

De nieuwe Renault Clio.

Na de introductie van de Modus in 2004, gaat Renault door met de vernieuwing en ontwikkeling van haar gamma in het B-segment. De Clio III is een nieuw hoofdstuk in geschiedenis van de Clio die in 1990 begon en ongekend succesvol is gebleken. De derde generatie van dit topmodel is de nieuwe referentie voor het segment. De Clio III is groter en ruimer en biedt veel rijplezier door dynamische weggedrag en haar comfort. Bovendien getuigt deze auto wederom van de expertise van Renault op het gebied van veiligheid.

De Clio III neemt het roer over van de Clio II en heeft met haar dynamiek, elegantie en ruimte meer dan ooit "alle kenmerken van het hogere segment". Deze auto is voorzien van uitrustingen die we alleen kennen uit de hogere segmenten, maar behoudt echter de compactheid die kenmerkend is voor deze klasse.

De soepele en sensuele lijnen van de Clio III weerspiegelen het dynamische karakter en het rijplezier dat deze auto te bieden heeft. Het warme en verzorgde interieur biedt ruimte aan vijf personen. Om aan de verwachtingen van de klanten te kunnen voldoen, is de Clio III leverbaar in 6 ambiances en 3 uitrustingsniveaus.

Met een lengte van 3,99 m is de Clio III een maatje groter geworden en beschikken de inzittenden zowel in de 3-deurs als in de 5-deurs versie over meer ruimte. Het vele licht in het interieur geeft een ruimtelijk gevoel dat ongekend is in deze klasse. De rijpositie en de ergonomische bedieningen verschaffen de bestuurder de nodige rust. De auto is uitgerust met tal van comfort- en veiligheidsuitrustingen; sommige daarvan, zoals de handsfree Renault Card, zijn nieuw in dit segment.

De Clio wordt geproduceerd op het B-platform van de Renault-Nissan Alliantie. Het onderstel is afgeleid van dat van de nieuwe Mégane. De rijkwaliteiten komen voort uit een natuurlijk evenwicht dankzij een grote wielbasis, ruime spoorbreedten en een laag zwaartepunt. Deze essentiële gegevens komen goed tot hun recht in de uitstekende wegligging.

Vanaf de introductie is de Clio III leverbaar met een groot aantal benzine- en dieselmotoren die conform de nieuwe Euro 4 emissienorm zijn. Het aanbod benzinemotoren bestaat uit een 1.2 16V (75 pk), een 1.4 16V (100 pk) en een 1.6 16V (110 pk). Van de Dieselmotoren is de 1.5 dCi leverbaar met drie vermogens: 70 pk, 85 pk en 105 pk. De motoren kunnen gekoppeld worden aan dezelfde versnellingsbakken als die van de Modus. De Clio III deelt een belangrijke technische innovatie met de Modus; een gerobotiseerde versnellingsbak waarvan de schakelklippers zich achter het stuur bevinden.

Het akoestische comfort, een belangrijke factor voor het rijplezier en – comfort, is vanaf de eerste fasen van het project een aandachtspunt geweest. Het resultaat is dat de Clio III op dit gebied tot de beste in deze klasse behoort.

De Clio III streeft naar perfectie voor wat betreft veiligheid en profiteert daarbij van alle kennis van Renault op het gebied van actieve en passieve veiligheid. Net als zijn voorgangers wil ook de Clio III de beste resultaten halen bij de EuroNCAP crashtests. De Clio III is gemakkelijk bestuurbaar en beschikt over een uitstekend remsysteem. De auto is standaard uitgerust met een 8.0 ABS-systeem van Bosch met elektronische remkrachtverdelers (EBV) en noodstopbekrachtiging. De Clio III is verder leverbaar met het Elektronisch Stabiliteits Programma (ESP), dat ook tractiecontrole (ASR), onderstuurcontrole en

motorslipkoppelregeling (MSR) omvat, waarbij laatstgenoemde een systeem is dat het motorkoppel verhoogt bij abrupt gas loslaten of terugschakelen.

Na de Modus biedt ook de Clio III actieve bochtverlichting. Xenonlampen met extra bereik zijn ook leverbaar; deze lampen garanderen een perfect zicht in het donker.

Voor de passieve veiligheid is een streng eisenpakket gehanteerd, geheel in de lijn van de verplichting en de expertise van Renault op dat gebied. De constructie van de Clio III bevat talrijke geprogrammeerde kreukelzones; zo is de carrosserie geschikt voor de fixeersystemen van het nieuwste Renault SRP-beschermingssysteem. Het veiligheidssysteem van de Clio III bestaat uit maximaal acht airbags, waarvan twee adaptieve frontairbags met spankrachtbegrenzer en dubbele gordelspanner op de voorste zitplaatsen. In de Clio III wordt op de middelste plaats van de achterbank bovendien een nieuw veiligheidsconcept geïntroduceerd voor kinderen van 6 tot 10 jaar.

De nieuwe Clio bewijst opnieuw dat Renault vooruitstrevend is in veiligheid. De nieuwe Clio heeft als achtste model van Renault de maximale score van 5 sterren behaald bij de toonaangevende Euro NCAP crashtests.

Een gebruiksvriendelijke, zuinige en milieuvriendelijke auto

De Clio III maakt het de gebruikers gemakkelijk: zo is het onderhoudsinterval 30.000 km voor alle benzinemotoren en 20.000 km voor alle dieselmotoren. De concept- en productiekwaliteit garandeert een langere levensduur en een lagere kilometerkostprijs. Bovendien is de Clio III milieuvriendelijk: 95% van het totale gewicht kan eenvoudig gerecycled worden. Met de oplossingen die gebruikt zijn voor het 'eco-concept' van de Clio III loopt Renault bovendien vooruit op de op handen zijnde beperkingen met betrekking tot het gebruik van zware metalen.

Renault gaat gestaag door met de vernieuwing van haar gamma compacte auto's

Renault is één van de belangrijkste constructeurs in het segment van de compacte auto's. Deze strategische sector vertegenwoordigt meer dan één derde van de Europese markt, ofwel 5 miljoen auto's. Met de Clio III, de in 2004 geïntroduceerde Modus en de nog altijd succesvolle Twingo streeft Renault voor 2005 naar een marktaandeel van bijna 11% in Europa.

De vernieuwing van het aanbod compacte auto's is van start gegaan met de Modus en heeft bij Renault geleid tot de ontwikkeling van een nieuw industrieel systeem waarbij iedere fabriek (Flins en Bursa en ook Dieppe voor de Renault Sport versie) gericht is op één type auto. De startinvestering van de Clio III bedroeg 953 miljoen euro, waarvan 630 miljoen in productie werd geïnvesteerd.

De Clio III is wederom een succesvol ontwerp van Renault. De compacte lijnen zijn zowel sportief als robuust, vloeiend en verleidelijk. In de auto voeren charme, verleiding en comfort de boventoon.

De Clio III drukt sportiviteit en rijplezier uit. Zo is hij voorzien van een lange wielbasis, met een zeer korte overbouw achter en 'schoudevormige' achterscheren; de Clio III staat solide en dynamisch op zijn wielen.

