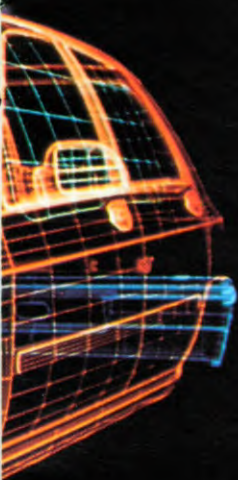
F1: pers_ F2:

zicht krijgt de Clio door de welvingen op de motorkap en bij de voor- en achterspatborden. Stilistisch bijzonder geslaagd vinden we de beklede wisser op de achterraut en de horizontaal geplaatste en schuin aflopende achterlichten met rookglas.

De ruimte, die deze koets met dwars voorin geplaatste motor binnenin creëert, kan gerust met middenklasse-maten gemeten worden. Vooral de lange wielbasis van 2,47 m levert een aanzienlijke bijdrage aan het royale ruimtegevoel.

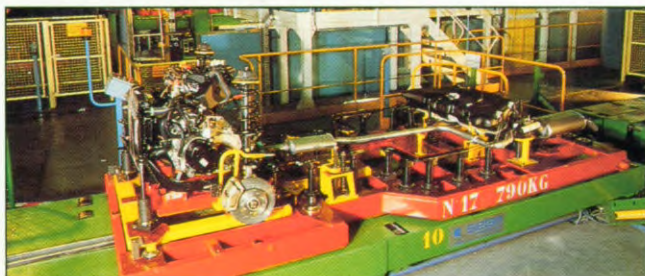
Robuuste structuur

Onderhuids heeft er in deze nieuwe Renault-koets eveneens een duidelijke ommekeer plaats gevonden. Tijdens de eerste kilometers met de nieuwe Clio zal meteen de robuuste en stevige carrosserie opvallen. Door vooraf de computer als



F3: F4: 11/part

analytische en rekenkundige hulp in te roepen, kon de structuur van de carrosserie optimaal berekend worden. Een en ander resulteerde in het gebruik van geweld plaatwerk ter versteviging van bodemplaat, motorkap en dak. Ook de vermindering van het aantal plaatwerk-delen, met als logisch gevolg, dat een aantal koetsdelen uit één groter, en dus sterker geheel bestaat, draagt aanzienlijk aan de stijfheid van de carrosserie bij. Dat geldt eveneens voor de grote dikte van de dwarsbalk onder de voorruitspanning en de buitenplaten voor de voor- en middenstijlen. De vermindering van het aan-



...Moderne productie van moderne motoren...

tal puntlassen ten gunste van het lijmen van koetsdelen mag in dit verband ook niet onderschat worden.

Door de hele carrosserie een serie intensieve oppervlaktebehandelingen te geven en op kritische plaatsen aan te vullen met vochtwerende afdicht- en beschermkit, is de Renault Clio bovendien uitstekend beschermd tegen roest.

Comfortverhogend

De duidelijk verbeterde carrosseriekwaliteit biedt verschillende voordelen. Zo wordt onder meer de wegligging merkbaar verbeterd. Ook het hoger rijcomfort is mooi meegenomen. Het aantal trillingen en geluiden is in de Renault Clio aanzienlijk minder dan in zijn voorgangers. Dat garandeert samen met de hydraulische motorsteun, de zogenaamde pendelophanging van de motor en een royaal bemeten reactiestang, een stille en comfortabele reis. In het dagelijks gebruik zal de Clio-bestuurder merken, dat de motor stationair nagenoeg trillingsvrij draait en bij hoge toerentallen duidelijk minder motorgeruis produceert. En daarmee ligt de Renault Clio zeker voor op zijn naaste concurrenten.



...Een vroege styling-studie naar de vorm van de Clio...

Samenvattend kunnen we stellen, dat Renault met de Clio een dynamisch en eigentijds ontwerp op de markt heeft gebracht, dat met zijn verrassend grote binnenmaten, opmerkelijk stevige carrosserie en hoog uitrustingsniveau de grens van het mogelijke in de compacte klasse bereikt heeft. Vanwege zijn carrosserievorm met drie- en vijfdeursvarianten, zijn grote en sportieve motoren met een cilinderinhoud tot 1,9 liter en het gevarieerde aantal uitvoeringen verdient de Renault Clio een inschaling in de compacte middenklasse. Alleen zijn lengte herinnert nog aan een stadsauto. Kortom: in de klasse van de 'kleinen' mag de Renault Clio gerust een 'grote' genoemd worden.

...Verkoopdirecteur
Henny van Dijk van
Renault Nederland: "Er
is een Clio voor bijna
iedere automobilist."...

Renaults verkoopdirecteur Henny van Dijk:

"DE CLIO IS EEN TRENDSETTER"

Het gaat goed met Renault. Het behoort alweer twee jaar achtereen tot de top zes van de best verkopende automerken in ons land en met de komst van de Clio kan die gunstige marktpositie eigenlijk alleen maar verbeteren. 'Autotheek' schoof aan tafel bij verkoopdirecteur Henny van Dijk van Renault Nederland N.V. en sprak met hem over het voor Renault gunstige tij, de oorzaken van het succes en natuurlijk ook over de nieuwe Clio...

Want van de nieuwe, compacte Renault heeft de heer Van Dijk (42) hoge verwachtingen. "De Clio is in meer dan één opzicht een trendsetter voor de jaren negentig. Het is een auto waaraan onze nieuwe ontwerper Patrick Le Quement al voor een deel heeft bijgedragen en de Clio mag worden beschouwd als een voorproefje van wat ons in de toekomst nog te wachten staat aan nieuwe modellen. Daarnaast is de Clio de auto voor de compacte klasse in de jaren negentig. Daarbij hebben we er naar ge-



streeft om aan de wensen van elk individu dat in die klasse een auto koopt te voldoen.

In Nederland beslaat die klasse twintig procent van de markt, honderdduizend auto's per jaar. Dat zijn dus elk jaar honderdduizend mensen met verschillende wensen. Daarbij wil ik nog opmerken dat de Clio niet geheel als vervanger van de Renault 5 moet worden beschouwd. De '5' blijft immers nog steeds in productie. Wij vinden echter dat Nederland aan iets nieuws toe is," aldus Van Dijk, volgens wie veertig procent van de Clio's aan 'jongeren' (autokopers tot veertig jaar, onder wie opvallend veel vrouwen) zal worden verkocht.

Breed gamma

Aan het succes van de Clio twijfelt Van Dijk nauwelijks, vooral vanwege de brede opzet van het gamma. "Er is een Clio voor bijna iedere automobilist. Van economisch tot pure luxe, van sportief tot uiterst comfortabel en van opvallend modieus tot tijdloze klasse. Daarnaast is de Clio de ruimste auto in zijn klasse en is er een rijk gamma, waaraan in de eerste maanden van 1991 nog bestelwagenversies, de 1,8 liter-uitvoeringen, de luxeuze Baccara 1.4 en 1.8, viertraps automaat-versies en de snelle zestienklepper worden toegevoegd."

Twee pijlers

Het succes lijkt Renault de laatste jaren toe te lachen. Dat berust volgens de heer Van Dijk niet op toeval. "Nee, in 1988 hebben we een 'plan ambitieus' opgesteld, dat uitging van een verkoopstijging

van 24.000 naar 32.000 auto's per jaar. Dat plan rustte op twee pijlers: de toen nieuwe Renault 19, die inderdaad een enorm succes is geworden, en de herstructurering van het dealernet. We hebben een aantal dealers vervangen, dealerbedrijven geopend in plaatsen waar dat nodig was en investeringsplannen gemaakt voor nieuwbouw of nieuwe showrooms en werkplaatsen bij een groot aantal bestaande dealers. Dat plan heeft goed uitgepakt en krijgt zijn voltooiing in 1991."

