Ood Renault’le - ehk proovisõit Clioga

6 kuud tagasi - 14.05.2026 Autor: Marko Habicht

Ma ei tea, mida Renault viimastel aastatel täpselt teinud on, aga üks asi on selge. Nad teevad midagi õigesti. Renault Clio on selle kohta väga hea näide.

See on väike luukpära, üsna mõistlikus hinnaklassis ja pealtnäha täiesti tavaline auto. Aga rooli taga saab üsna kiiresti aru, et tavaline ta päris ei ole.

Clio on üks neist autodest, mille puhul ei pea liiga palju mõtlema, mida tootja tahtis saavutada. Istud sisse, sõidad paar kilomeetrit ja saad aru. See on väike, kerge, ökonoomne ja samal ajal ootamatult mõnus sõita.



Väike auto, millel on iseloomu

Clio juures üllatas kõige rohkem see, et temaga on päriselt lõbus sõita. Mitte “väikese auto kohta täitsa okei”, vaid ausalt mõnus.
Olemuselt võrreldav Renault 5-ga kuid Clio on kergem ja see annab kurvides tunda.

Linnas on auto erk ja lihtne. Täishübriid annab kohalt minnes selle väikese elektriauto teravuse, mida tavalise bensiiniautoga alati ei saa. Just madalal kiirusel on sellest palju kasu. Auto liigub sujuvalt, reageerib kiiresti ja ei jäta uimast muljet.

Proovisõiduauto oli E-Tech full hybrid versioon. Sellel on 1,8-liitrine bensiinimootor koos hübriidsüsteemiga, kokku 160 hj. Tehase järgi kiirendab see 0–100 km/h ~9 sekundiga ja ametlik WLTP-kütusekulu on 4,3 l/100 km.

Need numbrid ei kõla paberil dramaatiliselt. Sõites on tunne parem kui tabelis. See on alati hea märk.
Tabel ei naerata kurvis, auto vahel küll.



Kerge kaal on sõites tunda

Clio täishübriidi tühimass on 1260 kg ja sõiduvalmis mass 1323 kg. See on tänapäeva mõistes kerge auto. Eriti siis, kui oled sõitnud järjest suurenevate linnamaasturite, elektriautode või lihtsalt paksuks kasvanud SUV nimeliste pereautodega.

Kergust on rooli taga tunda. Clio keerab meelsasti, reageerib kiiresti ja ei mõju loiu tarbeesemena. Kurvis käitub ta kindlalt. Ei teki tunnet, et auto tahaks kohe

käed püsti visata ja paluda rahulikumat elu.

Vastupidi. Clio tekitab tunde, et võiks kurvi võtta natuke kiiremini kui viisakas oleks. Veel veidi hirmutavamalt, heas mõttes, tekib tunne, et auto saaks sellega ka hakkama.

Siin meenutas Clio mulle Renault 5. Ka seal jäi sõites tunne, et tahaks autot veel natuke tagant utsitada. Erinevus on iseloomus. Renault 5 on elektriautona raskem, aga tema mass istub madalamal ja see annab autole teistsuguse stabiilsuse. Clio on kergem, naksakam ja veidi elavam.

Kui tahad väikest elektriautot, siis Renault 5 on väga loogiline valik. Kui tahad ökonoomset bensiinimootoriga väikest autot, mis ei mõju karistusena, siis Clio on väga tugev kandidaat.



Hübriid sobib Cliosse väga hästi

Clio puhul tasub vaadata just täishübriidi poole. Mitte ainult kütusekulu pärast, vaid sõidutunde pärast.

Elektriabi annab autole madalal kiirusel sujuvuse ja teravuse. Linnas on see eriti tuntav. Kohaltminek on rahulik, aga mitte uimane. Ummikus liikumine ei ole

tüütu. Auto ei jõnksuta ega mõtle liiga kaua.

Renault ise lubab, et linnas suudab hübriid suure osa ajast elektri jõul liikuda. Täpset protsenti ma oma sõidu põhjal mõõta ei saanud, aga tunne oli selge. Elektriosa teeb sõidukogemuse paremaks, mitte ei ole lihtsalt väike tehniline rida hinnakirjas.

