



Renault Clio

Dulce tentación

Prueba | El que busca un coche compacto, está expuesto a muchas tentaciones. Existen sólidos alemanes, baratos coreanos, ingeniosos japoneses, temperamentales españoles y elegantes italianos. Cada coche es el mejor de su categoría a su propia manera. La última tentación es el Renault Clio. El diseño es más pronunciado que nunca, y además el Clio promete el más bajo consumo de todos. Autozine se dejó seducir para hacer una prueba...

El exterior llamativo del coche se lo debemos a un nuevo diseñador. Hace poco Renault contrató al diseñador holandés Laurens van den Acker. En ese momento el interior del coche estaba prácticamente listo. La tarea de Van den Acker era la de dar al Clio una fuerte personalidad.

Es como si Renault quisiera compensar los anteriores años, porque el nuevo Clio es el coche más llamativo y encantador de su clase gracias a las formas redondeadas y juguetonas que contrastan con sus hombros musculares. Para hacer sobresaltar más al juego de líneas, el Clio está disponible en colores llamativos. De parte de Autozine, opinamos que el Clio se ve mejor en rojo. Por eso hemos elegidos este color para la sesión de fotos.



Con sólo elegir 'rojo' no terminaron las opciones de color. Los compradores pueden entre otras cosas elegir en su color preferido los retrovisores y una raya debajo de las puertas. Este color puede repetirse en el interior si así lo desea el comprador. El salpicadero rojo le queda hermoso al coche de prueba y hace sonreír a quienes entren.

Espacio

A pesar de los alegres colores, el interior es amplio y

maduro. El salpicadero grande y la considerable distancia hasta el parabrisas dan la sensación al conductor y pasajeros de estar viajando en un coche grande. Ese era el punto clave del anterior Clio, y Renault en su sabiduría ha prorrogado esta política. El sentimiento de madurez se debe también al amplio espacio alrededor del conductor. Éste no es un cochecito compacto para la ciudad donde conductor y copiloto están sentados hombro contra hombro.



El espacio atrás es modesto, como en la mayoría de los coches de este tamaño. Sin embargo, el Clio les lleva una ventaja: la forma bien pensada de las puertas traseras facilita la entrada a los pasajeros.

El maletero puede contener exactamente 300 litros y es más grande que el promedio, pero no es el más grande en su segmento. El portón es relativamente pequeño, lo que hace un poco difícil el acceso al maletero. El vidrio trasero es relativamente pequeño y los pilares C son gruesos, por lo cual la vista hacia atrás es limitada mientras se retrocede. Vale la pena considerar la opcional cámara de parqueo.



Equipamiento

El Clio seduce con su apariencia, pero también con el precio. Desde el segundo nivel de equipamiento, ¡el sistema de navegación ya es estándar! Es un sistema relativamente sencillo que fue desarrollado para la marca hermana Dacia. La compaginación simple será vista por muchos compradores como una bendición, ya que la limitada cantidad de opciones facilita el manejo. Las versiones más lujosas del Clio pueden ser equipadas con un sistema de navegación más extenso que fue desarrollado en conjunto con TomTom.

El Clio marca la diferencia con lujo pero también con algunos inventos ingeniosos. Por ejemplo, el sensor de luz está previsto de un lente óptico. El Clio 'mira' hacia adelante y enciende los faros antes de entrar a un túnel.



Los altoparlantes en las puertas delanteras tienen la caja de resonancia grande, porque produce hasta dentro del salpicadero para un sonido con más timbre y vibración. No hay que esperar milagros, pero para un coche pequeño, el sonido es bastante bueno.

Comportamiento en camino

Técnicamente la plataforma de la cuarta generación del Clio está basada en la de la tercera generación. Sin embargo, lo hicieron más ancho y largo, por lo cual el coche es más estable y amplio. El nuevo Clio es más bajo que el anterior para mejorar la aerodinámica y bajar el consumo.



La suspensión fue prácticamente copiada del anterior

Clio. No es una mala decisión, porque el tercer Clio fue y sigue siendo un coche que se deja llevar con facilidad. El agarre en las curvas es excelente, y el confort en carreteras malas es garantizado. En comparación con los competidores, el Clio ofrece poco placer al conducir. A pesar del prometedor diseño, este Renault no es un coche especial para conducir.



Diésel

La mayoría de los motores son diseños nuevos. No es ninguna sorpresa, por supuesto, que Renault tenga como objetivo lograr buenas prestaciones y un consumo bajo. (Recién sería noticia que algún fabricante anunciara motores nuevos más débiles que consumen más).