Volgens Van Dijk heeft ook de toegenomen kwaliteit van Renault een onmiskenbare invloed gehad op het succes. "De kwaliteit is behoorlijk verbeterd. De Renault 19 is daar een goed voorbeeld van, maar ook de 25 'Phase III' en de 21 'Phase II' hebben inmiddels een goede naam. Dat leidt er ook toe dat we steeds betere garantievoorwaarden kunnen aanbieden en bijvoorbeeld de Renault Route-service (een uitgebreid dienstenpakket bij eventuele pech onderweg - red.) hebben kunnen introduceren. Dat is een extra stuk zekerheid voor de klant," aldus Van Dijk, volgens wie de service-verlening door de Renault-dealers nauwlettend in de gaten wordt gehouden.

Enquête

"Elke drie maanden houden we een enquête onder de klanten van onze dealerorganisatie, om te bepalen hoe de klant denkt over ons produkt en met name de service bij de dealer. Daarbij pakken we alle facetten mee: waren er wachttijden, hoe is de reparatie uitgevoerd, is er uitleg gegeven over de factuur en stond de auto er na de beurt netjes gewassen bij? Dealers die het naar het oordeel van hun klanten niet goed doen, krijgen dat van ons te horen. Want Renault heeft service hoog in het vaandel," stelt Van Dijk.

Auto van het Jaar

In de verkiezing van de Renault Clio tot 'Auto van het Jaar 1991' ziet de heer Van Dijk tenslotte de kwaliteiten van de nieuwe Clio weerspiegeld. "We zijn heel blij met de verkiezing en ik denk dat een dergelijk resultaat zeker in de verkopen zal doorwerken; zelfs de laatste twijfelers en wijfelaars kunnen over de streep worden getrokken. De verkiezing van de Clio tot 'Auto van het Jaar' zien we bij Renault vooral als een stuk erkenning van een goed produkt."



KWALITEIT AAN DE LOPENDE BAND

Renault zit in de lift. Het succes van met name de '19', die in heel Europa goed ontvangen is, brengt de 'Régie' Renault terug op een plaats, waar zij historisch gezien ook thuishoort: aan de top van de Europese auto-industrie. Door een geheel nieuwe ontwikkelingsfilosofie, maar vooral door een nieuw kwaliteitsbesef is Renault weer volledig toonaangevend.



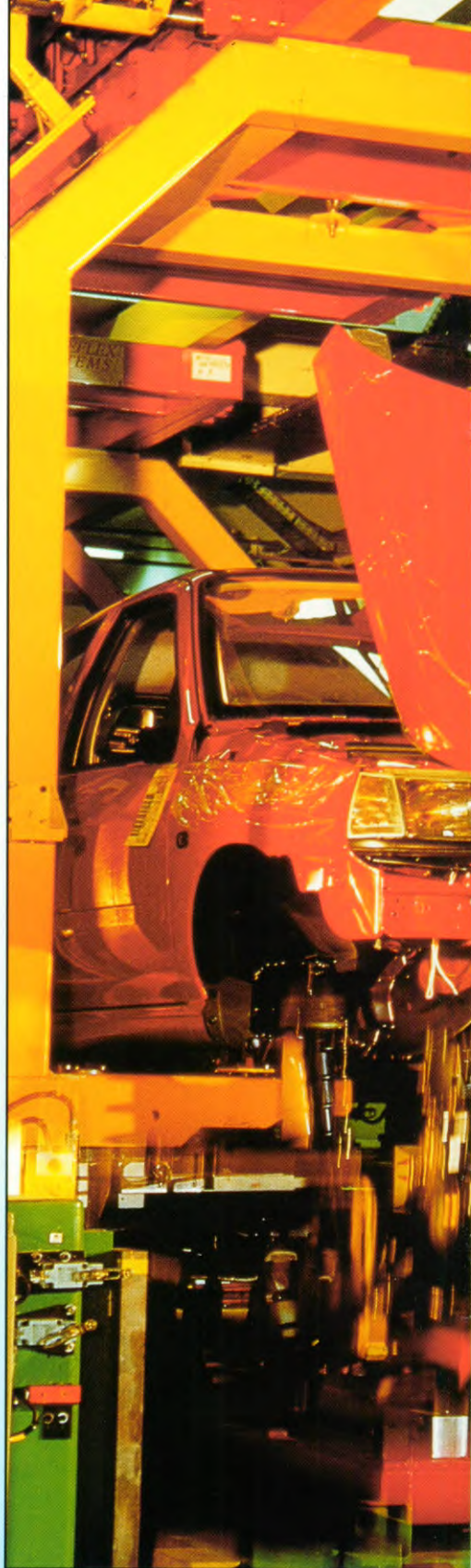
...Robots staan garant voor een hoge kwaliteit...

De nieuwe Renault Clio is een logisch gevolg van dit nieuwe kwaliteitsdenken. Het nieuwe model richt zich méér dan zijn voorgangers op een breed Europees en internationaal publiek, dat naast een aardig uiterlijk en rijk uitrustingsniveau vooral op kwaliteit let. De Renault Clio is ook in zijn productie een internationale auto. Hij wordt op vier plaatsen in Europa gefabriceerd. In het Franse Flins staat de hoofdfabriek met een dagproductie van 1.550 wagens. In België in de fabriek van Vilvoorde lopen er 500 Clio's per dag van de band. In het Spaanse Valladolid en het Portugese Setubal nog eens 650 respectievelijk 150 wagens. Een waarlijk Europese auto dus, die met een totale capaciteit van 2.850 exemplaren per dag klaar is voor het Europa van nu en na 1992.

Ingebouwde kwaliteit

In alle fabrieken loopt dezelfde Clio van de band, die zoals tegenwoordig gebruikelijk met behulp van de computer ontworpen is. Zijn enorme reken capaciteit zorgt al in het prille ontwerpstadium voor een optimaal produkt. Pasvorm van bijvoorbeeld deuren, motorkap en achterklep worden nog voor de eerste, met de hand gemaakte exemplaren geperfectioneerd.

Aan het zogenaamde CAD/CAM-computerprogramma heeft de Clio-carrosserie ook zijn stevigheid te danken. Vandaar, dat alles in en op de wagen zo secuur past. Een en ander ziet er strak





afgewerkt uit en voelt robuust aan. Een stevige koets met dito wielophangingen leveren wederom hun bijdrage aan de kwaliteit van het comfort. De Clio is dan ook, gemeten aan zijn naaste concurrenten, opvallend stil. Trillingen vanuit het motorcompartiment en torsiebewegingen bij snel bochtenwerk op slecht wegdek komen nauwelijks voor. Niet voor niets heeft de Clio het hoogste comfortniveau in zijn klasse.

Veiligheid

Het behoeft geen lang betoog om duidelijk te maken, dat een dergelijke, intensieve ontwikkelingsfase zijn weerslag vindt in de actieve en passieve veiligheid van de Clio. Door het gebruik van dikker plaatstaal bij onder meer voor- en middenstijlen, dwarsbalken en middentunnel 'kreukelt' de kreukelzone aanzienlijk minder. Bovendien is het plaatwerk tussen voorstijl en schokdempertoren extra verstevigd, zodat ook de ongetwijfeld rake klappen bij een aanrijding schuin van voren optimaal opgevangen worden. Renault heeft in zijn streven naar optimale veiligheid zelfs twee onderzoekcentra operationeel, waar jaarlijks zo'n tweehonderd ongevallen gesimuleerd en geanalyseerd worden. Ook hier is de com-



...Een kijkje in de Renault-fabriek te Flins, waar per dag 1.550 Clio's worden gemaakt...



...Afmattende
schokdemper-tests...



...Een studie die zo goed
als zeker een studie zal
blijven: de Clio Turbo
16V...

puter weer een onmisbare schakel, die zijn bevindingen rechtstreeks doorberekent in het ontwerp.