Minu proovisõit toimus valdavalt linnas. Sõidustiil ei olnud just pensionifondi vääriline. Pigem selline, et kui auto oleks osanud rääkida, oleks ta ilmselt küsinud, kas me ikka tunneme teineteist piisavalt hästi. Sellest hoolimata jäi keskmine kütusekulu umbes 5–6 l/100 km vahele.

See on sellise sõidu kohta väga hea tulemus. Kui kolleegid on pikemal sõidul saanud kuluks natuke üle 4 liitri sajale, siis hakkab pilt päris huvitavaks minema. Selline bensiinikulu paneb küsima, kui paljudel inimestel on päriselt vaja diislit või isegi elektriautot.

Renault oskab kasutusmugavust - Ood iseenesest.

Üks asi, mida Renault praegu väga hästi teeb, on salongi kasutusloogika. Clio ei ole selles mõttes erand. Pigem on ta hea näide.

Android Auto töötas väga sujuvalt. Kogu meediasüsteem jättis kiire ja läbimõeldud mulje. Ekraane on kaks, need on suured ja hästi loetavad ning asend on mõistlik. Need on kergelt juhi poole pööratud, mitte sümmeetriliselt keskele rivistatud ainult selleks, et salong pildil ilusam näeks.

See on väike asi, aga igapäevaselt väga oluline. Ilus ekraan on tore. Hea nurga all olev ekraan on parem.

Veel olulisem on see, et tähtsad asjad on füüsiliste nuppude all. Kliimat ei pea menüüst taga ajama. Aknaid ei pea ekraanilt liigutama. Roolinupud on selged. Juhiabisüsteemide piiksud ja prääksud saab Renault’le omaselt üsna lihtsalt vaigistada.

See kõlab pisiasjana ainult seni, kuni istud autosse, kus iga lihtne asi nõuab kolme vajutust, kaevumist menüüdesse ja väikest palvet tarkvarajumalatele.



Helinupud rooli taga on koledad, aga töötavad

Kui millegi üle norida, siis helisüsteemi juhtkang on endiselt üsna robustne. See on selline agraarne lahendus. Natuke nagu traktorist oleks käinud disainikoosolekul ja saanud oma tahtmise.

Aga aus peab olema. See töötab hästi.

See ongi Renault’ puhul praegu huvitav. Kõik ei ole alati kõige elegantsem, aga paljud asjad on kasutamiseks väga head. Ja igapäevaautos on see tähtsam kui salongi Instagrami-potentsiaal.



Salong on väikese auto kohta hea

Clio ei mõju seest odavalt. Jah, mõnes kohas leiab plastikut, mille üle saab nuriseda. Aga see ei riku üldmuljet. Materjalide valik on klassi arvestades korralik ja salong jätab tervikuna asjaliku mulje.

Ka tagaistmele mahub inimene täiesti normaalselt istuma. See ei ole suur pereauto, loomulikult mitte. Aga Clio ei tekita tunnet, et tagaistmed on lisatud ainult kindlustusfirma petmiseks.

Suuremale inimesele soovitaksin enne ostu pöörata eraldi tähelepanu istmetele. Proovisõiduauto oli kõrgemas varustuses ja sportlikuma istmega. Kitsama

puusaga juhile võib see sobida väga hästi. Laiema kehaehitusega inimene võib tunda, et istme küljed suruvad rohkem kui vaja.

See ei ole auto süü. See on istme ja inimese sobivuse küsimus. Mõni tool sobib kontorisse, mõni ülekuulamisruumi. Autoga on sama lugu.

Ainus, mille üle nuriseks on läikivad pinnad ja kiirelt rõlgeks muutuv piano black mis kogub rohkem ja kiiremini sõrmejälgi kui kohtuekspertiisi praktikant.



Pakiruum on sügav, aga mitte hiiglane

Täishübriid-Clio pakiruum on 301 liitrit. Tagaistmeid alla klappides kasvab maht 979 liitrini.

