

RENAULT CLIO

Scolpita, agile e parsimoniosa

Da un punto di vista puramente soggettivo, la Renault Clio, giunta alla sua sesta generazione, è davvero bella. E da uno puramente oggettivo, grazie alla motorizzazione ibrida potenziata, vanta consumi molto contenuti.

Testo Daniel Riesen **Tecnica** Andrea Scuderi **Foto** Emanuel Freudiger





La nuova Clio non passa certo inosservata.

Il display è nitidissimo, strutturato in modo logico e ben realizzato.



Le caratteristiche fondamentali che un'utilitaria deve possedere sono ben chiare: deve essere piccola e maneggevole, per affrontare bene le curve e infilarsi facilmente nei parcheggi anche più stretti. Ovviamente deve anche essere conveniente, sia all'acquisto che nell'uso quotidiano. Un look accattivante e il piacere di guida sono piuttosto un valore aggiunto, che però la Renault con la Clio offre da sempre. Nella 6a generazione ce n'è ancora di più. Il design – ovviamente una questione di gusti, ma per molti un criterio importante – appare intramontabile, scolpito e dinamico, con una linea slanciata del cofano che ad alcuni ricorderà la Jaguar. All'interno, la Clio si presenta più moderna e di qualità. Ciò vale ancora di più nella versione top «esprit Alpine» che abbiamo testato: solo qui si trovano l'Alcantara e le cuciture decorative in blu Alpine.

C'è anche più potenza. La Clio rimane nel mondo dei motori tradizionali, mentre Renault copre il segmento delle utilitarie elettriche con Twingo, R4 e R5 in modo estremamente variegato. Il motore a combustione della Clio E-Tech 160 si inserisce in un sistema full hybrid che non brilla per parsimonia solo in laboratorio. Allo stesso tempo, eroga una potenza notevole. Più del modello precedente (E-Tech 145), grazie alla coppia nettamente superiore del quattro cilindri di cubatura relativamente elevata, moderata da un cambio automatico perfezionato con il sistema senza frizione proprio di Renault. L'interazione tra motore elettrico e motore a combustione risulta ora fluida, se non fosse per gli occasionali rumori di sfregamento e la tendenza del termico a girare su regimi che risultano fastidiosi. >

A proposito di aspetti pratici



La sesta generazione

La nuova Clio rappresenta la 6a generazione della compatta di grande successo. Pubblicizzata con lo slogan «tout d'une grande», la prima Clio del 1990, lunga appena 3,71 metri, doveva offrire le stesse prestazioni delle auto più grandi. Nel frattempo, è cresciuta notevolmente fino a rientrare quasi nella classe delle compatte, arrivando a una lunghezza di 4,11 metri.



Due motori

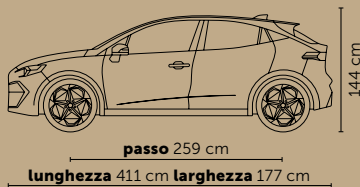
La Clio ha già avuto anche un motore V6. Nel 2026 si scenderà di due cilindri. Il modello base è caratterizzato da un piccolo motore turbo a benzina a tre cilindri da 115 CV. Il modello più potente combina un motore a benzina aspirato a quattro cilindri da 1,8 litri con due motori elettrici, collegati da un cambio automatico con 15 combinazioni possibili per una potenza massima di 160 CV.



Regina di vendite

In Svizzera, nel corso delle cinque generazioni precedenti, sono state vendute circa 120 000 Clio, con 1225 immatricolazioni nel 2025. A livello globale, Renault ne ha prodotto un totale di 17 milioni. La piccola utilitaria ha quindi fatto onore al nome, che deriva dal greco e significa «celebre», diventando l'auto francese più venduta di sempre.

SCHEMA TECNICA



bagagliaio: 301-1094 l
pneumatici: ant./post. 205/45 R18

Veicolo provato

Renault Clio: 5 porte, 5 posti, da 19 900 fr.; E-Tech 160 da 26 500 fr. (veicolo del test: Esprit Alpine full hybrid E-Tech 160, 32 750 fr.)