Aan de voorkant wordt zijn levendige karakter nog eens benadrukt door een grote luchtinlaat

onder in de bumper. De lijnen van de grill en de middelste nerf van de motorkap buigen naar het verticaal geplaatste logo toe. De smal uitlopende koplampen liggen in de lijn van de bovenste luchtinlaten; ze geven de Clio III een intense blik, die nog sportiever is met de 'Pack Look / Pack Style' (verschillend per land), dankzij het donkergekleurde frame in de koplampen. De overgang tussen de motorkap en de voorruit, en de dakstijlen volgen een zuivere en vloeiende lijn. Over de zijkanten van de auto loopt tot aan de achterlichten een lijn die nog eens benadrukt wordt door de portiergrepen; het ontwerp van de portieren en het zijpaneel van de 3-deurs versie versterken het profiel, terwijl de korte overbouw vóór en achter en de ruime spoorbreedten zelfs als de auto stil staat robuustheid en kracht uitstralen. De lijnen van de zijkanten van de carrosserie komen samen onder de achterruit en vormen een V die in combinatie met de gebogen achterlichten de achterkant van de Clio III kenmerkt.

De ontwerpers en ingenieurs hebben onafgebroken gewerkt aan de Clio II om het interieur van de Clio III nog aantrekkelijker, warmer en comfortabeler te kunnen maken. Het Touch Design concept biedt de inzittenden een zachtheid en raffinement die ongekend zijn voor het B-segment. Het dashboard en de middenconsole vertonen zachte en vloeiende welvingen, in tegenstelling tot de rechte stukken die we vaak zien in de huidige auto-interieurs. Het Touch Design concept is ook terug te vinden in de portierpanelen en de bediening van de uitstroomopeningen van het ventilatiesysteem; deze voelen aangenaam aan en hebben de vorm van een squashbal om het gebruik ervan te vergemakkelijken.

De kap van het instrumentenpaneel omlijst een duidelijk, goed leesbaar en sportief uitgevoerd instrumentarium. De overzichtelijke middenconsole bevat de knoppen voor de ventilatie/airconditioning, de radio, de alarmlichten, de centrale portiervergrendeling en, bij de versies met handsfree Renault Card, ook de start/stop knop. Het aparte display van de radio is keurig weggewerkt in het design van het dashboard.

Het gevoel van ruimte en comfort wordt verder versterkt door een elektrisch panoramisch schuifdak met ruime afmetingen (1,29 m lang en 0,86 m breed). Dit dak bestaat uit twee panelen, een verschuifbaar paneel vóór en een vast paneel achter. Het dak kan elektrisch bediend worden met een draaiknop met sneltoetsfunctie en standaard anti-klemfunctie.

Zes ambiances, drie uitrustingsniveaus: een gamma 'à la carte'

Om aan vrijwel alle verwachtingen van haar klanten te kunnen voldoen, biedt Renault in eerste instantie vijf ambiances (Authentique, Expression, Dynamique, Privilège en Initiale) op de Clio III, plus drie uitrustingsniveaus (Basis, Comfort en Luxe), die later aangevuld zullen worden met de Renault Sport versie. Deze ambiances kunnen gecombineerd worden met de verschillende uitrustingsniveaus en motoren.

Bij de ambiance Authentique staat eenvoud centraal. Sobere bekledingen, donkergrijs 'Carbone Foncé' voor het bovenste gedeelte van het dashboard en lichter voor het onderste gedeelte. In combinatie met een bekleding met eenvoudige geometrische figuurtjes, draait deze ambiance zonder saai te zijn om licht en schaduw. De motiefjes van de bekleding zijn in mindere mate terug te vinden in de strips tussen het dashboardkastje en het bovenste gedeelte van het dashboard. Aan de buitenkant is de Clio III voorzien van bumpers in de carrosseriekleur en grijze stootranden.

De ambiance Expression geeft de voorkeur aan kleur. Het dashboard verschilt van de ambiance Authentique door het lichte onderste gedeelte in 'Greige Clair'. De verrassende bekleding voelt zacht aan en heeft meer kleur. Het rechtopstaande deel van de middenconsole

en de dashboardstrip zijn uitgevoerd in dezelfde materialen en kleuren. Aan de buitenkant heeft de ambiance Expression, naast de buitenspiegels in carrosseriekleur, dezelfde kenmerken als de ambiance Authentique.

De ambiance Dynamique is buitengewoon sportief. Het hele dashboard is donker 'Carbone Foncé'. De dashboardstrip is chroomkleurig met satijnglans. Het display van de airconditioning, de afsluitring van de hoes van de versnellingspook, de uitstroomopeningen en de tellers zijn allemaal omrand met een chroomkleurige omlijsting met satijnglans. Vanaf deze ambiance is de Clio III voorzien van een 'slush' dashboard, dat zachter en soepeler aanvoelt. Blauw- en roodkleurige 3D accenten in de stoffen geven het geheel een speciaal tintje. Aan de buitenkant zijn de stijlen tussen de voorste en achterste zijruiten en de buitenspiegels vanaf de ambiance Dynamique in de kleur van de carrosserie. Verder is de ambiance Dynamique standaard uitgerust met 15inch lichtmetalen velgen.

De ambiance Privilège is overwegend licht en straalt comfort uit. Het tweekleurige dashboard doet warm en licht aan: 'Carbone Foncé' voor het bovenste gedeelte en 'Grège Clair' onderaan, wat er zacht en comfortabel uitziet. De bekleding voelt comfortabel aan en ziet er mooi uit. De chroomkleurige elementen met satijnglans, die we ook bij de ambiance Dynamique terugvinden, zijn hier 'Grège Clair' en komen ook terug in de middenconsole. De portiergrepen zijn chroomkleurig met satijnglans.

De ambiance Initiale maakt gebruik van mooie en elegante materialen: leder, chroom en hout (kersenhout en vierkantjes van notenhout), alleen specifiek voor de modellen uit het Initiale gamma. De verschillende elementen in het interieur zijn uitgevoerd in heldere kleuren. De stoelen en portierpanelen in zacht en dik leder zijn omrand met een donkerdere bie. De Initiale versie onderscheidt zich aan de buitenkant door de zijstrips, de stootranden van de bumpers, standaard speciale lichtmetalen 16 inch velgen; overeenkomsten met de ambiance Privilège zijn twee nieuwe kleuren, 'Beige Poivre' en 'Bronze Doré', en chroomkleurige portiergrepen met satijnglans.

Het aanbod wielen is zeer uitgebreid met drie breedten en twee diameters:

- 165 mm en 185 mm voor 15 inch, met keuze uit ofwel 3 wioldoppen "afhankelijk van de ambiance", ofwel een optie lichtmetalen velg;
- 195 mm voor 16 inch, met ofwel een wioldop, ofwel twee optionele lichtmetalen velgen (één is exclusief voor de ambiance Dynamique). De ambiance Initiale heeft standaard een exclusieve velg.

Kwaliteit en stijl

In de Clio III is buitengewoon veel aandacht besteed aan de waarneembare en reële kwaliteit en aan de gebruikte materialen. Bij het dashboard is extra gelet op spelingen en de aansluiting van het materiaal op de ondergrond. Het rechtopstaande gedeelte van de middenconsole gaat perfect op in de rest van het dashboard. Ook het dashboardkastje sluit naadloos aan op de sierstrip die het dashboard siert. De portierpanelen zijn vanaf de ambiance Dynamique voorzien van een met schuimrubber gevulde steun. Dat zorgt voor samenhang met het dashboard en extra comfort voor de inzittenden op ellebooghoogte.

De Clio III: de grootste afmetingen in zijn klasse, de ruimte en het comfort van hatchbacks uit een hoger segment. Het comfort van de bestuurder en de passagiers is een prioriteit voor Renault. De Clio III is daarom voorzien van een scala aan uitrustingen. Sommige daarvan zijn nieuw voor dit segment, zoals de handsfree Renault Card.