Kuju poolest on pakiruum pigem sügav kui suur ja kandiline. Laugev luuk seab omad piirid. Kui tahad vedada suuri kandilisi asju, siis Clio ei muutu järsku kaubikuks. Üllatus, ma tean.

Igapäevaseks kasutuseks on ruumi siiski piisavalt. Poekotid, seljakotid, trennikott ja paar argisemat asja mahuvad ära. Pere ainsaks reisiautoks on ta ilmselt kompromiss, aga linnas ja lühematel sõitudel saab ta oma tööga hästi hakkama.

Tagurduskaamera väärib eraldi mainimist. Pilt on hea ja selge. Kohati isegi parem kui mõnel kaks korda kallimal autol. Ilmselt on need tuhanded kartulkaamerad lõpuks otsa saanud.
Õnneks on see detail, mille puhul tekib tunne, et Renault on päriselt mõelnud, kuidas inimene autot kasutab.



See lugu on natuke rohkem Renault’st kui Cliost

Clio on siin tegelikult vaid näide. Päris mõte on laiem. Renault on viimasel ajal teinud mitu autot, mille üle on raske tõsiselt viriseda. Lugedes foorumeid, on viimasel dekaadil teinud kvaliteet suure hüppe ja viimase aasta 1.8 bensiinimootor loetud vägagi töökindlaks.

Renault 5, Clio, Scenic, Espace ja mitmed sama ajastu mudelid jätavad mulje, et tootja on leidnud hea rütmi. Autod on ergonoomilised, sõitmiseks mõnusad ja tehniliselt mõistlikud. Need ei ürita olla iga hinna eest futuristlikud. Need üritavad olla head autod.

See kõlab lihtsa eesmärgina, aga autotööstuses ei ole see praegu üldse iseenesestmõistetav. Liiga sageli tahetakse teha ekraaniga ratastel kontorit, mille kasutamiseks oleks vaja sissejuhatavat kursust ja natuke kannatlikku meelt.

Renault on õnneks jätnud palju asju lihtsaks.



Kellele Clio sobib?

Clio täishübriid sobib inimesele, kes tahab väikest ja ökonoomset autot, aga ei taha loobuda sõidurõõmust. See sobib linnasõiduks väga hästi, kuid ei tundu autona, millega peaks maanteed kartma.

See sobib ka neile, kes ei taha elektriautot, aga tahavad madalat kulu ja sujuvat sõitu. Täishübriid annab siin päris hea kesktee. Laadima ei pea, aga linnas saab osa elektrilise sõidu eelistest kätte, milleks peamiselt sujuvus, erksus.

Suuremale juhile soovitaksin enne ostu kindlasti istmeid proovida. Äkki on soodsama klassi koledamad istmed mugavamad. Samuti tasub läbi mõelda, kui palju pakiruumi päriselt vaja on. Kui elus on palju lapsevankreid, suuri koeri ja nädalavahetuse ehituspoe retki, siis Clio võib jääda väikeseks. Kui igapäevaelu on mõistlikumas mõõdus, saab ta väga hästi hakkama.



Lõppmulje

Renault Clio jättis mulle tunde, et tahaks sellega veel sõita. Mitte lihtsalt selleks, et artikkel valmis saada, vaid päriselt.

Tahaks minna kuhugi lähedal asuvatele käänulisematele teedele, sõita veidi pikemalt ja vaadata, kui palju sellest väikesest autost veel välja tuleb. See on väikese hübriidluukpära kohta tugev kompliment.

Clio ei ole täiuslik. Istmed ei sobi kõigile. Mõni plast on tavaline, mõne arvetes isegi kole. Pakiruum ei ole hiiglaslik. Auto on väike. Tervik seevastu on veenev.

Kui väike auto on ökonoomne, praktiline, lihtne kasutada ja veel ka lõbus sõita, siis on keegi kuskil midagi õigesti teinud. Renault puhul tundub, et see ei juhtunud kogemata.

- Testid
- Sõidukid

Pilt