Alziend oog

De computer is sowieso het meest gebruikte 'gereedschap' bij de productie van de nieuwe Renault Clio. Na de ontwerpfase wordt hij namelijk permanent ingezet bij de daadwerkelijke productie, waar hij onder meer zorgt voor een vlekkeloze aanvoer van onderdelen en erop toeziet, dat de hoge produktiekwaliteit constant blijft. Diverse elektronisch gestuurde camera's en sensoren sluiten hun wakende en corrigerende 'ogen' nooit en staan zo, dag en nacht, garant voor een uiterst betrouwbare Renault Clio. Ook al zijn we vandaag de dag aan elektronische en technische hoogstandjes gewend, het is elke keer weer een wonder te zien, hoe de duizelingwekkende rekencapaciteit van de computer duizenden onderdelen, honderden robots, tientallen controle-

camera's en meetinstrumenten zodanig stuurt en coördineert, dat aan het eind van de lopende band permanent een produkt van hoge kwaliteit wordt afgeleverd.

Duurtests

Ondanks alle rekenkundig geweld van de computer blijft het noodzakelijk, een nieuw model als de Renault Clio in de praktijk te testen. Nog voordat de serieproductie op gang gebracht wordt, ondergaat een aantal met de hand gemaakte exemplaren een moordend testparcours. Wie de testpiloten aan het werk ziet, krijgt bijna medelijden met de auto. Het lijkt wel, of alles wat met veel toewijding ontwikkeld is, kapot moet. Onder de meest extreme klimatologische omstandigheden, met temperatuurschommelingen van min 20 tot plus 40, worden de nieuwbakken modellen enkele miljoenen (!) testkilometers aan de tand gevoeld. Water, modder, stenen, zand en





...Tijdens de 'Raid Renault Clio' in Mexico werd een negental Clio's zwaar op de proef gesteld...

...De Clio op de testbaan. Hier wordt de rem-vertraging keer op keer gemeten...

zout brengen onherroepelijk elk mankementje aan het licht. Wat niet aan de strenge Renault-kwaliteit voldoet, wordt onmiddellijk vervangen of opnieuw ontworpen. Waarna het spelletje weer van voor af aan begint...

Sport als testcircuit

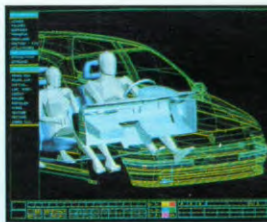
Duurtests van miljoenen kilometers zijn bij Renault echter nog niet genoeg, om de kwaliteit van de auto te optimaliseren. Vandaar, dat men zich nogal sterk maakt op het gebied van de autosport: nog steeds de bikkelharte leerschool voor alle huidige en toekomstige techniek. Wat in hoog belaste race-uren stand houdt, is ook goed voor de normale produktiewagens. Veelal worden tijdens de duizenden circuitkilometers details aan bijvoorbeeld ophanging, vering en turbo uitgetest en verbeterd. Want specifieke belastingen brengen specifieke tekortkomingen aan het licht, die om specifieke verbeteringen vragen, waarvan niet alleen de volgende race-auto, maar ook de normale straatauto profiteert. Op race-gebied is Renault waarlijk geen groentje. Op allerlei fronten van rally- tot Formule 1-rijden vinden we Renaults in de startblokken. Vooral in

het formule-gebeuren geniet Renault faam. Na de glorie van de turbomotor heeft de sportafdeling zich ten volle op de nieuwe, lichte en compacte V10-motor gestort, die meteen al in het eerste racejaar enkele verrassende Grand Prix-overwinningen boekte. Wat is ook anders te verwachten van bijna 750 pk(!) bij 14.000 toeren per minuut?

'Formule Renault'

Op een wat lager niveau vinden we de zogenaamde 'Formule Renault'. Een betaalbare race-competitie met echte Formule-auto's, die aan de achteras een gekietelde versie van de 1,7 liter motor uit de Renault 21 GTS hebben. Met zo'n 130 paardekrachten valt er heel wat raceplezier te beleven. In Frankrijk is deze klasse dan ook al meer dan 20 jaar razend populair. Vanaf 1991 komt de 'Formule Renault' ook naar de Benelux. En wellicht zijn er ook in ons land talenten van het kaliber Alain Prost, Jacques Laffite en Didier Pironi, want ook zij deden hun eerste race-ervaring op in de 'Formule Renault' ...

Ook de nieuwe Clio krijgt een sportieve carrière. Speciaal voor internationale en nationale circuit-races werd de 'Coupe Renault Clio' in het leven geroepen, waarin de rappe Clio 16V ongetwijfeld in de voetsporen van de befaamde Gordini's en Alpines zal treden. Kortom: Renault-kwaliteit aan de lopende band en in elke ronde!



...De windtunnel was mede bepalend voor de uiteindelijke vorm van de Clio...

Renault Clio:

AUTO VAN HET JAAR 1991!

*...Het Palazzo Farnese
in Rome, 14 januari
1991: voorzitter van het
jury-comité Edouard
Seidler overhandigt de
bij de titel 'Auto van het
Jaar' behorende trofee
aan Renault-president
Raymond Levy...*

Met het binnenhalen van de titel 'Auto van het Jaar 1991' heeft de Renault Clio de hoogste onderscheiding gekregen die er in autoland denkbaar is. 58 streng geselecteerde autojournalisten uit 17 landen kozen de Clio tot de beste nieuwe auto van het jaar en gezien de niet geringe concurrentie mag dat een prestatie van formaat heten. Want de competitie was ongemeen spannend.

Het is de derde keer in successie dat Renault de titel 'Auto van het Jaar' binnenhaalt. In 1966 was het de legendarische Renault 16 die met de eer ging strijken, terwijl de Renault 9 in 1982 tot 'Auto van het Jaar' werd gekroond. En nu is dus de compacte Clio als sterkste uit de strijd gekomen, geduchte concurrenten als de Nissan Primera en de Opel Calibra achter zich latend.





De Clio verwierf in totaal 312 punten, waardoor het verschil met de als tweede geëindigde Nissan Primera (258 punten) toch nog groter was dan verwacht.

De commentaren van de juryleden vertonen een aantal overeenkomsten. Zo wordt veelvuldig de binnenruimte en het comfort van de Clio geroemd, maar ook de zuinigheid, de kwaliteit, de rij-eigenschappen en de aërodynamica krijgen veel aandacht in de jury-rapportages. Ook biedt de Clio volgens diverse juryleden veel waarde voor zijn geld: de 'value for money' wordt regelmatig gememoreerd in de jury-rapporten.

Origineel

We laten even enkele juryleden aan het woord. "De Clio overtuigt door tal van originele ideeën" (Curt Schild), "Een lange afstandstest over 50.000 kilometer heeft een opvallend laag verbruik en kwaliteit tot in de kleinste details laten zien" (Engelbert Männer), "De Clio is een goed voorbeeld van een nieuwe, compacte auto, met een hoge mate van comfort en binnenruimte" (Fred van der Vlugt), "Een briljante wagen volgens de beste Franse tradities" (Peter Klinkenberg) en "Een auto met een zeer originele vormgeving, die volledig is afgestemd op de wensen voor de jaren negentig" (Costas Cavathas).

Lovende woorden dus, van ter zake kundige autojournalisten, van wie meer dan de helft, 34 juryleden om precies te zijn, de Clio een eerste plaats toedachten op hun stemformulier. Een mooier compliment is voor Renault dan ook nauwelijks denkbaar.



**AUTO VAN
HET JAAR 1991**



Clio. Auto dell'Anno 1991.

...Rome stond enkele dagen in het teken van de uitreiking van de 'Auto van het Jaar'-trofee aan Renault. Diverse Clio's, zowel rijdend als statisch, vestigden de aandacht op het feit dat de trofee in de Italiaanse hoofdstad werd uitgereikt...