Clio III introduceert nieuwe norm voor B-segment. Met een totale lengte van 3.986 mm, een breedte van 1.707 mm, een wielbasis van 2.575 mm en een totale hoogte van 1.493 mm (58 mm meer dan de Clio II), wordt de Clio III met een zee aan ruimte de nieuwe referentie in het B-segment. De wendbaarheid heeft daar niet onder te leiden: de draaicirkel tussen stoepanden van de Clio III is slechts 10,30 m.

Alle kenmerken van het hogere segment.

De Clio III biedt ongekend veel ruimte voor deze klasse. Dit gevoel van ruimte wordt nog vergroot door een enorme lichtinval en een uitstekend zicht rondom, dat 10% groter is dan bij de Clio II. Achter het stuur profiteert de bestuurder van hetzelfde goede zicht als in de Modus. Het zicht rondom en naar achteren is ook uitstekend en is er weer een stukje op vooruit gegaan ten opzichte van de Clio II.

Met 2,459 m² behoort het glasoppervlak van de Clio III tot één van de grootste in het B-segment. Om ook een optimaal thermisch comfort te kunnen bieden, is de Clio III (met een interieurvolume van 2,9 m³) voorzien van het airconditioningssysteem dat voor het B-platform gemaakt is en al toegepast is op de Modus. Door de compactheid ervan is er meer ruimte voor het dashboardkastje vrijgekomen. De Clio III neemt de eenvoudige en gebruikersvriendelijke knoppen voor de ventilatie en airconditioning over van de Mégane II.

De Clio III is warm en gastvrij. Het interieur biedt systemen en prestaties van het niveau van het bovenliggende segment, wat aanzienlijk verbeterd is ten opzichte van de Clio II. Met een breedte op schouderhoogte van 1.380 mm op de voorste zitplaatsen (ofwel 28 mm meer dan de Clio II) en van 1.343 mm (5-deurs versie) of 1.362 mm (3-deurs versie) op de achterste zitplaatsen, is de Clio III leider in dit segment. De aanzienlijke hoofdruimte benadrukt het gevoel van ruimte en is onverwacht royaal, gelet op de compactheid vanaf de buitenkant. Op de achterste zitplaatsen zorgen de behoorlijke hoofdruimte en de zeer royale knieruimte ervoor dat de Clio III met het nodige comfort plaats kan bieden aan mensen die langer dan 1,88 m zijn, ofwel 9,5% van de Europeanen. Het panoramische schuifdak is slechts beperkt van invloed op de ruimte in het interieur.

De toegang tot de achterste zitplaatsen van de 5-deurs versie is buitengewoon gemakkelijk. Om het buigen van het bovenlichaam tot een minimum te beperken, zijn de afmetingen van de portieropening de grootste in dit segment (45 mm meer dan de Clio II). Door de architectuur van het interieur kunnen de achterste passagiers hun voeten beter kwijt. Om achter in de 3-deurs versie te gaan zitten, moet de stoel gekanteld worden met behulp van een hendeltje met geheugenfunctie (net als bij de Mégane II), zowel via de rechter- als de linkerkant van de auto.

De Clio III beschikt over een zeer royale kofferruimte: 288 dm³ (VDA), met de achterbank in de normale stand en onder de hoedenplank gemeten. Het laadvolume neemt toe tot 694 dm³ (VDA) als de bank neergeklapt is en er tot aan de bovenste rand van de voorste rugleuningen gemeten wordt, en zelfs tot 1.038 dm³ (VDA) als de bank neergeklapt is en er tot aan het dak gemeten wordt. De Clio III beschikt bovendien over een dashboardkastje met een inhoud van 9,4 liter, dat gekoeld is in de versies met airconditioning, portiervakken vóór van 2,4 liter met ruimte voor een fles van 1,5 liter, portiervakken achter van 1 liter en, optioneel of afhankelijk van het uitrustingsniveau, opbergladen onder de voorstoelen.

De indicator voor bruikbare ruimte, IG02 genoemd, bepaalt de ruimte die door de inzittenden van een auto benut kan worden. Deze waarde geeft in cijfers weer over hoeveel ruimte de

inzittenden beschikken en wordt berekend op basis van de volgende afmetingen:

- verticaal vóór en achter (hoogte zitting en verticale ruimte tussen de stoel en het dak onder een hoek van 14°),
- in de breedte vóór en achter (breedte op schouderhoogte),
- in de lengte (ruimte bij de knieën van de achterste passagiers en de afstand tussen de pedaalunit en de zitting ter hoogte van de heupen van de achterste passagier).

De indicator voor bruikbare ruimte van de Clio III is 5.515 voor de 5-deurs versie en 5.575 voor de 3-deurs versie, ofwel de grootste waarde van hatchbacks uit het B-segment en vergelijkbaar met het bovenliggende segment.

De Clio III heeft het comfort van zijn passagiers hoog in het vaandel. De rijpositie behoort tot de beste in deze klasse. Het stuurwiel is in een ideale stand voor de bestuurder geplaatst en is in hoogte verstelbaar (en in diepte verstelbaar bij de modellen met handsfree Renault Card). De stoelen zijn aangenaam zacht en comfortabel. Er is hard gewerkt aan de dichtheid van de schuimvulling van de zitting, zodat de stoelen onder alle omstandigheden een uitstekende ondersteuning bieden. De bedieningen voor de afstelling van de voorstoelen vallen natuurlijk in de hand. Door de hoogteverstelling van de stoel kan iedereen een voor hem of haar ideale zitpositie instellen.

Achterin profiteren de passagiers ook van een hoge mate aan comfort, dankzij de weldoordachte vorm en dichtheid van de schuimvulling van de bank, waardoor een zeer goede zijdelingse ondersteuning verkregen wordt. De achterbank is leverbaar in twee versies: uit één stuk (1/1) voor de *ambiance Authentique* en in delen 1/3-2/3 (voor de overige ambiances). Bij de *ambiance Dynamique* is de middelste zitplaats bedoeld voor kinderen, zonder extra uitrustingen. De verkorte en verhoogde zitting is zeer geschikt voor een kind van 6 tot 10 jaar. Deze derde zitplaats achter is voorzien van een hoofdsteun die aangepast is aan de lichaamsbouw van een kind (optie). Het geheel vormt een ergonomische cocon die de hals en de nek ondersteunen. Als het kind slaperig is, vermindert dit systeem vermoeidheid van de nek en wordt het kind in een goede positie gehouden ten opzichte van de veiligheidsgordel.

Het instrumentarium is afkomstig van de *Mégane II*. Afhankelijk van het uitrustingsniveau zijn er twee versies leverbaar. Het instrumentarium bevindt zich in een ideale hoek ten opzichte van de bestuurder en is daarom zeer overzichtelijk en duidelijk leesbaar. De verschillende weergaven zijn perfect afgebakend; de verschillende grootten van de karakters onderscheiden de gegevens van elkaar op grond van het soort informatie. Bij de ambiances *Authentique* en *Expression* zijn de indicatoren voor het brandstofpeil en de koelvloeistoftemperatuur streepjes op het display van de boordcomputer. Bij de ambiances *Dynamique*, *Privilège* en *Initiale* kunnen er op dit display tot 70 berichten weergegeven worden. Het geheel is beter leesbaar dankzij een functie die voor het eerst op de *Mégane II* verschenen is en waarmee de informatie achtereenvolgens weergegeven kan worden naar zowel boven als beneden. Bij deze drie ambiances worden het brandstofpeil en de koelvloeistoftemperatuur weergegeven in de vorm van een analoge brandstofmeter en thermometer.

