

RENAULT CLIO

Kantig, kurvig und sparsam

Ganz subjektiv: Hübsch ist er geworden, der Renault Clio in seiner sechsten Generation. Und ganz objektiv: In Verbindung mit dem stärker gewordenen Hybridantrieb fährt sich der Kleinwagen äusserst sparsam.

Text Daniel Riesen Technik Andrea Scuderi Fotos Emanuel Freudiger





Schüchtern wirkt der neue Clio nicht.

Bildschirmansicht
knackig scharf, logisch aufgebaut und hübsch umgesetzt.



Das Pflichtenheft eines Kleinwagens ist überschaubar. Klein und wendig sollte er sein, damit er gut um die Ecke fährt und leicht in Parklücken passt. Günstig sollte er natürlich auch sein, beim Kauf wie im Betrieb. Interessantes Aussehen und Fahrspass gehören eher zur Kür, die Renault mit dem Clio aber seit jeher ebenfalls bietet. In Generation 6 gibt's noch mehr davon. Das Plus an Designqualität – natürlich Geschmacksache, aber für viele ein wichtiges Kriterium – wirkt zeitlos kantig-dynamisch, mit einem Schwung in der Motorhaube, die manche mit Jaguar in Verbindung bringen. Innen tritt der Clio moderner und hochwertiger auf. Das gilt natürlich mehr in der von uns geprüften Topversion «esprit Alpine», nur hier findet man Alcantara und Ziernähte in Alpine-Blau.

Mehr Vortrieb gibt es auch. Der Clio bleibt in der Verbrennerwelt, derweil Renault das elektrische Kleinwagenssegment mit Twingo, R4 und R5 bemerkenswert vielfältig abdeckt. Wobei sich der Verbrenner im Clio E-Tech 160 in ein Vollhybridsystem einfügt, das nicht nur im Labor mit niedrigem Verbrauch glänzt. Zugleich produziert es reichlich Power. Mehr als der Vorgänger (E-Tech 145), dank deutlich mehr Drehmoment des relativ grossvolumigen Vierzylinders, moderiert von einer verfeinerten Automatik mit dem Renault-eigenen, kupplungslosen Klauengetriebe. Das Zusammenspiel von E- und Verbrennungsmotor gelingt nun geschmeidig. Was aber auffällt, sind gelegentliche Mahlgeräusche. Und dass der Verbrennungsmotor auch mal in >

Apropos praktische Aspekte



Die sechste Generation

Der neue Clio stellt die sechste Generation des Kompaktwagens dar. Der erste Clio von 1990 war ein Kleinwagen von nur 3,71 Metern Länge, wurde aber dennoch mit dem Slogan «tout d'une grande» beworben; der Clio I sollte also bieten, was grössere Autos können. Mittlerweile ist er beinahe in die Kompaktklasse gewachsen, mit einer Länge von 4,11 Metern.



Zwei Motoren

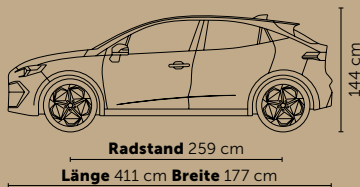
Es gab den Clio auch schon mit V6-Motor. 2026 geht's zwei Nummern kleiner. Den Einstieg markiert ein kleiner Turbo-Dreizylinder-Benzinmotor mit 115 PS. Der stärkere Antrieb kombiniert einen 1,8-Liter-Vierzylinder-Saugbenziner mit zwei Elektromotoren, verbunden durch ein Automatikgetriebe mit fünfzehn Kombinationsmöglichkeiten für maximal 160 PS.



Verkauft in grosser Zahl

In der Schweiz wurden über die bisherigen fünf Generationen hinweg rund 120 000 Clios verkauft. Im letzten Jahr wurden 1225 Immatrikulationen verzeichnet. Global gesehen hat Renault insgesamt siebzehn Millionen des Modells gebaut. Damit ist der Kleine mit dem kurzen Namen das meistverkaufte französische Auto aller Zeiten.

TECHNISCHE DATEN



Kofferraum: 301–1094 l
Reifen: vorne/hinten 205/45 R18

Testfahrzeug

Renault Clio: 5 Türen, 5 Plätze, ab 19 900 Fr.; E-Tech 160 ab 26 500 Fr. (Testfahrzeug: esprit Alpine full hybrid E-Tech 160, 32 750 Fr.)

