

Test Drive - Con la Clio Renault si è imposta missioni chiare. Come il design e i contenuti per far risaltare l'impronta un po' da coupé - una sfida alle più grandi - come fosse un modello di taglia superiore - Photo Gallery



Sotto la direzione di Laurens van den Acker ha segnato l'avvio del rinnovato corso stilistico Renault. Il grande logo cromato a contrasto sul fondo nero brillante della calandra è un esempio della via stilistica adottata, ma a valorizzare la carta d'identità del muso sono i gruppi ottici e soprattutto le due file di LED delle luci diurne, sottolineate dai profili cromati.

Questa volta il nostro test si è rivolto all'allestimento **Live** con il motore **diesel 1.5 dCi** che qui è in versione **75 CV**. **Siamo al livello intermedio della gamma**. Con l'aggiunta di qualche pack e accessorio valorizzante, tipo i cerchi, i fendinebbia e le finiture chromo. L'impatto visivo ha così una caratteristica ben definita: si parte da un design frontale che senza particolari virtuosismi riesce a trasmettere il senso della qualità d'insieme; non c'è bisogno di fronzoli; Led diurni, sottoporta e superfici vetrate con parabrezza avanzato completano con sufficiente dinamismo il look.

Il posteriore è solo apparentemente semplice; in realtà è forse ancor più ricercato e ciò che davvero forma la personalità è l'aspetto bombato dei fianchi (come da accarezzare dicono in Renault). Poi emerge lo stemma e il profilo cromato alla base del portellone, insieme alla griglia inferiore che richiama la calandra.



Semplice sportività - Le forme tendenti al coupé è come se riuscissero a trarre vantaggio con le 5 porte, per via di quel profilo sportiveggiante che utilizza le maniglie posteriori integrate nei montanti. Un gioco di armonia indovinato. Lunga 4,062 m, larga 1,731 m la Nuova Clio è ribassata di 47 mm rispetto a Clio precedente, e le carreggiate larghe danno l'idea di un'auto ben piantata al suolo.

Con i cerchi Flexwheel da 16" piazzate a dare grinta c'è anche un tocco in più di soddisfazione anche per gli animi giovanili e sportivi.

Guida con sorpresa - Si infila la chiave a tesserino e via con il tasto Start Stop. Ci piace la strumentazione sul cruscotto con i due semi-ovali prominenti e il tachimetro orizzontale che ne va a coprire le parti interne, in un gioco grafico che risalta per le bordature cromo. Più alto, il computerino per le informazioni base. Ma l'occhio si abitua a mirare al display centrale che integra tutta una serie di funzioni digitali, con la piena interattività con lo smartphone, nav e retrocamera.



Sospensioni abbastanza rigide, che infatti si tramutano in apprezzabili doti di stabilità e controllo. **La sorpresa** è per molti versi arrivata dalla **disponibilità del motore** 1.5 a gasolio, che qui troviamo nella variante da 75 CV.

Rispetto [al dCi 90 CV già testato](#) in precedenza ci si poteva aspettare un calo di energia più evidente. Invece è si percepibile, ma non più di tanto: la risposta è molto progressiva, pronta anche ai regimi più bassi e con un buon vigore ai medi e agli alti; solo che in condizioni di guida urbana o di medio carico (tipo statali o misto) ha contato consumi inferiori al 90 CV (non di molto e il fatto è da annotare specie nel traffico). Nel complesso persevera qualche perplessità sulla velocità del cambio 5 marce, un po' contrastato. Il climatizzatore manuale è meno scenografico ma la resa non è penalizzante rispetto all'automatico.

L'agilità della Renault Clio è comunque pienamente soddisfacente: sterzo e freni ben modulabili e assecondano pure la guida brillante; la tenuta di strada dà sicurezza. Certo non si parla di prestazioni grintose, ma certo il turbodiesel anche con 75 CV è fluido, volendo vivace, pronto e, in fatto di consumi, emerge senza particolari attenzioni.

In Autostrada vibra pochissimo non perde la silenziosità anche oltre la velocità legale. **Le gomme da 16"** non rumoreggiano; tutt'al più si avvertono ad alta velocità fruscii generati dai retrovisori esterni. E poi il cambio, che sotto l'aspetto della resa riesce ancora ad avere ragione, eppure una marcia in più...

La corsa della leva è un po' lunga, e questo lo si nota specie se si usa il cambio nelle continue accelerazioni o nel misto stretto, ma sulla precisione nulla da obbiettare.



Buono anche il comfort sullo sconnesso, mentre è scarsa la visibilità posteriore: anche con i sensori di distanza posteriori (nel Premium Pack, optional), nelle manovre in "retro" si fa fatica.

Proprio l'assetto un po' irrigidito e lo sterzo preciso appoggiano andature brillanti. La tenuta elevata fa notare anche il modestissimo rollio e anche gli effetti di sottosterzo di manifestano in modo progressivo (ben corretto dall'Esp).

Quindi se 75 CV possono far pensare a una penalizzazione in fatto di erogazione della

potenza, in realtà la differenza è meno evidente di quanto si potrebbe generalmente pensare.

A bordo, oltre a quanto citato, il dominio dell'ambiente deriva dagli interni Color Black, con coperture e profilature cromate che realizzano un connubio appagante.



Il bracciolo centrale parte del Relax Pack è un po' fastidioso per l'ingombro nell'uso del cambio, ma comodo nelle percorrenze relax e comunque si può arretrare. In questa versione era presente la ruota di scorta. Il volume del bagaglio (sotto la capelliera) conta 180 litri.

Nell'abitacolo la carta vincente è comunque la piacevole armonia dell'insieme, la personalità di tutta la plancia con lo stile un po' tipo ala. E il volante in pelle, bello e dalla gradevole impugnatura.

All'esterno, un plus di energia arriva dal colore, e la tinta rossa dell'esemplare del test si fa certo notare.

Fabrizio Romano

Valutazioni e Guida all'acquisto

Tre allestimenti, che oltre alla crescita delle dotazioni contano molto sulle svariate possibilità di personalizzazione. Intorno alle tre versioni (Wawe, Live e Energy), è a disposizione una corposa selezione di armoniose configurazioni che associano tinte esterne, decorazioni, cerchi, temi grafici.

L'allestimento del test è per esempio un Live con l'integrazione del dedicato Live Pack (cerchi Flexwheel, parti esterne e interne color Chrome, fari fendinebbia, volante in pelle).

Prezzo della versione in prova

18.540 Euro

I Plus

Assetto rigido quanto basta per avvantaggiare l'aderenza

Motore fluido e molto parco nei consumi

Finiture e senso di qualità

Con 5 porte offre personalità e forme un po' da coupé

Arredi interni e multimedialità

I nei

Vano bagagli non grande quanto la carrozzeria potrebbe far credere

Cambio rapportato per avvantaggiare il motore diesel nella configurazione meno potente, quindi marce alte un po' corte e innesti non sempre veloci.

Spazio posteriore per le gambe.

Clima manuale. Per il prezzo meriterebbe quello automatico, esteticamente anche più bello.

La visibilità posteriore e degli angoli nascosti. Non sono il suo forte

Photo Gallery