Net als de *Modus* is de Clio III leverbaar met het *Carminat* navigatiesysteem met pictogramweergave. Dit systeem maakt gebruik van een matrixdisplay dat zich in het midden boven aan het dashboard bevindt. De bestemming kan ingevoerd worden met behulp van een draaiknop. Al naar gelang de navigatie worden kruisingen weergegeven door pijltjes die aangeven welke richting er gevolgd moet worden, in combinatie met gesproken berichten.

Naast de precieze positie in real time, geeft het systeem ook de geschatte aankomsttijd en de nog af te leggen afstand aan. Het Carminat navigatiesysteem met pictogramweergave omvat bovendien de functies van de radio en de CD-speler. Er zal ook een autoradio met MP3 speler als optie leverbaar zijn.

Afhankelijk van het uitrustingsniveau of optioneel, is de Clio III voorzien van:

- Parkeersensoren achter,
- een sensor met dubbele functie: een regensensor die automatisch de ruitenwissers activeert en de wissnelheid regelt, en een lichtsensoren die automatisch de verlichting activeert als de lichtintensiteit afneemt,
- een snelheidsregelaar/-begrenzer. Met dit systeem kan de bestuurder een constante snelheid of een maximumsnelheid instellen. De snelheidsregelaar wordt over het algemeen alleen op auto- en snelwegen gebruikt. De snelheidsbegrenzer is meer geschikt voor in de stad of in druk verkeer.

Akoestiek: een verhaal apart

De Clio III is leider in zijn segment op het gebied van akoestiek. Er is veel werk verricht aan de carrosserie om de geluiden te filteren die afkomstig zijn van de motor en de transmissie en de geluiden die doorgegeven worden door het onderstel. De dieselmotor, die kenmerkend is voor dieselmotoren, is aanzienlijk beperkt dankzij het multi-point injectiesysteem; het dubbel dempende vliegwiel draagt in ruime mate bij aan de vermindering van het motorgeluid en het gebrom in de lage toerentalgebieden. De isolatie tussen de motor en het interieur, zoals die van aërodynamische geluiden, is er eveneens behoorlijk op vooruit gegaan.

De Clio III is hiermee de eerste auto in het B-segment die van deze technologie profiteert. Met de handsfree card nemen de sensoren in de auto automatisch de aanwezigheid van de kaart waar zodra deze zich in de waarnemingszone bevindt, ofwel 1,2 m rondom de portieren en kleppen. Deze portieren worden ontgrendeld zodra één van de portiergrepen vastgepakt wordt, dankzij optische sensoren die zich aan de achterkant van de greep bevinden. De motor kan gestart worden zonder de kaart in de lezer te steken: de aanwezigheid van de kaart in het interieur is voldoende dankzij de startantennes die zich in het interieur en de kofferruimte bevinden. De startprocedure is beveiligd: de rem of het koppelingspedaal moet worden ingetrapt, waarmee bijvoorbeeld voorkomen wordt dat een kind de auto kan starten door gewoon op de 'START' knop te drukken. Net als bij de Mégane II vindt de vergrendeling van de Clio III niet automatisch plaats: er moet op een contact gedrukt worden dat zich op de handgreep van ieder portier en midden op het logo van de achterklep bevindt.

Voor wat rijplezier betreft, steekt de Clio III dankzij zijn rijkwaliteiten met kop en schouders boven de rest van zijn klasse uit. De voor- en achtertreinen garanderen een zeer goede verhouding tussen wegligging en comfort. De bestuurder kan volop genieten van het gebruiksgemak van het aanbod motoren en versnellingsbakken die aan alle behoeften zijn aangepast.

Het onderstel van de Clio III is afgeleid van die van de Mégane II en garandeert een combinatie van strakke geleiding en een uitstekende filtering van trillingen en geluiden. Ze maken volop gebruik van een basis bestaande uit een lange wielbasis, de langste in dit segment, en ruime spoorbreedten, twee fundamentele gegevens voor een geslaagde combinatie van stabiliteit en efficiency. De voortrein is van het type pseudo MacPherson gekoppeld aan een rechthoekige onderste draagarm, en zorgt voor een goede wegligging en het nodige comfort, evenals voor de ontkoppeling van longitudinale en transversale krachten.

Zo wordt het mogelijk om een hoge mate van transversale stijfheid te verkrijgen – gunstig voor de wegligging – terwijl het comfort wordt verhoogd door de longitudinale schokken op te vangen. De voortrein is bevestigd op een gefilterd subframe dat eveneens bijdraagt aan het comfort doordat de trillingen en hinderlijke geluiden worden opgevangen.

De achtertrein, eveneens identiek aan die van de Mégane II, bestaat uit een geometrisch geprogrammeerde, soepele as in combinatie met schroefveren. Het vervormbare profiel bevat een stabilisatorstang voor het optimaal controleren van de rolneiging van de carrosserie. De efficiënte demping zorgt in combinatie met de grote veeruitslagen voor een comfortabele vering. De keuze voor elastische scharnierpunten voor de voor- en achtertrein draagt bij aan de filtering van oneffenheden in het wegdek. De Clio III is standaard uitgerust met een doorontwikkelde elektrische snelheidsafhankelijke stuurbechrachting (16 bechrachtingskarakteristieken), waarvan de instellingen een soepele en nauwkeurige geleiding ten goede komen. De draaicirkel tussen stoepranden is slechts 10,30 m.

De Clio III is leverbaar in twee wieldiameters. De grootte van de banden is 15 inch in twee breedten (165 mm en 185 mm) en 16 inch (195 mm). Er is bijzonder veel aandacht besteed aan de stijfheid van de banden om de efficiënte en veilige wegligging van de Clio III optimaal te benutten en om actief bij te dragen aan zo kort mogelijke remwegen. Bovendien is er hard gewerkt aan de rolweerstand van de banden zodat het brandstofverbruik lager ligt.

Een uitgebreid aanbod motoren en versnellingsbakken laat de rijkwaliteiten van de Clio III volledig tot hun recht komen. Het benzineaanbod bestaat bij de introductie uit drie 16 kleppen-motoren die aan emissienorm Euro 4 voldoen: 1.2 16V 75 pk (55 kW), 1.4 16V 100 pk (72 kW) en 1.6 16V 110 pk (82 kW). Deze laatstgenoemde motor beschikt over een inlaatnokkenasverstelmechanisme voor meer rijcomfort en een lager brandstofverbruik. In het eerste kwartaal van 2006 zal er een van de Alliantie afkomstige 2.0 l 16V motor van 140 pk (103 kW) leverbaar zijn. Al deze motoren zijn uitgerust met een elektronisch gaspedaal dat een gemotoriseerd smookklephuis aanstuurt voor een nauwkeurigere controle van de motor ten gunste van het rijcomfort. Ze zijn bovendien conform de emissienorm Euro 4 en uitgerust met het ingebouwde bewakingssysteem (On Board Diagnostic) dat een efficiënte werking van de emissiecontrole garandeert. Het dieselgamma bestaat bij de introductie uit drie 1.5 dCi motoren met een vermogen van 70 pk (50 kW), 85 pk (63 kW) en 105 pk (78 kW). Ook deze motoren zijn allemaal conform emissienorm Euro 4.