Garantien: 3 Jahre respektive 100 000 km allgemein; 8 Jahre respektive 160 000 km auf Batterie; 12 Jahre Rost; 3 Jahre respektive 100 000 km Mobilitäts-garantie

Importeur: Renault Suisse AG, Bergermoosstr. 4, 8092 Urdorf renault.ch

Technische Spezifikationen

Antrieb (Testfahrzeug: Vollhybrid E-Tech 160): 4-Zylinder-Benzin-motor + Elektromotor; Batterie: 1,4 kWh; 116 kW (160 PS), 172 Nm; Automatikgetriebe mit kupp-lungsloser Klauenschaltung; Vor-derradantrieb; Tank: 39 l; Höchst-geschwindigkeit: 180 km/h

Gewicht: 1346–1391 kg Leer-gewicht (Testfahrzeug: 1421 kg), alle Angaben inkl. 75 kg Fahrerge-wicht; Gesamtgewicht: 1770 kg; Anhängelast: 900 kg

Konkurrenz

Hyundai i20, ab 19 200 Fr.
 MG3, ab 16 490 Fr.
 VW Polo, ab 24 000 Fr.

In der TCS-Autosuche lassen sich Autos aller Marken und Modelle ver-gleichen, in Bezug auf Technik und Preis sowie den über den Autolebens-zyklus berechneten CO₂-Ausstoss:

tcs.ch/autosuche

Karosserie / Kofferraum

Wirkt wie Zweitürer, hintere Türklinken kaschiert. Knackig gezeichneter Klein-wagen. Markante Front mit klassisch an-geordneten Scheinwerfern: Die LED-Klammern-Tagfahrlichter erhöhen das Überholprestige. Kofferraum okay, aber tiefe Grube respektive hohe Ladekante.

Innenraum

Hübsch eingerichtet, jedenfalls in der Topvariante, mit Alcantara in den Tür-tafeln und am Armaturenbrett. Rechter Schenkel stösst an harte Mittelkonsole. Des Nachts sieht man beim Aussteigen zwar das Ambientelicht in der Fahrertür, nicht aber den dunklen Türknauf.

Komfort

Federt für die Klasse komfortabel. An-triebsgeräusche nicht immer angenehm. Je nach Last manchmal brummig, oft untermalt durch ein Mahlgeräusch. Klackiges Blinkergeräusch.

Fahreigenschaften

Agil, erfrischend, präzise, mitteilsame Lenkung. Nur bei aggressiver Fahrweise spürt man die Nachteile des Front-antriebs mit leichten Reaktionen in der Lenkung.

Motor / Antrieb

160 PS waren einst gut genug für GTI, und das Gewicht ist angesichts von drei Motoren und einer Batterie erstaunlich niedrig. Da kommen durchaus GTI-(passender: R.S.-)Gefühle auf. «Smart eco» ausserdem ist wirklich smart und reaktionsschnell.

Verbrauch / CO₂

Vom TCS gemessen niedriger als der tiefe WLTP-Wert. Ergibt Reichweiten deutlich über dem in der Kleinwagen-klasse Erwartbaren. Dies trotz c_w-Wert 0,30. Und obschon der Hybrid-Clio bergauf lädt, statt aufs nächste Bergab-stück zu warten. Trotz niedrigen Ver-brauchs keine Topbenotung in der TCS-Bewertung, weil Verbrennungs-motoren in Sachen Effizienz nicht an Elektroantriebe herankommen.

Sicherheit / Assistenz

29 Assistenzsysteme verfügbar. Den-noch bei Euro NCAP Abzüge, sodass es nur zu vier Sternen reicht. Eher nach-lässige Innenraumüberwachung. Und keine Knie-Airbags.

Preis / Leistung

Günstiger Einstiegspreis, ansehnlich hingegen bei Vollausstattung. Der Test-wagen fühlt sich dafür hochwertig an. Der sparsamere (und stärkere) Hybrid-motor ist teurer als der reine Benziner.

TCS-MESSUNGEN

Fahrdynamik

Beschleunigung (0–100 km/h): 8,4 s
 (Werk: 8,3 s)

Elastizität
 60–100 km/h: 4,2 s

Wendekreis: 10,8 m

Bremsweg (100–0 km/h): 34,1 m

Testverbrauch

TCS-RDE-Strecke

Umgebungstemperatur: 12 °C

Gemischt: 3,9 l/100 km

Autobahn: 4,8 l/100 km

Reichweite (TCS-RDE)

Gemittelt: 1000 km

Autobahn: 813 km

WERKSANGABEN

Normverbrauch

Werk (WLTP): 4,2 l/100 km

CO₂-Emissionen: 96 g/km

CO₂, Schweizer Durchschn.: 111 g/km

Energetikette (A–G): C

KOSTENBERECHNUNGEN

Servicekosten

Unterhalt

km / Monate	Std.	Kosten (Fr.)*
15 000 / 12	0,9	182.–
30 000 / 24	2,1	478.–

Gesamtkosten Wartung 180 000 km:

15 000 km/Jahr	18,1	3957.–
----------------	------	--------

* Inklusive Material, exklusive Flüssigkeiten.