RENAULT

de Carbon

elf

91

MICHELIN

CHAMPION

devi

FACOR

MICHELIN





AUTO VAN
HET JAAR 1991

TYPEN EN MODELLEN

Gezien zijn royaal bemeten binnenruimte, zijn opmerkelijk hoog rijcomfort en veilige wegligging behoort de Renault Clio al meteen tot de top van zijn klasse. Ook de soepele, ten dele nieuwe motoren dragen hun steentje bij aan deze toppositie. Wat het uitrustingsniveau betreft mogen we dan ook het een en ander verwachten. En in dat opzicht stelt de Renault Clio zeker niet teleur...



Renault onderscheidt drie uitrustingsniveau's, verdeeld over een aantal motorvarianten. Bovendien bestaat de mogelijkheid de gekozen uitrustingsvariant aan te vullen met een aantal opties. 'Autotheek' loopt de drie basisuitvoeringen en de meest interessante extra's even met u door.

RL: brede basis

De kwaliteit van het uitrustingsniveau wordt door de consument meestal gemeten aan de hoeveelheid standaardaccessoires, die de basisuitvoering meekrijgt. En dat zijn er best veel. Elke Clio RL is namelijk van een zogenaamd 'veiligheidspakket' voorzien, dat onder meer twee van binnenuit verstelbare buitenspiegels, twee in hoogte verstelbare hoofdsteunen voorin, een mistachterlicht en een voorruit van gelaagd glas omvat. Bovendien zijn de gordelsluitingen aan de voorstoel bevestigd en zijn in de vijfdeurs uitvoeringen in hoogte verstelbare veiligheids-gordels opgenomen. Op de achterbank vinden we standaard twee rolgordels en een heupgordel. Verder is het de moeite

waard te vermelden, dat het interieur volledig bekleed is. Zijpanelen en stijlen tonen geen kaal plaatwerk meer, terwijl de kleurschakering van de bekledingsstof voor een aangename sfeer zorgt. Zelfs de kofferruimte van de Clio RL, die met een geheel neerklapbare achterbank in één oogwenk vergroot kan worden, is grotendeels bekleed. Opbergruimte voor kleine spullen vinden we verder in het linker voorportier, het handschoenenkastje en op het dashboard. Het overzichtelijke dashboard is naast de snelheidsmeter en kilometerteller ook voorzien van een dagteller. Diverse waarschuwingslampjes, waaronder één voor versleten remblokjes, houden de bestuurder op de hoogte van het wel en wee onder de motorkap.

Aan de buitenkant vallen de grote, grijs gespoten schildbumpers op, die qua kleur goed harmoniëren bij de twaalf verschillende carrosseriekleuren, waarin de Clio geleverd kan worden. De achterlicht-units, waarvan het onderste deel in zwart rookglas gehouden is, zijn beide met een achteruitrijlicht uitgevoerd. De

...De elektrische bediening van spiegels en ruiten is fraai weggewerkt in het linker portier...





brede, langwerpige koplampen zijn van het halogeen H4-type en hebben een uitstekende lichtopbrengst. Al met al heeft de RL-basisuitvoering dus heel wat te bieden. Motorisch kan er gekozen worden uit een 1,2 liter benzine- en een 1,9 liter dieselmotor.

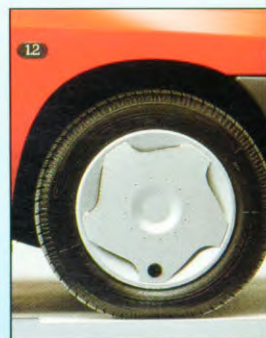
Wie zijn Clio RL nog wat meer cachet wil geven, kan opteren voor een aantal interessante extra's. Daarbij valt te denken aan getint glas, een fraaie metaallak met vernislaag of een nuttige wisser plus sproeier op de achterraut.

RN: hoog comfortniveau

De Clio RN -leverbaar als 1.2, 1.4 of 1.9 D- doelt op een publiek, dat uitdrukkelijk van comfort houdt. Daarom vulde

Renault het al beschreven RL-basispakket aan met onder meer beschermstrips op de flanken, fraaie stervormige wielsierdoppen, een verlichte bagageruimte, luxe bekleding van stoelen en portieren, beklede hoofdsteunen, een analoog tijd klokje en een opbergvak in het rechter voorportier. Er zit nu ook standaard een wisser plus sproeier op de achterraut, terwijl de voorste exemplaren van een intervalschakelaar zijn voorzien. Bovendien kan de Clio RN tegen meerprijs aangekleed worden met een zogenaamd comfortpakket.

Een zeer zinvolle en uiterst comfortabele aanvulling, die bestaat uit elektrisch bedienbare zijruiten voor, centrale deurvergrendeling met infrarode afstandsbe-





diening, een dakconsole met leesspotje en een middenconsole met uitstroomopeningen voor verwarming en ventilatie naar de achterbank.

Bovendien kan de RN-uitvoering worden voorzien van de uitstekende Renault 4x6 Watt stereo-installatie met de unieke satellietbediening vanaf de stuurkolom. Verder kunnen er tegen bijbetaling ook nog stuurbekrachtiging, getinte ruiten, diverse metaallakken, een transparant zonnedak, een elektronisch gestuurde viertraps automaat en een in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank geleverd worden. Waarlijk een zeer compleet en comfortabel aanbod, dat alleen nog maar overtroffen kan worden door het luxe RT-model.

RT: luxueus

Diverse accessoires, die bij de vorige versies nog in het optiepakket zaten, behoren bij de RT-uitvoering tot de stan-



daarduitrusting. Zoals de centrale deurvergrendeling met infrarode afstandsbediening en de in twee ongelijke delen neerklapbare achterbank. Verder kunnen de Clio RT-rijders genieten van een sfeervolle veloursbekleding, die samen met twee centrale luchtroosters op het ten dele beklede dashboard, luchtkanalen naar de achterbank, geïntegreerde hoofdsteunen achterin en twee kuipstoelen voorin voor een zeer aangenaam opentocht zorgt. De bestuurder neemt plaats achter een volledig uitgevoerd dashboard met onder meer een watertemperatuur-

meter, een oliepeilmeter, regelbare dashboardverlichting en een toerenteller. Bovendien geeft een waarschuwingssignaal aan, wanneer men vergeet de verlichting uit te schakelen. Aan de buitenkant is de Clio RT te herkennen aan in de carrosseriekleur gespoten bumpers, speciale wielsierdoppen, mistlampen in de voorbumper en rondom getint glas. In de drie-deurs uitvoering zorgen uitzetbare achterste zijruiten voor wat extra frisse lucht in het interieur. Maar dat is nog niet alles. Ook het compleet en comfortabel uitgeruste RT-model kan nog met extra's



Uitrusting/opties:

achterbankleuning
 – geheel neerklapbaar
 – neerklapbaar in delen
 buitenspiegel
 – links
 – rechts
 – van binnenuit verstelbaar
 – elektrisch verstelbaar en verwarmd
 in hoogte verstelbare gordels voor (5-drs.)
 afsluitbare tankdop
 gelaagde voorruit
 getint glas rondom
 halogeen lampen
 mistlampen voor/achter
 verlichte kofferruimte
 vijfversnellingsbak
 automatische transmissie (4-traps)
 stuurbekrachtiging
 dagteller
 toerenteller
 wisser/sproeier op achterraut
 waarschuwingszoemer verlichting
 waarschuwingslampje versleten remblokjes
 centrale deurvergrendeling
 – infrarood afstandbediend
 elektrisch bediende voorste zijruiten
 dakconsole met leesspot
 uitstroomopening verwarming achter
 transparant zonnedak
 regelbare dashboardverlichting
 analoog klokje
 Radio Renault 4 x 6 Watt
 ABS