1.6 16V 110 pk (82 kW)

De van de Mégane II afkomstige 1.6 16V motor (K4M) ontwikkelt een vermogen van 110 pk (82 kW) bij 6.000 t/min en een maximaal koppel van 151 Nm (15,7 mkg) bij 4.250 t/min. Deze motor met een cilinderinhoud van 1.598 cm³ is voorzien van een inlaatnokkenasverstelmechanisme. Dit mechanisme werkt continu over een gebied van 45° van de hoek van de krukas. De constante variatie verbetert de prestaties, het brandstofverbruik en het rijcomfort voor wat betreft ieder punt van de motor. Het inlaatnokkenasverstelmechanisme zorgt bovendien voor een aangenaam stationair toerental, wat erg aangenaam is in de stad. 90% van het maximale koppel is beschikbaar over een ruim toereengebied van 2.000 tot 5.750 t/min. Daarmee is deze motor zeer levendig en aangenaam in gebruik, lineair en zonder haperingen in de lage en tussenliggende toerentalgebieden. Net als bij de Modus is deze motor uitgerust met een nieuwe katalysator met keramiek met een hogere dichtheid om aan emissienorm Euro 4 te voldoen. Met deze motor is het brandstofverbruik van de Clio III slechts 6,6 l/100 km (158 g CO₂/km). Net als de 1.4 16V motor heeft deze motor een groot verbindingsvlak tussen de motor en de versnellingsbak ten

gunste van de akoestiek.

Drie soorten versnellingsbakken voor alle soorten gebruik

Om de motoren van de Clio III optimaal te benutten, zijn er drie soorten versnellingsbakken leverbaar: een handgeschakelde versnellingsbak met 5 of 6 versnellingen, een gerobotiseerde versnellingsbak en een automatische versnellingsbak. De handgeschakelde 5-versnellingsbak (JHQ en JHR), dezelfde als die in de Modus, is leverbaar op alle motoren, behalve de 2.0 16V en de 1.5 dCi 105 pk, die aangeboden zullen worden met een handgeschakelde 6-versnellingsbak (TL4). De gerobotiseerde versnellingsbak (JA3 en JA5) is voorzien van schakelflippers op het stuurwiel en wordt gekoppeld aan de 1.2 16V en de 1.5 dCi 85 pk motoren. Ten slotte is de pro-actieve 4-trapsautomaat (DP0) leverbaar op de 1.6 16V en 2.0 16V. De handgeschakelde 6-versnellingsbak (TL4) is de eerste versnellingsbak die door de Alliantie ontwikkeld is. Na de Modus is de Clio III de tweede auto in het B-segment die over een 6-versnellingsbak beschikt in een dieselversie. Deze motor heeft een capaciteit van 240 Nm (24,5 mkg). De 6e versnelling, die langer is dan de gebruikelijke laatste versnelling van een 5-versnellingsbak, verbetert de akoestiek en zorgt voor een lager brandstofverbruik bij hoge constante snelheden. De beter op elkaar aansluitende overbrengingsverhoudingen bieden meer pit en een beter acceleratievermogen.

De gerobotiseerde versnellingsbak zal ook worden toegepast in de Modus en is gemaakt op basis van een handgeschakelde versnellingsbak met een elektro-hydraulische stelmotormodule. Hij biedt twee gebruiksfuncties: automatisch (er wordt geschakeld zonder tussenkomst van de bestuurder) of semi-automatisch met sequentiële bediening. Naast de automatisering van het schakelen en de beperkte meerkosten voor de klant, heeft de gerobotiseerde versnellingsbak als voordeel dat het brandstofverbruik met ongeveer 10% afneemt. Er kan geschakeld worden met behulp van de versnellingspook of met de schakelflippers die zich achter het stuur bevinden.

Ten slotte is er nog een automatische versnellingsbak leverbaar op de 1.6 16V 110 pk motor en begin 2006 ook op de 2.0 16V 140 pk motor: de pro-actieve 4-trapsautomaat met sequentiële bediening. Door die laatste functie kan de bestuurder zelf schakelen door de versnellingspook te bewegen, nadat deze vanuit de 'drive' stand in de handbediende stand is gezet. Om de mechanica te beschermen kan er niet terug- of opgeschakeld worden bij een ongeschikt motortoerental. Als er afgeremd wordt, wordt automatisch de voor die rijnsnelheid meest geschikte versnelling ingeschakeld, ongeacht de geselecteerde rijfunctie. Een te hoog of een te laag motortoerental is dus onmogelijk.

De schakelflippers

De schakelflippers achter het stuurwiel worden over het algemeen gebruikt voor sportauto's of auto's uit het topsegment, maar zijn bij Renault nu, na de Modus, ook leverbaar op de Clio III op de versies met gerobotiseerde versnellingsbak. Voor een betere ergonomie bestaat het concept uit vaste armen aan beide kanten van de bovenkant van de stuurkolom: een flipper links om terug te schakelen en een flipper rechts om op te schakelen. Door hun positie behoudt de bestuurder een uitstekend zicht op het instrumentenpaneel. Bovendien bevinden de flippers zich op een logische plaats, gezien de stand van het stuurwiel. Samen met de andere functies aan de stuurkolom (satellietbediening radio, bedieningshendels) stellen de schakelflippers de bestuurder in staat om zijn handen onder alle omstandigheden op het stuur te houden. Voor een optimale ergonomie wordt de ingeschakelde versnelling weergegeven op het instrumentenpaneel.

De Clio III streeft naar perfectie op het gebied van veiligheid. Hij profiteert van alle kennis van Renault op dit gebied, zowel voor wat betreft het voorkomen van ongevallen als de bescherming van de inzittenden in geval van een aanrijding. De Clio III heeft het evenals voor de voorgaande programma's gemunt op de beste score bij de EuroNCAP crashtests.

Actieve veiligheid als uitgangspunt bij de ontwikkeling van de Clio III

Actieve veiligheid behoort naast design en ruimte tot de drie prioriteiten die Renault voor de Clio III gesteld heeft. De Clio III is een leuke en gemakkelijk te besturen auto. Het chassis en het onderstel garanderen een stabiliteit die weinig te vrezen heeft van het soort weg, zijwind of remmen en accelereren. De rolneiging van de carrosserie is onder controle. De diameter van de stabilisatorstangen (20,5 mm) en nieuwe schokdemperkleppen dragen bij aan een uitstekende stabiliteit ten gunste van een dynamisch en veilig rijgedrag van de Clio III.

Of hij nu uitgerust is met standaard vier schijfremmen voor de motoren 1.6 16V, 2.0 16V en 1.5 dCi 105 pk (ook leverbaar met de optie ESP) of met schijfremmen vóór en trommelremmen achter (op de rest van het gamma), de Clio III profiteert van een krachtig en efficiënt remsysteem. De remmen hebben een grote diameter (260 mm vóór en 240 mm achter) en een aanzienlijke dikte (22 mm vóór en 8 mm achter). De remcapaciteit en de bestendigheid tegen verhitte van het remsysteem van de Clio III garanderen remwegen die tot de kortste in dit segment behoren.

De Clio III is voorzien van de allernieuwste rijhulpsystemen. Net als veel modellen uit hogere segmenten is de Clio III standaard uitgerust met het nieuwste ABS Bosch 8.0 systeem met elektronische remkrachtverdelers EBV en noodstopbekrachtiging. In geval van een noodstop worden de alarmlichten automatisch geactiveerd.

De Clio III is verder optioneel leverbaar met het Elektronisch Stabiliteits Programma (ESP) met onderstuurcontrole. De koers van de auto wordt gecorrigeerd door een afname van het motorkoppel en inschakeling van het remsysteem om snelheid te minderen. De onderstuurcontrole grijpt in op de twee wielen aan de zijkant of op alle vier de wielen, afhankelijk van de mate van onderstuur.