Betriebskosten

km/Jahr	Rp./km	Fr./Monat	
		fixe	variable
15 000	54	464.–	286.–
30 000	37	464.–	572.–

Stundenansatz für TCS-Berechnung:

145 Fr. (BFS)

TCS Autoversicherung

Jahresprämie (Fr.): 900.10

Offertenbeispiel für 36-jähriges TCS-Mitglied, wohnhaft in Bern, Haftpflicht inklusive Vollkasko, Jahreskilometerleistung von 10 000 Kilometern, Tiefgarage, Jahresprämie exklusive Abgaben.

**Luftausströmer
koloriert** wie verfarbte
Auspuffkrümmer.



**Total drei
Motoren**
unter der
Fronthaube.



Kraftvoll und knackig auch die Heckansicht. Der Kofferraum ist beim Hybrid kleiner.

einem störend wirkenden Drehzahlbereich vor sich hin brummt.

Ansonsten löst der Clio viel Wohlgefallen aus. Der grosse Fahrerbildschirm und der nahtlos anschliessende Zentralbildschirm geben die modernen Grafikoptionen hochauflösend-knackig wieder. Auf schmutzempfindlichen Klarlack wird weitgehend verzichtet. Für die Klimaeinstellungen liegt eine hübsch gemachte Schalterleiste bereit, die überobligatorischen Überwachungs- und Alarmierungsassistenten lassen sich, wie von Renault gewohnt, über eine Taste direkt de- und wieder aktivieren. Auch für die Fahrmodi existiert ein Knopf. Dabei wären Wechsel dank des Modus «Smart eco» kaum mehr nötig, denn so reagiert der Antrieb sehr schnell auf Befehle des Gasfusses und hält dann den Sportmodus eine Weile. Und nicht bloss Gasbefehle aktivieren die sportlichen Einstellungen, das System interpretiert auch schnelle Lenkbewegungen als sportliche Absicht. Wirklich smart. ○

+ **Kleinwagen mit Sportsgeist ...
... trotzdem sehr sparsam**

Subjektiv: attraktiv designt

Wohnlich-moderner Innenraum

**Zentralbildschirm zum Fahrer
orientiert/geneigt**

**Bildschirmgrafiken modern und
top ablesbar**

- **Antriebsgeräusche (manchmal)**

Kofferraum als tiefe Grube

respektive mit hoher Ladekante

Kante bei umgelegten Fondsitzen

Blinkergeräusch billig und laut

Bilder zum Renault Clio und weitere
Tests:
touring.ch/auto



Offen für viel Geld ...

Das purste Autofahrvergnügen sei, oben ohne zu geniessen. Meinen die einen. Die anderen sagen, das gehe nur mit Saugmotor (ohne Turboaufladung also). Dritte schwören auf Heckantrieb. Bei Porsche gibt es dies nun kombiniert mit dem mindestens 303 800 Franken teuren 911 GT3 S/C. Handgeschaltet. Bis 9000/min hochdrehender Boxer.



... fast offen für weniger

Wo die einen den Motorensound schätzen, lauschen andere nach Vogelgezwitscher. Dafür genügt ein Stoffaltdach, wie dies Renault neuerdings fürs Elektromodell R4 anbietet. Die Version «plein sud» des Renault 4 ist (nur) in Verbindung mit dem stärkeren Motor (110 kW) der Variante Comfort Range ab 36 700 Franken erhältlich.

**TCS VERKEHRS-
RECHTSSCHUTZ**

Verkehrskonflikte im Sommerhoch

Im Sommer nimmt der Verkehr deutlich zu – und damit auch das Risiko von Rechtsstreitigkeiten nach einem Unfall. Gut, können Sie sich auf den Verkehrsrechtsschutz des TCS verlassen: Seine achtzig Anwälte und Juristinnen setzen sich für Ihr Recht und Ihre finanziellen Interessen ein.



Jetzt handeln und im
Streitfall vorbereitet sein:
tcs.ch/verkehr