	RL	RN	RT
achterbankleuning	•	•	•
– geheel neerklapbaar	–	○	•
– neerklapbaar in delen			
buitenspiegel			
– links	•	•	•
– rechts	•	•	•
– van binnenuit verstelbaar	•	•	•
– elektrisch verstelbaar en verwarmd	–	–	○
in hoogte verstelbare gordels voor (5-drs.)	•	•	•
afsluitbare tankdop	•	•	•
gelaagde voorruit	•	•	•
getint glas rondom	○	○	•
halogeen lampen	•	•	•
mistlampen voor/achter	–/•	–/•	•/•
verlichte kofferruimte	–	•	•
vijfversnellingsbak	•	•	•
automatische transmissie (4-traps)	–	○ ¹⁾	○ ¹⁾
stuurbekrachtiging	–	○ ²⁾	○ ²⁾
dagteller	•	•	•
toerenteller	–	–	•
wisser/sproeier op achterraut	○	•	•
waarschuwingszoemer verlichting	–	• ³⁾	•
waarschuwingslampje versleten remblokjes	•	•	•
centrale deurvergrendeling			
– infrarood afstandbediend	–	○ ⁴⁾	•
elektrisch bediende voorste zijruiten	–	○ ⁴⁾	○
dakconsole met leesspot	–	○ ⁴⁾	•
uitstroomopening verwarming achter	–	○ ⁴⁾	•
transparant zonnedak	–	○	○
regelbare dashboardverlichting	–	–	•
analoog klokje	–	•	•
Radio Renault 4 x 6 Watt	–	○	○
ABS	–	–	○ ⁵⁾



– = niet leverbaar ○ = optie • = standaard

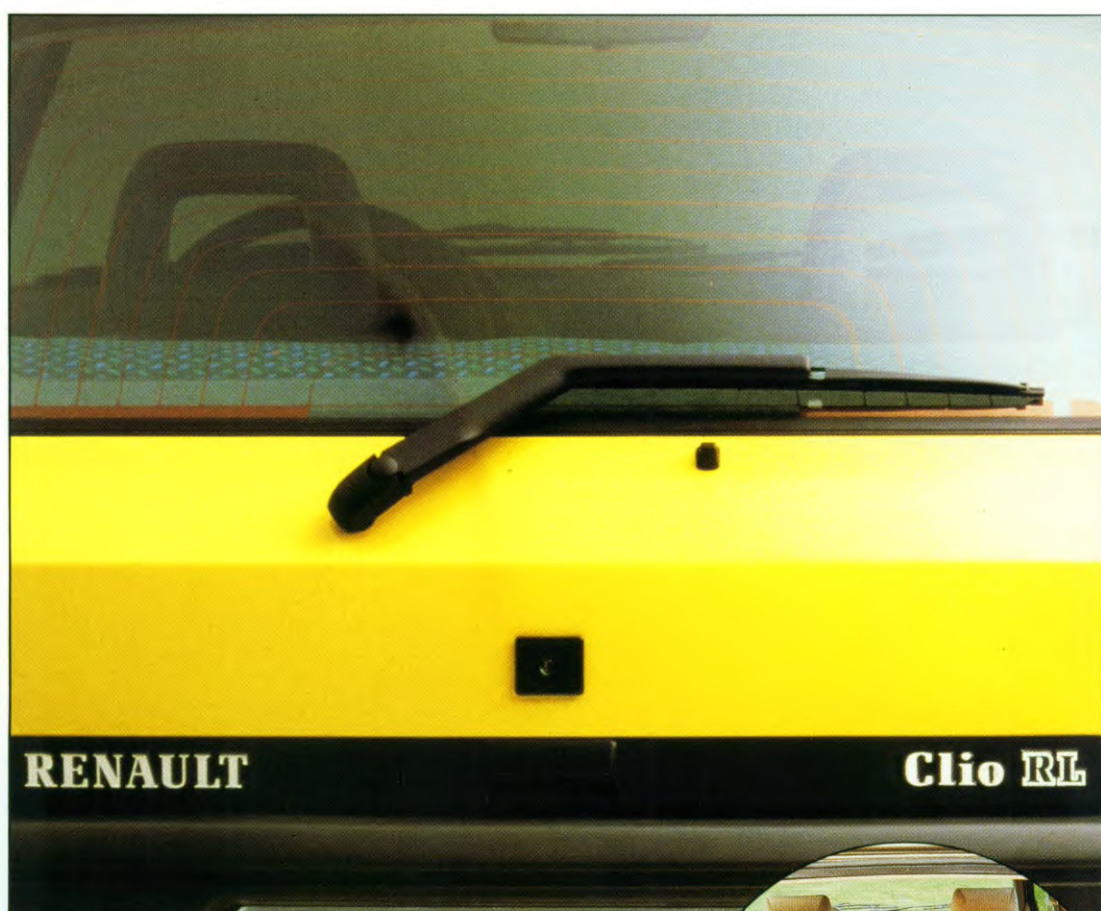
¹⁾ in combinatie met 1.4-motor

²⁾ bij 1.4-, 1.8- en 1.9 D-motor, standaard bij automatische transmissie

³⁾ alleen bij versie met automatische transmissie

⁴⁾ optie maakt deel uit van zogenaamd 'comfortpakket'

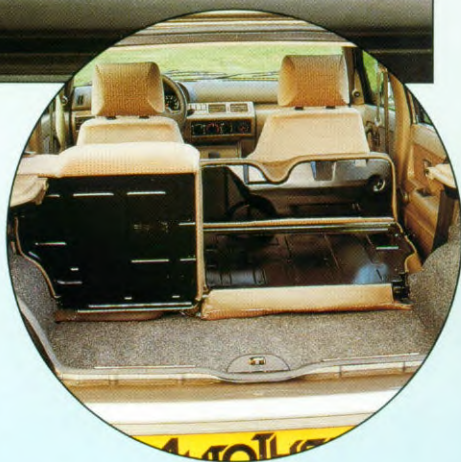
⁵⁾ alleen in combinatie met 1.8-motor



aangevuld worden. Lichtmetalen velgen, elektrisch bedienbare en verwarmde buitenspiegels, elektrisch bediende zijruiten voor, stoelverwarming, zonnedak, automatische transmissie, stuurbekrachting, inbraakalarm en een Renault-radio met bedieningssatelliet zijn in deze klasse accessoires, die van de RT toch een behoorlijk exclusieve auto maken. Op de RT met 1,8 liter benzine-motor bestaat zelfs de mogelijkheid een elektronisch ABS-remsysteem te bestellen. En dat is bij menig hogere middenklasser niet eens leverbaar. Voor alle volledigheid: de luxe Clio RT kan ook met de 1,4 liter motor geleverd worden.

'Baccara' en 16V

Ook al rekenen we de Clio RT tot een van de meest compleet uitgevoerde compacte stadsauto's, voor de verantwoordelijken bij de 'Régie' is dat niet voldoende. Vandaar, dat men nog twee 'Sondermodelle' achter de hand heeft, die met hun uitrustingsniveau respectievelijk motorvermogen tot de absolute top horen en medio



1991 leverbaar worden. De Renault Clio 'Baccara' is met standaard leren bekleding, stuurbekrachting, airconditioning, inbraak-alarm, elektrisch bediende en verwarmde buitenspiegels en een oorstrelende 'Radio Renault' met zes luidsprekers plus satellietbediening een absoluut unicum in zijn klasse. In sportief opzicht is dat de Clio 16V, die met zijn 1,8 liter zestienklepper van 136 pk graag de vloer zal aanvegen met alle grote en kleine GT's, die momenteel de markt overspoelen.



IN DE STARTBLOKKEN...