Het ESP-systeem wordt aangevuld door de tractiecontrole ASR voor het weggrijden en accelereren op ondergronden met weinig grip. Deze functie kan onder de 50 km/uur uitgeschakeld worden met een knop op het dashboard, zodat er gemakkelijker weggereden kan worden op een losse of ongelijke ondergrond. Het systeem wordt automatisch weer geactiveerd iedere keer dat de motor gestart wordt of zodra de snelheid 50 km/uur overschrijdt. De motorslipkoppelregeling (MSR) voorkomt dat de aangedreven wielen blokkeren bij abrupt gas loslaten of terugschakelen op een glad wegdek.

De Clio III is verder optioneel leverbaar met het bandenspanningscontrolesysteem. Dit systeem neemt langzaam leeglopende banden waar en geeft aan als de snelheid van de auto niet is aangepast aan de spanning van de banden.

Passieve veiligheid: compromisloze bescherming voor alle passagiers

Renault is leider op het gebied van passieve veiligheid. De Clio III neemt de fakkel over van de Clio II, die zich vanaf 1998 heeft doen gelden als de referentie in het B-segment op dit gebied. De Clio III is uitgerust met het nieuwste Renault SRP-beschermingssysteem, dat een optimale bescherming van de inzittenden op alle zitplaatsen garandeert.

De constructie vertegenwoordigt de eerste vorm van bescherming van de inzittenden. De constructie van de Clio III bestaat uit nieuwe staalsoorten en materialen die de kinetische energie beter absorberen en wegleiden. De voor-, zij- en achterkant van de carrosserie bevatten kreukelzones die de intensiteit en de gevolgen van de aanrijding voor de inzittenden moeten beperken. Het zeer stijve en onvervormbare inzittendengedeelte gedraagt zich als een overlevingscel voor de inzittenden, waarbij onderdelen van het voorste gedeelte van de auto niet in het interieur kunnen binnendringen. Deze onderdelen schuiven in geval van een aanrijding over elkaar heen.

Frontale aanrijding

De veiligheidsgordels van de voorste zitplaatsen van de Clio III zijn voorzien van pyrotechnische gordelspanners die een optimale fixering van het lichaam garanderen in geval van een aanrijding. Verder zijn de gordels voorzien van interne spankrachtbegrenzers die geijkt zijn op 400 daN voor een betere bescherming van de borstkas. In de 5-deurs versie wordt de bescherming van het bekken en het tegengaan van het anti-duikeffect verzekerd door de werking van een tweede gordelspanner die reageert op de spanning van de middelste gordel om de inzittende tegen zijn stoel te drukken. In de 3-deurs versie wordt deze bescherming gegarandeerd door de anti-duikairbag, die al toegepast is in de Mégane II 3-deurs en de coupé-cabriolet. Deze airbag bevindt zich in de zitting van de voorstoelen en wordt geactiveerd om te voorkomen dat de inzittende onder de gordel doorglijdt.

Verder is de Clio III, afhankelijk van de versie, standaard uitgerust met 6 tot 8 airbags: 2 adaptieve frontairbags met een hoog rendement en doseerkleppen, 4 zijairbags en 2 anti-duikairbags (3-deurs versie).

In geval van een frontale aanrijding zijn er nog andere elementen die de bescherming van de inzittenden voor hun rekening nemen. Zo zorgen een vervormbaar stuurframe van magnesium en een passief inschuifbare stuurkolom ervoor dat de afstand tussen het stuur en de bestuurder vergroot wordt. Een padding en een stalen plaat die in de kap onder het stuur geïntegreerd is, verminderen de kans op verwondingen aan de onderste ledematen. Een wegklapbaar rempedaal beperkt eveneens de kans op letsel aan de enkels van de bestuurder.

De achterste zitplaatsen zijn alledrie voorzien van verhoging in het plaatwerk onder de zittingen die het anti-duikeffect moeten tegengaan. De zijplaatsen achter beschikken verder over interne pyrotechnische oprolmechanismen en spankrachtbegrenzers. Het systeem wordt compleet gemaakt door starre en verticaal geplaatste bevestigingspunten voor de veiligheidsgordels.

De Clio III is verder voorzien van een bagagebalk die op de vloer geschroefd is, onder aan de rugleuning van de achterbank. Deze balk maakt het volume van de kofferruimte niet kleiner, maar zorgt er wel voor dat de bagage in geval van een aanrijding op zijn plaats blijft.

Zijdelingse aanrijding

Naast de zijairbags (in de voorstoelen geïntegreerde thoraxairbags, gordijnairbags ter bescherming van de hoofden van de voorste en achterste passagiers) beschikt de Clio III in de portierpanelen over vulstukken, paddings en een aluminium onderdeel (een primeur voor de Clio III) dat vanaf het begin van de aanrijding de nodige weerstand biedt om de inzittenden zo efficiënt mogelijk te beschermen.

De Clio III biedt op de voorste zitplaatsen stoelen en hoofdsteunen die de botsenergie

absorberen in geval van een aanrijding van achteren. Deze nieuwe technologie is een grote stap vooruit op het gebied van de bescherming van de nek en het voorkomen van een 'whiplash'. Bij het verstellen van de hoofdsteun verdwijnen de pennen in de hoofdsteun zelf en niet meer in de rugleuning van de stoel. Deze pennen vormen nu dus geen hard element meer in de rugleuning, waardoor de rug van de inzittende in geval van een aanrijding diep in de rugleuning gedrukt kan worden totdat het hoofd de hoofdsteun raakt. De versterkte achterbank is voorzien van drie komvormige hoofdsteunen. Verder zijn ook de bevestigingspunten van de bank op de carrosserie versterkt om de buiging van de rugleuning in geval van een aanrijding te beperken.

Renault heeft de Clio III uitgerust met in totaal vier Isofix bevestigingspunten op de zijplaatsen achter en op de voorste passagiersstoel. De Clio III introduceert bovendien een nieuw concept voor kinderen van 6 tot 10 jaar op de middelste zitplaats van de achterbank. De zitting is verkort zodat kinderen er goed op kunnen zitten. De bevestigingspunten van de veiligheidsgordels zijn verder naar voren en lager geplaatst, zodat de gordel zich perfect tegen het bekken van het kind bevindt om te voorkomen dat deze onder de gordel door glijdt. De geleider van de extra riem is hoog op de rugleuning geplaatst, zodat het kind niet bij de nek door de gordel gehinderd wordt. De riemgeleider vormt samen met de voor kinderen aan te passen hoofdsteun een optiepakket.

De actieve bochtverlichting verscheen voor het eerst op de Modus en wordt ook aangeboden op de Clio III. Dit systeem is optioneel op de modellen met halogeenlampen en standaard op de modellen met Xenonlampen. Het systeem bestaat uit een speciale, vaste lamp die in een specifieke reflector is ingebouwd, die op zijn beurt in de koplampunit gemonteerd is en op 40° georiënteerd is om de verlichting in bochten te versterken. Dankzij een rekeneenheid gaat de lamp aan om bij het inrijden van een bocht een zo groot mogelijk gezichtsveld te verlichten. De activering van deze lamp verloopt op basis van de hoek van het stuurwiel (gelijk aan of groter dan 40°) en de rijnsnelheid van de auto (tot 60 km/uur).