Garanzie: 3 anni o 100 000 km in generale; 8 anni o 160 000 km su batteria; 12 anni anticorrosione; 3 anni o 100 000 km garanzia mobilità

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

Specifiche

Propulsione (veicolo del test: full hybrid E-Tech 160): motore a benzina 4 cilindri + motore elettrico; batteria: 1,4 kWh; 116 kW (160 CV), 172 Nm; cambio automatico con innesto a denti senza frizione; trazione anteriore; serbatoio: 39 l; velocità massima: 180 km/h

Peso: 1346-1391 kg a vuoto (veicolo del test: 1421 kg), dati incl. 75 kg per il conducente; peso totale: 1770 kg; carico rimorchiabile: 900 kg

La concorrenza

Hyundai i20, da 19 200 fr.
MG3, da 16 490 fr.
VW Polo, da 24 000 fr.

Nella ricerca auto del TCS possono essere confrontate tutte le marche e modelli delle automobili in termini di tecnologia e prezzo nonché le emissioni di CO₂ sull'intero ciclo di vita del veicolo:

tcs.ch/ricerca-auto

Carrozzeria / bagagliaio

Maniglie delle portiere posteriori a scomparsa. Linee decise. Frontale imponente con fari disposti in modo classico. Luci diurne a LED a forma di parentesi che le danno prestigio quando si sorpassa. Bagagliaio corretto, ma profondo con bordo di carico piuttosto alto.

Abitacolo

Arredamento curato nella versione top di gamma, con rivestimenti in Alcantara sui pannelli delle portiere e cruscotto. La coscia destra urta contro la console centrale rigida. La luce d'ambiente della portiera non illumina la maniglia.

Comfort

Sospensioni confortevoli per la categoria. Rumori del motore non sempre piacevoli. In ricarica a volte si avverte un ronzio, spesso accompagnato da un fischio più acuto. Rumore metallico degli indicatori di direzione.

Comportamento

Agile, vivace, precisa. Sterzata reattiva. Solo in caso di guida aggressiva gli svantaggi della trazione anteriore si fanno sentire, con una leggera mancanza di reattività dello sterzo.

Motore / propulsione

160 CV un tempo degni di una GTI e peso sorprendentemente contenuto considerando i tre motori e la batteria. Si ha la sensazione di guidare una GTI (o, meglio, una R.S.). Modalità «Smart eco» davvero intelligente e reattiva.

Consumo / CO₂

Dati misurati dal TCS sotto il già basso valore WLTP. Ne risultano autonomie nettamente superiori a quelle che ci si aspetterebbe per la categoria, malgrado un Cx di 0,30 e che la Clio ibrida ricarichi pure in salita, senza attendere la prossima discesa. Nonostante i consumi ridotti, non ottiene il massimo dei voti nella valutazione TCS, poiché i motori termici non possono competere con gli elettrici in termini di efficienza.

Sicurezza / ADAS

Ha 29 assistenti alla guida. Ma l'Euro NCAP ha applicato delle penalità, per cui il punteggio è di sole 4 stelle. Il monitoraggio dell'abitacolo è piuttosto carente; mancano airbag per le ginocchia.

Prezzo / prestazioni

Prezzo base conveniente, rispettabile nella versione di allestimento full optional. L'auto del test trasmette comunque una sensazione di alta qualità. Il motore ibrido, più parsimonioso (e più potente), è più caro rispetto al termico puro.

MISURAZIONI TCS

Dinamica di guida

Accelerazione (0-100 km/h): 8,4 s
(fabbrica: 8,3 s)

Elasticità

60-100 km/h: 4,2 s

Diametro di sterzata: 10,8 m

Frenata (100-0 km/h): 34,1 m

Consumo del test

Percorso RDE-TCS

temperatura monitorata: 12 °C

misto: 3,9 l/100 km

autostrada: 4,8 l/100 km

Autonomia (RDE-TCS)

misto: 1000 km

autostrada: 813 km

DATI DI FABBRICA

Consumo

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

Emissioni di CO₂: 96 g/km

Media svizzera di CO₂: 111 g/km

Etichetta energia (A-G): C

CALCOLO DEI COSTI

Costi dei servizi

Manutenzione

km / mesi	ore	costi (fr.)*
15 000 / 12	0,9	182.-
30 000 / 24	2,1	478.-

Manutenzione totale per 180 000 km:

15 000 km/anno	18,1	3957.-
----------------	------	--------

* incl. materiale, liquidi esclusi

Costi d'esercizio

km/anno	ct./km	fr./mese	
		fissi	variabili
15 000	54	464.-	286.-
30 000	37	464.-	572.-

Tariffa oraria per il calcolo TCS:

145 fr. (UST)

TCS Assicurazione auto

Premio annuale (fr.): 900.10

esempio di offerta per un socio TCS 36enne, domiciliato a Berna, responsabilità civile e casco totale, chilometraggio annuo 10 000 km, garage sotterraneo, premio annuo senza tasse.

Le bocchette di ventilazione hanno lo stesso colore dei collettori di scarico ossidati.



Tre motori in totale sotto il cofano.



Grintosa anche vista da dietro. Il bagagliaio è più piccolo nella versione ibrida.

Per il resto, la Clio suscita grande soddisfazione. Il grande schermo del conducente e quello centrale, che si integrano perfettamente, riproducono con una risoluzione nitidissima le moderne opzioni del menu. Si rinuncia in gran parte alla vernice lucida, assai sporchevole. Per le impostazioni del climatizzatore è disponibile una barra di comandi ben fatta. Come abituale per Renault, gli assistenti di monitoraggio e allarme, oltre a quelli obbligatori, possono essere disattivati e riattivati direttamente tramite pulsante. C'è un pulsante anche per le modalità di guida. Tuttavia, grazie alla modalità «Smart eco», le selezioni non sarebbero quasi più necessarie, poiché la propulsione reagisce molto rapidamente ai comandi dell'acceleratore e passa per un certo tempo da sola in modalità Sport. E non è solo il pedale del gas ad attivare le impostazioni sportive: il sistema interpreta come intenzione sportiva anche i movimenti rapidi dello sterzo. Davvero intelligente. o

+ **Utilitaria dallo spirito sportivo...**
... comunque poco energivora

Giudizio soggettivo: design accattivante

Interni accoglienti e moderni

Schermo centrale orientato/inclinato verso il conducente

Grafica dello schermo moderna e di ottima leggibilità

- **Rumori del motore (a volte)**

Bagagliaio profondo, ma con bordo di carico alto

Scomodo scalino dei sedili posteriori ribattati

Rumore delle frecce dozzinale e sgradevole

Galleria di immagini della Renault Clio e numerosi altri test su: touring.ch/auto



Aperta, a caro prezzo...

Per alcuni il massimo piacere di guida è viaggiare con la cabrio in «topless». Altri stravedono per il motore aspirato (cioè senza turbo-compressore) oppure la trazione posteriore. Ora Porsche ne propone una perfetta combinazione nella 911 GT3 S/C. Prezzi da 303 800 fr., con cambio manuale e motore boxer che arriva fino a 9000 giri/min.



... o quasi, per meno

Se c'è chi apprezza soprattutto il rombo del motore, altri vogliono udire il cinguettio degli uccelli. A loro basta anche un tetto retrattile in tela come quello che Renault introduce sulla R4 elettrica. Il modello «plein sud» è disponibile (unicamente) con la motorizzazione più potente (110 kW) della versione Comfort Range. Da 36 700 franchi.

**TCS PROTEZIONE
GIURIDICA CIRCOLAZIONE**

L'estate arriva e porta più litigi

Nella bella stagione, il traffico stradale aumenta e con esso il rischio di incidenti con conseguenti controversie legali e assicurative. Fortunatamente, potete contare sulla protezione giuridica circolazione del TCS: una rete di 80 avvocati e giuristi a difesa dei vostri diritti e interessi finanziari.



Stipulare ora per essere tutelati in caso di dispute. tcs.ch/circolazione