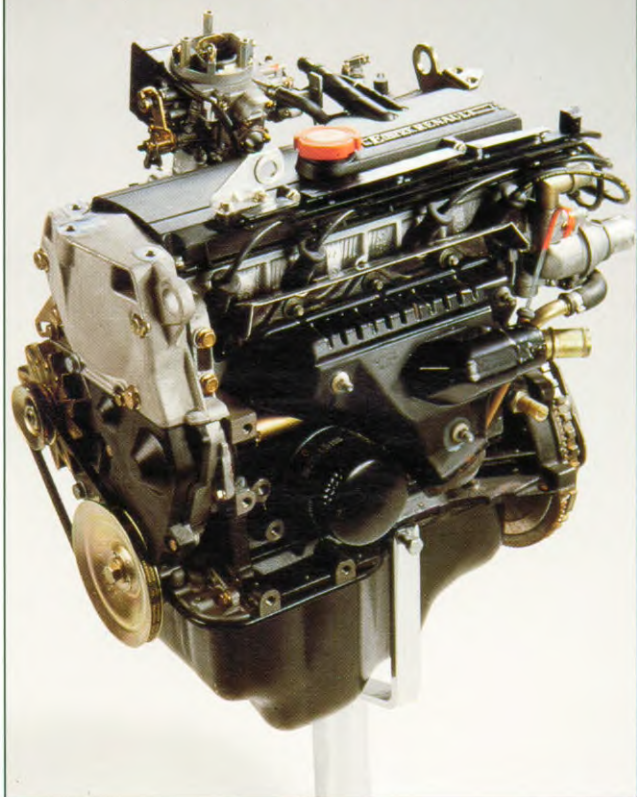
Een van de sterke punten aan de Renault Clio is het brede motorengamma. Naast de in de compacte klasse gebruikelijke krachtbronnen tussen de één en anderhalve liter cilinderinhoud, heeft de nieuwe Clio ook een tweetal topmotoren te bieden. Zij plaatsen de nieuwe kwieke Fransoos wat zijn prestaties betreft op eenzame hoogte. Vooral de rappe zestienklepper zal daarbij voor het nodige Clio-imago zorgen...

Maar ook de andere krachtbronnen mogen er zijn. Stuk voor stuk komen ze tegemoet aan de vaak tegenstrijdige eisen, die men tegenwoordig aan een motor stelt. Hoog vermogen en laag verbruik, pittige prestaties en optimaal schone uitlaatgassen sluiten elkaar in feite uit. Toch verwachten we van alle genoemde factoren de beste cijfers. Renault heeft al deze eigenschappen op evenwichtige wijze in zijn motoren weten te realiseren.

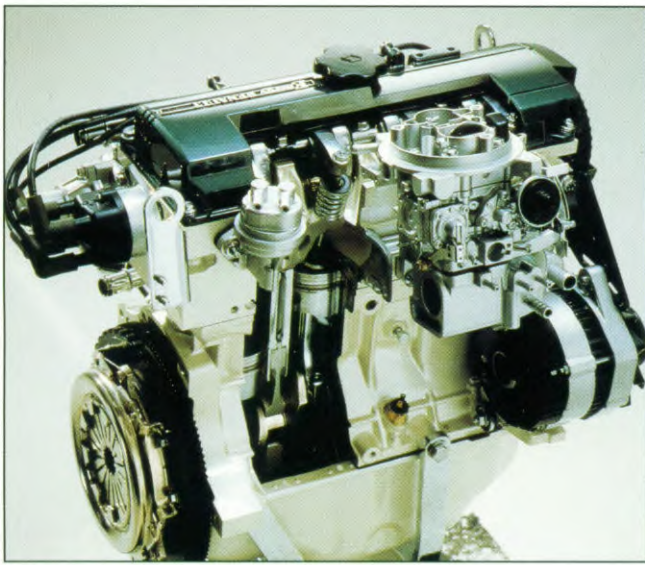
Nieuwe 'Energy'-motoren

Een duidelijk voorbeeld van deze nieuwe generatie krachtbronnen zijn de nog kakekerse 'Energy'-motoren van Renault. Renault ontwikkelde meteen twee stuks: een versie met 1,4 liter inhoud, die zijn debuut in 1988 in de Renault 19 maakte, en een 1,2 liter versie, die in de Clio voor het eerst aan de slag gaat. Beide motoren zijn wat hun constructie betreft nagenoeg identiek. Door het gebruik van nieuwe, veel lichtere zuigers, drijfstenen en krukassen komen de 'Energy'-motoren verrassend snel op toeren en zijn ze aanzienlijk geruis-arter dan hun voorlopers.

Om een zo groot mogelijke zuinigheid te bereiken, hebben beide vierpitters half bolvormige verbrandingskamers met centraal geplaatste bougies en een elektronisch gestuurde monopoint injectie. Dat maakt de inbouw van een Lambda-sonde met regelde drieweg-katalysator



mogelijk, zodat deze zuinige kleine krachtpatsers ook optimaal schoon zijn. De term 'krachtpatsers' is in dit verband niet eens overdreven. De 1,4 liter 'Energy'-motor is goed voor 57,5 kW ofwel 80 pk bij al 5.750 toeren per minuut. Een aanzienlijk vermogen voor een dergelijke, compacte motor. De prestaties, die hij levert, mogen er ook zijn. Met een topsnelheid van 175 kilometer per uur en een sprint tot '100' in 11,3 seconden kunnen we de Clio 1.4 RN en RT tot de snelle jongens in hun klasse rekenen. Zonder meer mooie cijfers, zeker als men in dat oordeel het gemiddeld verbruik van 4,8 liter Euro Loodvrij op 100 kilometer bij 90 km/h constant meeneemt. Een dergelijk laag verbruik werd onder meer verkregen door aanpassingen aan de thermostatisch bediende luchtfilterklep en de verwarming van het inlaatspruitstuk, waardoor de motor sneller op temperatuur komt en dus zuiniger rijdt. Ook de optimale afstelling van de elektronisch gestuurde injectie en ontsteking hebben hun bijdrage geleverd.

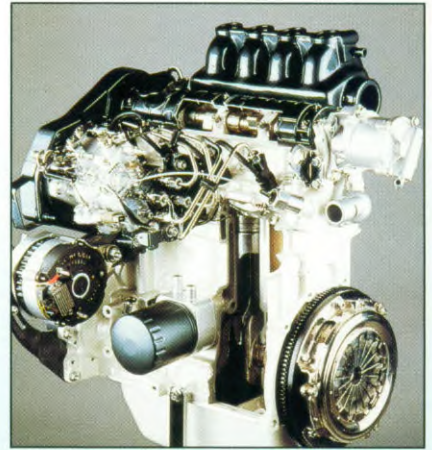
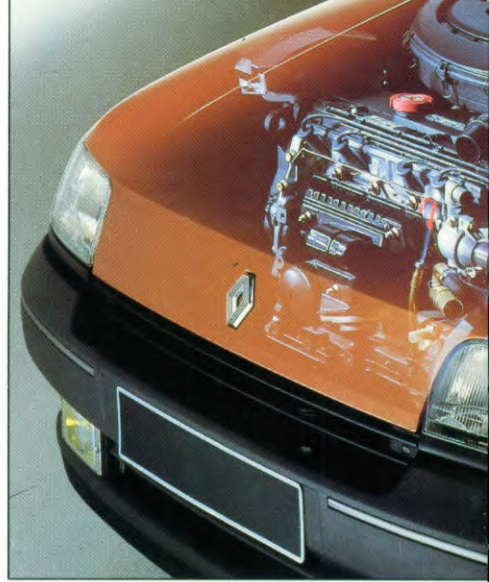


De nieuwe 1,2 liter versie heeft een maximaal vermogen van 43 kW (60 pk). Ook deze motor reageert soepel en snel op bewegingen in het gaspedaal. Zijn prestaties liggen uiteraard op een lager niveau. Als men echter zijn topsnelheid van 155 kilometer per uur en zijn sprint van nul tot honderd in zestien tellen naast die van de 20 pk sterkere 1,4 liter variant zet, is zijn prestatieniveau alleszins redelijk. In het verbruik is hij zelfs een fractie zuiniger. Een uitstekende motor voor het gebruik in de stad. De 'Energy'-motor met 1,4 liter inhoud heeft daarentegen een 'allround' karakter en doet het ook goed tijdens lange reizen op de autosnelweg.