De Xenonlampen met extra bereik vergroten het vermogen van de lichtbundel van het groot licht en bieden de bestuurder meer comfort dankzij een geleidelijke overgang tussen de functies dimlicht en groot licht.

De Clio III is tot in de puntjes verzorgd, wat garant staat voor een lage kilometerkostprijs en lange levensduur. De Clio III houdt bovendien rekening met het milieu: zo is deze auto voor 95% van zijn gewicht recyclebaar. Verder sluit de Clio III aan op het beleid voor duurzame ontwikkeling van Renault.

Een lagere kilometerkostprijs en een plaatwerkgarantie van 12 jaar

De Clio III maakt het zijn eigenaar gemakkelijk. De onderhoudsintervallen zijn verruimd, met slechts 30.000 km voor de benzinemotoren en 20.000 km voor de dieselmotoren. De bougies en het luchtfilter hoeven slechts om de 60.000 km te worden vervangen en de distributieriem om de 120.000 km. Het brandstoffilter gaat 40.000 km mee. In het dagelijks gebruik hebben alle motoren een laag brandstofverbruik, dat nog verder verlaagd wordt door een elektrische stuurbekrachtiging, die 0,2 tot 0,3 l/100 km bespaart, afhankelijk van het soort rit. Om de reparatiekosten en dus de verzekeringskosten laag te houden, bevat de Clio III onderdelen die speciaal ontworpen zijn om weerstand te bieden aan kleine aanrijdingen, met name met het oog op de RCAR test. Het gebruik van geprofileerd aluminium voor de voorste dwarsbalk en van polypropyleen voor de achterste balk zorgt ervoor dat vrijwel alle energie geabsorbeerd wordt in geval van een aanrijding bij een lage snelheid. De toepassing van deze materialen

vereenvoudigt bovendien een groot aantal reparatiewerkzaamheden, waarbij er 70% minder tijd aan de voorkant en 14% minder tijd aan de achterkant gewerkt hoeft te worden ten opzichte van de Clio II.

Door de kwaliteit van zijn ontwerp gaat de Clio III bovendien langer mee, met name door de toepassing van roestvrij staal in de uitlaat, dat een levensduur van 10 jaar voor dit onderdeel garandeert.

Mede dankzij een volledig gegalvaniseerd subframe en de toevoeging van was in de holle delen, profiteert de Clio III van een plaatwerkgarantie van 12 jaar.

Op het gebied van geluidsisolatie profiteert de Clio III van de geavanceerde oplossingen uit de hogere segmenten. Vanaf het allereerste ontwerp is er rekening gehouden met de geluidsbeperving, vooral met behulp van digitale berekeningen van trillingen en geluiden. Deze hatchback is op die manier gehomologeerd voor 71 dBA (72 dBA voor de dieselmotoren), wat 3 dBA minder is dan volgens de Europese wetgeving vereist is, ofwel een geluidsuitstoot die 50% lager is dan voorgeschreven.

Om de CO₂-stoot tot een minimum te beperken, zijn de aërodynamica, de afname van wrijvingen en de gewichtsvermindering tot in de puntjes verzorgd. Om de aërodynamische weerstand zo laag mogelijk te houden, is het nieuwe platform verbeterd met een gladde afwerking onder de bodemplaat en de toevoeging van beplatingen, luchtgeleiders en een soepele spoiler aan de voorkant. Het gebruik van sterk staal of aluminium, Noryl en polypropyleen voor delen van de constructie en de carrosserie heeft het mogelijk gemaakt om het gewicht van de auto beperkt te houden. Door de toepassing van aluminium is de motorkap van de Clio III twee keer lichter dan een vergelijkbare motorkap van staal.

De Clio III is voor 95% van zijn gewicht recyclebaar, zonder af te doen aan de kwaliteit of de prestaties. Het ontwerp van de onderdelen heeft Renault en haar leveranciers er met het oog op de recyclebaarheid toe aangezet om met innovatieve oplossingen te komen en deze problematiek op te nemen in hun ontwerp- en kwaliteitsprocedures. Op die manier verbetert het gebruik van polypropyleen de perspectieven op het gebied van de recyclebaarheid. De markering van de onderdelen is verder uitgebreid om het werk van de recyclingbedrijven te vergemakkelijken. De onderdelen van kunststof van meer dan 100 g en de elastomeren (rubber) onderdelen van meer dan 200 g zijn voorzien van het symbool van het materiaal waarvan ze gemaakt zijn. Op die manier kunnen deze onderdelen bij het demonteren gemakkelijk gesorteerd worden op soort materiaal en sneller naar het juiste recyclingbedrijf doorgestuurd worden.

Door de verscheidenheid van landen waar de Clio III op de markt gebracht zal worden, is er vanaf de start van het programma rekening gehouden met de verschillende wetgevingen van die landen. De Clio III speelt daarom in op bepaalde regels, die met name betrekking hebben op zware metalen (lood, kwik, cadmium en hexavalent chroom). Om die reden zijn de balanceergewichten aan de wielen voortaan van een zinklegering en wordt er geen lood meer voor gebruikt.

De marktintroductie van de Clio III zal Renault in staat stellen haar aanbod te versterken in het A- en B-segment, waar de Modus en de Twingo ook al in vertegenwoordigd zijn. Dit segment vertoont een constante groei en vertegenwoordigt meer dan eenderde van de Europese automobiemarkt. De Clio III profiteert van het B-platform van de Alliantie en zal in

Flins en Bursa geproduceerd worden, en in Dieppe voor de Renault Sport versie.

Clio in de top drie van zijn klasse in Europa

Vanaf de introductie in maart 1998 heeft de Clio II altijd in de top drie van zijn segment in West-Europa gestaan. In 2004 was de Clio de tweede meest verkochte kleine auto van zijn klasse in Europa, met 373.738 kentekenregistraties en 2,57% van de totale markt.

In Frankrijk behoort de Clio nog altijd tot de drie best verkochte auto's van alle segmenten, met eind 2004 een marktaandeel van bijna 7%.

Eind december 2004 waren er wereldwijd 4,5 miljoen Clio II's geproduceerd. In totaal zijn er 8.535.280 auto's gemaakt vanaf de introductie van de eerste Clio generatie in 1991.

De lancering van de Clio III is des te belangrijker voor Renault, aangezien het segment van de kleine auto's de afgelopen jaren gestaag is gestegen: zo is het aandeel van dit segment gestegen van 30,8% van de Europese markt in 1998 tot 34,5% in 2004. Met bijna 5 miljoen verkochte auto's in 2004 vertegenwoordigen de A- en B-segmenten meer dan een derde van de autoverkoop in Europa. Deze stijging is met name opvallend in het B-segment, waarin Renault door twee modellen vertegenwoordigd wordt, de Clio en de Modus. Dit segment is gestegen van 21% van de totale markt in 1998 tot 27,9% in 2004.

Met 12,2% van de West-Europese markt van kleine auto's eind februari 2005, is Renault het tweede merk in die klasse. Met de komst van de Modus in september 2004 en de vernieuwing van de Clio wil Renault haar leiderpositie in het B-segment versterken en een marktaandeel behalen dat groter is dan de 11% van 2004. Met de Modus, de Clio III die in september 2005 op de markt komt, en de komst van de vervanger van de Twingo eind 2006, zal Renault binnen een periode van 2 jaar haar aanbod kleine auto's volledig vervangen hebben.