Primero hemos manejado el motor a diésel de 1.5 litros, que puede ser la opción más interesante para conductores que lo usan para su trabajo, por la interesante combinación precio y fuerza.

Independientemente de las revoluciones el motor diésel de cuatro cilindros siempre entrega casi la misma potencia. Esto significa que el Clio diésel muestra poco carácter y nunca da la sensación de ser rápido. También significa que es bastante relajado manejarlo. Con el motor diésel de 90 cv / 220 Nm bajo el capó, el Clio no es rápido en absoluto, pero el

conductor nunca tiene la sensación de que le falta potencia.



El nivel de sonido es modesto, pero el piloto de prueba tenía en la autopista la inclinación de usar la sexta velocidad, pero no la hay.

Renault emplea todas las tecnologías estándar para bajar el consumo de combustible, como optimizar la fricción interna, un sistema start/stop, neumáticos de baja resistencia, un indicador de marcha, y un botón 'eco' para reducir la potencia del motor. ("10% menos potencia para 10% menos consumo", según un experto de Renault). Aparte de eso, la bomba de aceite funciona solamente cuando es necesario, para así no ocupar potencia. La versión extra económica tiene un portón trasero de plástico de alta calidad que es considerablemente más liviano y así también baja el consumo.

El punto más fuerte del Clio es, que en la práctica se puede llegar al consumo que promete la fábrica. El recorrido de la prueba fue exigente y consistió de carreteras montañosas con muchas curvas donde el coche tenía que trepar como una cabra montañera y también frenar continuamente para curvas hebillas para después volver a acelerar. A pesar de esto, el ordenador mencionó un consumo promedio de apenas 4,8 litros por 100 kms. En una ruta más sencilla con autopistas y carreteras planas el consumo bajó a 3,8 litros; es una cifra que se acerca a los prometidos 3,4 litros por cada 100 kms.

Gasolina

El motor a gasolina no tiene cuatro cilindros como en la mayoría de los coches, sino solamente tres. En la práctica es eso mucho más económico, pero por el redoble y el riesgo de vibraciones indeseadas, un tricilíndrico es menos común. Renault ha resuelto estos problemas con una adaptación del sonido. El motor suena más bajo y entonces no tan 'penoso'. Después Renault no ha economizado en el aislamiento de sonido. Solamente el que sabe y se pone a escuchar, se dará cuenta que el "TCe" emplea tres cilindros. El que no pone atención, pensara que está andando con un motor muy normal.



Para aumentar la potencia sin aumentar el consumo, el motor recibió un turbo. El turbo provoca extra presión en el cilindro con el re-uso de la presión de los gases del escape. El efecto recién se nota con 3.000 rpm. Con revoluciones más bajas, la potencia del motor es suficiente, pero nada más que eso.

Por lo tanto, el conductor es tentado de mantener el motor con revoluciones elevadas. Solamente el conductor que pueda resistir esta tentación, conducirá el "Clio TCe 90" con un consumo agradablemente bajo. En un recorrido nuevamente muy exigente, el consumo llegó a una modesta cifra de 5,4 litros por 100 kms. Algunos coches pequeños tienen dificultad de llegar a este consumo en carretera plana!



Conclusión

¡Qué coche más tentador este Renault Clio! Esto se debe en primer lugar a las líneas juguetonas y la soltura que no tenían los anteriores Clios. El Clio también sabe tentar con su precio. Considerando el espacio y el equipamiento, se puede decir que el Clio tiene un precio modesto.

La apariencia tan prometedora no coincide con prestaciones impresionantes. La conducción, cambiar de marcha y frenar con el Clio son buenos, pero no hay verdadero placer al manejarlo. Los motores tienen prestaciones modestas, aunque tampoco inspiran la extravagancia. Por otra parte, el Clio es agradablemente económico tanto en la teoría como en la práctica. Y es justo allí donde es posible responder a la tentación con el razonamiento. ■



Especificaciones

Renault Clio Dynamique Energy dCi 90

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	406 x 173 x 145 cms
Batalla	259 cms
Peso	1.046 kg
Remolque	570 kg
Remolque frenado	1.200 kg
Contenido del tanque de combustible	40 l
Maletero	300/1146 l
Dimensiones de los neumáticos	195/55R16

Motor y prestaciones



Cilindradas	1461 cc
Cilindros / valvulas	4/2
Potencia	90 cv @ 4000 rpm
Par motor	200 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	11,7 seg.
Velocidad máxima	178 kms/h
Consumo promedio	3,6 l / 100 kms
Consumo urbano	4,1 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,3 l / 100 kms
Emision CO2	93 grs/km

Precio

Precio	€ 17.750
Modelo mas barato	€ 12.950