1,8 liter

Een echte topper in het Clio-motoren-gamma is de grote 1,8 liter viercilinder. Een krachtige, op hoge prestaties gerichte motor, die nauw verwant is aan de krachtbronnen uit de Renault 19 GTX/TXE en Renault 21 GTS. Aan zijn afstemming is te zien, dat deze 1,8 liter viercilinder eigenlijk voor de middenklasse ontworpen werd. Door hem nu in de compacte Clio te monteren, kunnen er acceleratietijden en topsnelheden bereikt worden, die boven het gemiddelde uitstijgen.

Met 68,5 kW of 95 pk aan de voorwielen is de Clio 1.8 -alleen maar leverbaar in de luxeuze RT- en exclusieve 'Baccara'-uitvoering- behoorlijk rap. Zowel topsnelheid als acceleratiecijfers horen thuis in de GTI-klasse. Het hoge koppel van 142 Nm bij 3.000 toeren per minuut



garandeert bij elk toerental méér dan voldoende trekkracht, zodat accelereren en inhalen uitmonden in puur rijplezier.

16V-rage

Bij Renault schijnt de laatste jaren een (excusez le mot) 'kleppen-manie' uitgebroken te zijn. Ondanks de grote turbokennis, opgedaan in de Formule 1-racerij, voorziet de 'Régie' zijn sportieve topmodellen toch van een meerkleps cilinderkop. In de Clio doet een nieuw ontwikkelde zestienklepper dienst. Uit de topsnelheid van 208 kilometer per uur en de gebruikelijke sprint van 0 tot 100 km/h in 8 seconden blijkt, dat deze 1.764 cm³ metende '16 soupapes' met een vermogen van 98 kW of 136 pk bij 6.500 toeren per minuut een behoorlijk lange adem heeft. De flinke dosis elektronica, die de rappe inspuiter meekrijgt, zorgt daarbij samen



Ongetwijfeld wordt de Clio 16V voor Renault een echte 'image-builder', die het opmerkelijke rally- en race-succes van de Renault 5 GT Turbo gemakkelijk zal evenaren.

Stoere diesel

Op een geheel ander niveau staat de Renault Clio met 1,9 liter dieselmotor. In zekere zin ook een kampioen in spè, maar dan als het gaat om duurzaamheid, zuinigheid en kracht. De tijden, dat diesels langzaam en lawaaiig waren, zijn allang voorbij. Moderne dieselaars zitten qua prestaties en souplesse inmiddels op het niveau van benzinemotoren met vergelijkbare cilinderinhoud. Zo ook bij Renault. De zelfontbrander, die we ook uit de Renault 19 kennen, meet exact 1.870 cm³ en is goed voor 65 paardekrachten (47 kW). Zijn prestaties zijn uitstekend: hij haalt een topsnelheid van 161 en accelereert in 14,8 seconden tot 100. Een prettig vooruitzicht voor de veel-rijder, die in de Clio 1.9 D zal plaats nemen.

met de dubbele rij in- en uitlaatkleppen voor een optimale verbranding. Daardoor is deze typische sportmotor in de lichte Clio opmerkelijk schoon en zuinig.

Technische gegevens

	RL/RN 1.2	RN/RT 1.4	RT 1.8	RL/RN 1.9D
soort motor	4-cilinder in lijn			
plaatsing	dwars voorin			
cilinderinhoud in cm ³	1.171	1.390	1.794	1.870
schone motor	U9	U9	U9	n.v.t.
max. vermogen kW/pk	43/60	57,5/80	68,5/95	47/65
bij omw./min	6.000	5.750	5.750	4.500
max. koppel in Nm	85	107	142	118
bij omw./min	3.500	3.500	3.000	2.250
topsnelheid in km/h	155	175	n.n.b.	161
0 - 100 km/h in sec.	16	11,3	n.n.b.	14,8
gemiddeld verbruik liters per 100 km ECE				
- bij 90 km/h	4,8	4,8	n.n.b.	4,1
- bij 120 km/h	6,4	6,5	n.n.b.	5,7
- stadscyclus	7,3	7,8	n.n.b.	6,6
inhoud brandstoftank	43 liter			
aandrijving	op voorwielen			
banden	RL 1.2: 145/70 R 13 S RN 1.2: 155/70 R 13 S RN/RT 1.4: 165/65 R 13 T RT 1.8: 165/60 R 14 H RL/RN 1.9 D: 155/70 R 13 T			
voorrem	schijfremmen (geventileerd bij RT 1.8)			
achterrem	trommels (bij RT 1.8 met ABS en schijfremmen)			
anti-blokkeer				
remsysteem	leverbaar als optie bij RT 1.8			
besturing	tandheugel			
	stuurbekrachtiging als optie leverbaar bij RN (1.4 en 1.9D) en RT (1.4 en 1.8) en standaard op versies met automatische transmissie.			



COMPACTE TROEF

Het is in deze editie van Autotheek al eerder gemeld: de Clio moet worden beschouwd als een voorloper van een geheel nieuwe serie Renaults. Niet alleen zet hij -net als ooit de '5' in 1972- een nieuwe trend in de compacte klasse op het gebied van comfort en binnenruimte, hij is ook origineel vormgegeven en heeft, zoals alle toekomstige Renaults, een naam in plaats van een nummer. 'Autotheek' reed de Clio in 1.4 RT-versie...



...De identiteitscode: de naam Clio staat alleen achterop...



...De Renault Clio 1.4 RT. Robuust vormgegeven, snel en comfortabel...

...De voorstoelen zijn bekleed met velours en bieden een goede zijdelingse steun...



Hoewel herkenbaar als een Renault, mag de Clio een 'eigen gezicht' zeker niet worden ontzegd. Renault-designer Patrick Le Quement, die weliswaar niet vanaf het beginstadium aan de Clio werkte maar er wel veel invloed op heeft gehad, bezorgde Renaults jongste een uiterlijk, dat zowel vriendelijk als robuust mag worden genoemd. Het ontwerp van koplampen en motorkap geven de familieband met de Renaults 19 en 21 aan, de lage taillelijn -geaccentueerd via een van voor tot achter doorlopende, messcherpe vouw- maakte het gebruik van grote ruiten mogelijk en bezorgt de auto ook een visueel laag zwaartepunt. De achterklep sluit fraai aan bij de nieuw vormgegeven achterlichten en is voorzien van een opvallend gestileerde achterrautewisser. Schildbumpers, die tot ver 'om de hoeken' doorlopen, bezorgen de Clio een robuust uiterlijk. En omdat Renault de wagen aflevert op, ten opzichte van de meeste concurrenten, bredere banden maakt het geheel een stoere indruk. Dat wordt bij de RT-uitvoering nog versterkt door de mistlampen onder de voorbumper en het standaard getinte glas.