Een segment volop in ontwikkeling

Het segment van de kleine auto's kent al een aantal jaren een enorme verscheidenheid in het aanbod (break, monospace, cabriolet), met name voor wat betreft vernieuwende auto's waar de Modus ook deel van uitmaakt. In dit segment, waarin zelfs constructeurs vertegenwoordigd zijn die vroeger als 'gespecialiseerd' in het topsegment werden beschouwd, is de concurrentie moordend. De A- en B-segmenten trekken in Europa een zeer gevarieerde klantengroep. Deze groep bestaat voor het overgrote deel uit vrouwen, hoewel het aandeel mannen wel stijgt, en lijkt wel steeds jonger te worden. Deze klanten hebben vaak geen gezin en maar één auto, en hechten bijzonder veel waarde aan design en imago en pas daarna aan de prijs van de auto.

In de A- en B-segmenten wordt ook het aandeel van diesels steeds groter. Vanaf 1998 is het aandeel van de Diesels in West-Europa meer dan verdubbeld van 11,6% in 1998 tot 29,3% in 2004. Deze aanzienlijke stijging is vooral in het B-segment goed merkbaar: van 13,7% in 1998 tot 33,8% in 2004. De Clio heeft heel goed gereageerd op deze ontwikkeling en heeft in 2004 12,6% van de kleine diesels in het B-segment in handen. De dieselmotor vertegenwoordigt in 2004 44,1% van de mix, tegenover slechts 17,4% in 1998. Bijna de helft van de in West-Europa verkochte Clio's zijn inmiddels voorzien van een dieselmotor.

Een nieuwe industriële strategie

Om haar gamma kleine auto's volledig te vernieuwen heeft Renault een nieuwe industriële strategie opgezet. In dit segment heeft Renault momenteel iedere fabriek aan een bepaald platform gekoppeld. Zo wordt de Clio III, die in september 2005 op de markt gebracht zal

worden, geproduceerd in drie fabrieken: Flins (Frankrijk), Bursa (Turkije) en Dieppe (Frankrijk) voor de Renault Sport versie. Deze verdeling maakt het mogelijk om te profiteren van de specifieke industriële en logistieke voordelen van de verschillende fabrieken, op verschillende niveaus samen te werken, en een passend antwoord te bieden op de specifieke behoeften van de markten.

De Modus, die in de eerste plaats voor de Europese markt bedoeld is, wordt in één fabriek geassembleerd, namelijk in het Spaanse Valladolid. De fabriek in Novo Mesto (Slovenië), waar de Clio momenteel geproduceerd wordt, zal de enige fabriek worden waar vanaf eind 2006 de vervanger van de Twingo geproduceerd zal worden.

De fabriek in Flins is gespecialiseerd in de klein auto's van Renault en zal de eerste fabriek en de pilotfabriek zijn voor de productie van de Clio III. Zodra de productie van de Twingo er gestopt is, zal deze productiesite zich volledig op de Clio richten. De jaarlijkse productiecapaciteit van Flins is 325.000 Clio III, waarbij de fabriek dag en nacht draait in 3-ploegendienst. De fabriek in Bursa, waar voornamelijk de Mégane Sedan geproduceerd wordt, gaat in 2006 ook de Clio III produceren. De productiecapaciteit zal daar uiteindelijk 150.000 auto's per jaar zijn. De Renault Sport versie van de Clio III zal in de fabriek in Dieppe geproduceerd worden, die vermaard is om zijn technologische kennis op het gebied van extra assemblages op kleine productiehoeveelheden. Deze fabriek werkt industrieel gezien samen met die in Flins, waar jaarlijks 10.000 geassembleerde carrosserieën vandaan komen die aangepast worden tot Renault Sport versies.

Industrieel programma Clio III

Fabriek	Productie capaciteit	Investing (in miljoenen auto's)
Flins	325.000	385
Dieppe	10.000*	29
Bursa	150.000	216
Totaal	475.000	630

* opgenomen in de capaciteit van de fabriek in Flins.

Meer investeringen

Renault heeft als startinvestering 953 miljoen euro in de Clio III geïnvesteerd, waarvan 630 miljoen euro aan industriële investeringen. Het hergebruik van bestaande industriële middelen, of carry-over, en precies voldoende investeringen, hebben ervoor gezorgd dat er tijdens de ontwikkeling 163 miljoen euro bespaard kon worden. Een voorbeeld van carry-over is de plaatbewerking in de fabriek in Flins, waar het behouden van de bestaande machines een kostenbeperking van 15 miljoen auto's mogelijk heeft gemaakt.

De industriële investering in productie voor de Clio III bestaat uit 385 miljoen euro voor Flins, 216 miljoen auto voor Bursa en 29 miljoen euro voor Dieppe. In Flins hebben de investeringen voor de Clio III betrekking op alle afdelingen: er zijn nieuwe persen geïnstalleerd bij de plaatbewerking, nieuwe apparatuur voor de assemblage, de lak is overgegaan op een watergedragen techniek, en er is een montagelijngemoderniseerd. Al deze investeringen hebben verder voor betere werkomstandigheden gezorgd.

Er zijn nog speciale investeringen gedaan om te garanderen dat de kwaliteit van de Clio III vanaf het allereerste begin van hetzelfde hoge niveau is als dat van de Clio II aan het einde van zijn carrière. Zo zijn er lijnen geplaatst om een statische controle uit te voeren en is er een circuit aangelegd om alle auto's op de baan te kunnen testen.

De fabriek in Bursa heeft al geprofiteerd van de aanzienlijke investeringen die gedaan zijn voor de lancering van de Mégane in 2002. Voor de komst van de Clio III is er het één en ander aangepast: er is een nieuw logistiek gebouw bijgebouwd, de capaciteit van de afdelingen plaatbewerking, lakspuiterij, montage en mechanica is vergroot, er is een nieuwe gerobotiseerde werkplaats bijgekomen voor plaatbewerking en er is een werkplaats bijgemaakt voor het injecteren van kunststoffen voor de fabricage van de carrosserieschermen.

De ontwikkelingstijd van de auto is 28 maanden, tegenover 49 maanden voor de vorige versie van de Clio, wat tot nu toe de kortste planning voor een Renault auto is. Deze tijdswinst heeft in grote mate bijgedragen aan een afname van de startinvestering. De Clio III wordt gemaakt volgens de logica van ontwikkeling in Serial-lots (S-lots). Bij deze methode, die door Nissan ontwikkeld en voor de Logan gebruikt is, wordt een serie fysieke prototypes vervangen door digitale simulaties en gedeeltelijke prototypes. De tijdswinst is nog groter dan bij de Modus doordat er geprofiteerd wordt van de ervaringen met het B-platform.

Na de Modus, Logan en de Micra bij Nissan, is de Clio III de derde auto van de Renault groep die gebruik maakt van het B-platform van de Alliantie. Voor de Clio en de Modus is bijvoorbeeld 20% van de onderdelenreferenties gemeenschappelijk, waardoor een aanzienlijke schaalvergroting mogelijk is.

De industrialisering van de Clio III heeft geprofiteerd van de recente auto-introducties van Renault, vooral van die van de Modus. De toegepaste opstartprocedure is afkomstig uit de ervaring van Nissan en is al toegepast voor de Modus. De lancering van de auto bestaat uit drie fabricagefasen. De technici worden tijdens de hele opstartfase getraind en met name tijdens de productiefasen. De kwaliteit wordt beter bewaakt vanaf het eerste moment dat de auto in de fabriek komt. Het project is overigens opgebouwd volgens de principes, middelen en procedures van het Renault SPR (Système de Production Renault)productiesysteem, waarbij de kennis en vaardigheden van de deelnemers uitgebreid worden.