Ruimte

Zoals bij de meeste moderne Renaults is de ruimte in het interieur bovengemiddeld. De ten opzichte van de Renault 5 met zeven centimeter toegenomen wielbasis is dan ook bijna volledig ten goede gekomen aan het interieur. Boven-

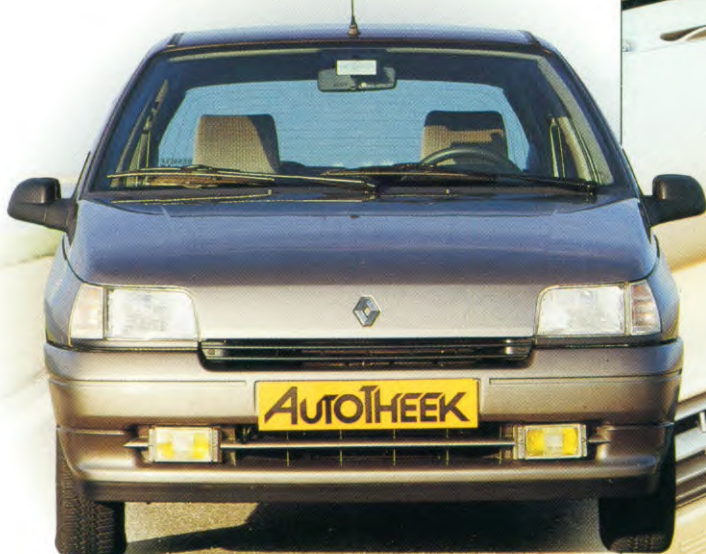


...Aandacht voor detail: de portieren zijn bekleed en er is aan de binnenzijde geen metaal meer zichtbaar...



...Mistlampen in de voorbumper...





...Herkenbaar Renault-front...



dien bewijst de lage taillelijn ook hier zijn nut: de breedte op schouderhoogte draagt in hoge mate bij aan het ruimtelijk effect. De voorstoelen zijn in deze RT-versie met velours bekleed en bieden een goede, zijdelingse steun. Prettig op bochtige trajecten. De zitting zou iets langer mogen zijn, maar omdat de rijpositie een beetje hoog is heb je daar niet al te veel last van. Op de achterbank is er voor twee volwassenen, of drie kinderen, voldoende plaats. De leuning is in twee delen neerklapbaar, zodat de kofferruimte (met een inhoud van 265 liter) al naar gelang de behoefte kan worden uitgebreid. Renault verdient een compliment voor de keurige wijze waarop de achter gordels zijn weggewerkt.

Het dashboard van de Clio mag, zeker als er RT achterop staat, compleet worden genoemd. De instrumenten, waaronder een toerenteller en een bij het contact maken even oplichtende oliepeil-meter, zijn overzichtelijk gerangschikt. Ruitewissers en verlichting worden, zoals in de meeste moderne auto's bediend met hendels aan het stuur. Ook de wisser op de achterruit wordt met datzelfde hendeltje bediend; jammer alleen dat er slechts een interval-stand op zit, want op écht regenachtige dagen is een permanent actieve wisser beslist noodzakelijk.

Het verwarmings- en ventilatiesysteem is, met een drietal draaiknoppen, goed te bedienen. De radio is keurig weggewerkt achter een klepje. In ons geval betrof het een zogenaamde 'Radio Renault', een audio-installatie met zes luidsprekers die

vanaf het stuur bediend wordt en die van het Clio-interieur een kleine concertzaal maakt.

Prestaties

De motor maakt deel uit van de nieuwe reeks krachtbronnen, zoals Renault die in 1988 presenteerde onder de veelzeggende naam 'Energy'. In de Clio is zowel een 1,2 als een 1,4 liter versie leverbaar, waarbij wij voor de laatste kozen. Die levert, voorzien van monopoint injectie en geregelde drieweg-katalysator, 57,5 kW (80 pk) en het zal duidelijk zijn dat de 850 kilogram wegende Clio daarmee tot aansprekende prestaties komt.

We kregen de snelheidsmeter daadwerkelijk op de beloofde 175 kilometer per uur en klaarden de sprint naar de '100' in iets meer dan 11 seconden.

De motor start vlot, is soepel en houdt zich voldoende op de achtergrond. Hij laat pas wat van zich horen wanneer er echte prestaties worden verlangd. Maar kruisend met om en nabij de 130 kilometer per uur is het goed toeven in de Clio. De keurige prestaties gaan ook nog hand



...Getint glas is standaard op de RT-versies...



...De bagageruimte is met 265 liter heel behoorlijk en kan variabel worden uitgebreid...

...Fraai interieur met onder meer velours bekleding. Het overzichtelijke dashboard herbergt onder meer een toerenteller...



in hand met keurige verbruikscijfers; wij kwamen met elke liter Euro Loodvrij gemiddeld 13,2 kilometer ver, maar wie het nog wat rustiger aandoet zal nog gunstiger uitkomen.

De motor is gekoppeld aan een heel trefzeker schakelende vijfversnellingsbak, die zelfs in het hoogste verzet nog een redelijke trekkracht etaleert. De achteruit is vergrendeld met zo'n handige ring onder de pookknop; niet nieuw, maar absoluut de beste oplossing.

Onafhankelijk

De Clio staat op een modern, rondom onafhankelijk onderstel. Voor zien we het bekende McPherson-systeem waarbij de voortrein extra in het gareel wordt gehouden door een stabilisatorstang. Achter zijn torsiestaafveren, hydraulische schokdempers en eveneens een stabilisatorstang gemonteerd.

Met dat onderstel vertoont de Clio een weggedrag zoals we dat van moderne voorwielaandrijvers gewend zijn. Hij heeft een prima wegligging, maar zou iets stugger geveerd mogen zijn. Met name in



lange bochten vertoont de carrosserie een lichte neiging tot overhellen. De Clio is enigszins onderstuurd, maar hinderlijk wordt dat nooit. Voeg daarbij dat de rechthoek-stabiliteit uitstekend is en het is verklaard waarom de Clio van ons een dikke voldoende krijgt voor zijn wegligging.

Tenslotte...

...komen we tot de conclusie dat Renault met de Clio een sterke troef heeft losgelaten op de compacte middenklasse. De Clio is ruim en comfortabel, biedt veel waar voor zijn geld, rijdt prettig en heeft in de RT-versie een rijke uitrusting. De 1,4 liter motor laat keurige verbruikscijfers zien en zorgt ervoor dat de Clio ook op de buitenweg een goed figuur slaat.

...Moderne achterkant, met de eigenzinnig vormgegeven wissel op de achterruit...

Accessoires voor uw persoonlijke Clio

RUIME KEUZE

De Renault Clio is een van de meest complete auto's in zijn klasse. Toch vraagt het specifieke gebruik van de individuele rijder vaak om aanvullende accessoires. Of de automobilist wil door middel van deze extra's zijn eigen Clio een persoonlijke tint geven. Om aan deze wensen optimaal tegemoet te komen, ontwikkelde Renault parallel aan de auto een aantal zinvolle accessoires, uiteraard van dezelfde kwaliteit en dezelfde perfecte pasvorm als de Clio zelf. Op deze pagina's een greep uit het assortiment.



...Luxe vloermatten met opschrift 'Clio', voor een goede bescherming van het standaard geleverde tapijt...

...Een stoel-/rugzak is bijzonder handig voor de achterpassagiers...

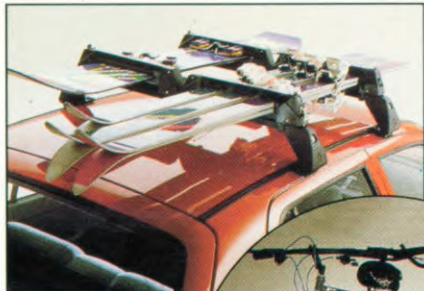


...Een klaptafeltje voor de achterpassagiers...



...Gele mistlampen zorgen voor extra veiligheid tijdens nevelige tochten...





...Prettig in de zomer:
een open dak...

...Tijdens uw
vrijtijdsbesteding
vraagt de
aërodynamisch
gevormde
dakconstructie van uw
Clio om een speciale
allesdrager, skidrager of
fietsendrager...



...Lichtmetalen wielen
geven de Renault Clio
nog een extra sportief
tintje. Deze speciaal
door Renault ontworpen
velgen zijn bovendien
met een beschermende
lak afgewerkt...





AUTOtheek ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE