
Fahrbericht Renault Clio: Mit geschärftem Blick

Von Guido Borck, cen

Mit rund 16 Millionen Einheiten zählt der Renault Clio zu einem der meistverkauften Autos in Europa. Damit der Erfolg nicht abreißt, erhält der französische Bestseller ein umfangreiches Update mit einer völlig neu gestalteten Frontpartie. Dabei tritt der mit Chrom-Elementen überarbeitete Kühlergrill nun größer und dominanter in Erscheinung, während schlanke LED-Scheinwerfer nebst üppig dimensionierten Tagfahrlichtern das Ganze flankieren. Fortan blickt der Clio wesentlich dynamischer, aber auch um einiges grimmiger in die Welt.

Im Vergleich hierzu fällt die Modellpflege am Heck recht sanft aus. Hier gibt es lediglich Rückleuchten in Klarglas-Optik sowie einen neuen Stoßfänger mit angedeuteten Lufteinlässen: Beide Maßnahmen lassen den Franzosen nun optisch etwas breiter erscheinen, obwohl sich an den Abmessungen des Vier-Meter-Franzosen nicht wirklich etwas verändert hat.

Nachhaltig im Innenraum

Mit der Überarbeitung kommen recycelte Materialien an Sitzen, Türverkleidungen und Cockpit zum Einsatz, die bei der Ausstattungsversion Techno zu 60 Prozent aus Zellulosefasern bestehen. Die Basis der biobasierenden Fasern mit der Bezeichnung Tencel ist Holz, welches aus nachhaltig bewirtschafteten Wäldern innerhalb Europas gewonnen wird. Bei der neu ins Programm aufgenommenen Variante Esprit Alpine bestehen die Sitzbezüge zu 65 Prozent aus recycelten PET-Getränkeflaschen. Und anstelle von Tierleder gibt für die Polster künftig ein genarbttes Gewebe aus Bio- und Polyesterfasern.

Mit der Topausstattung Esprit Alpine möchte Renault vor allem junge und junggebliebene Kunden ansprechen. Den dynamischen Charakter im Innern unterstreichen unter anderem blau abgesteppte Sportsitze inklusive Alpine-Logo oberhalb der Rückenlehnen. Außen gibt es farblich abgesetzte Dekors an der Frontschürze in Form von Blenden, glanzgedrehte 17-Zoll-Aluräder mit einem angedeuteten Zentralverschluss, bis hin zu Esprit-Alpine-Badges auf den Kotflügeln. Darüber trägt diese Variante auf der Heckklappe den Clio-Schriftzug in Deep Glossy Black, während das Renault-Logo vorne und hinten statt in Chrom ebenfalls in einem Schwarzton gehalten ist.

Alle Clio-Varianten bis hin zum Einstiegsmodell verfügen nun über ein digitales Tachodisplay sowie den hochkant stehenden Touchscreen in der Cockpitmitte. Bei der Topversion ist darüber hinaus ein Zehn-Zoll-Multimedia mit Online-Navigation serienmäßig. Letzteres enttäuscht jedoch bei unser Tour, da die Routenberechnung recht langsam und eine Stauumfahrung unzuverlässig erfolgte. Diverse Smartphone-Apps können das längst besser. Eine gründliche Überarbeitung hätte dem so genannten Easy Link-Infotainment daher ebenfalls gutgetan.

Hybrid mit kleinem Update

Für den Clio bieten die Franzosen in Deutschland keinen Dieselmotor mehr an, obwohl der im Ausland noch erhältlich ist. So besteht die Antriebspalette aus drei Benzinern mit wahlweise 67 PS (49 kW) und 91 PS (67 kW) sowie einer bivalenten Autogas-Variante (LPG) mit 100 PS (74 kW). Zudem befindet sich weiterhin der E-Tech Hybrid im Programm. Der nun nach einer leichten Überarbeitung über 145 PS (plus 5 PS) verfügt.

Für den Vollhybriden kombiniert Renault einen 1,6-Liter-Vierzylinder mit zwei E-Motoren. Während der erste Elektromotor zumeist für den Antrieb zuständig ist, startet die zweite E-Maschine den Verbrennungsmotor und dient als Generator zur Stromerzeugung. Als eine weitere Besonderheit benötigt das so genannte Multi-Mode-Getriebe zur Kraftübertragung keine Kupplung.

Nach dem Druck auf den Startknopf legt der Teilzeit-Elektriker elektrisch los und versucht so weit wie es geht zu stromern. Dies geschieht häufig. In der Stadt beträgt der elektrische Anteil bis zu hohen 80 Prozent und da der Clio oft rekuperiert, soll der Verbrauch in der City um 40 Prozent niedriger sein als bei einem herkömmlichen Benziner. Erst wenn die 1,2 kWh starke Lithiumionen-Batterie im Heck erschöpft ist, treibt der Verbrennungsmotor den Clio an. Entweder im Verbund mit dem E-Motor oder alleine.

Unauffälliges Wechselspiel

Das Wechselspiel der Antriebe funktioniert in der Praxis unauffällig, der Verbrenner schaltet sich kaum wahrnehmbar hinzu. Rein elektrisch fährt der Vollhybrid bis auf Tempo 75 und kommt maximal vier Kilometer weit. Benötigt der Clio für flotte Überholmanöver die volle Leistung, dröhnt der Benziner jedoch angestrengt laut. Aber nur dann, denn insgesamt gibt sich der Franzose recht leise und gefällt darüber hinaus mit einem angenehmen Fahrkomfort. Überhaupt ist der Clio ein entspannter Cruiser, der auf Effizienz getrimmt ist. Und selbst beim Klick auf das Sport-Fahrprogramm verändert sich nur wenig. Anschließend spricht die Antriebselektronik zwar etwas spontaner an und die Multi-Mode-Automatik schaltet früher, doch insgesamt bleibt der Renault immer locker und gelassen.

Das kommt natürlich dem Verbrauch zugute, den Renault mit nur 4,3 Litern angibt. Nach unserem ersten Kennenlernen quittierte der Bordcomputer exakt 4,6 Liter im Schnitt. Ein akzeptabler Wert, zumal einige Autobahnetappen darin enthalten waren. Aber was soll der Clio eigentlich kosten? Die genauen Preise stehen noch nicht fest, Renault will sie aber spätestens zum Bestellstart in diesem Monat nachreichen. Einzig die gefahrene Topversion Esprit Alpine in Kombination mit dem E-Tech Hybriden ist mit 26.700 Euro fix. Ob die zukünftige Einstiegsversion Evolution nach dem Facelift teurer wird und wie es bei den anderen Clio-Varianten aussieht, steht allerdings noch in den Sternen. (cen/gb)

Renault Clio E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine

Länge x Breite x Höhe (m): 4,05 x 1,80 x 1,44
Radstand (m): 2,58
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, 2 E-Motoren
Systemleistung: 105 kW / 145 PS
Gesamtsystem-Drehmoment: 205 Nm
Höchstgeschwindigkeit: 174 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,3 Sek.
Batteriekapazität: 1,2 kWh
Elektr. Normreichweite: ca. 4 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,3 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 96 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1313 kg / max. 445 kg
Kofferraumvolumen: 340–1069 Liter
Max. Anhängelast: 900 kg
Wendekreis: 10,4 m
Bereifung: 205/45 R17
Wartungsintervall: nach Anzeige
Preis: 26.700 Euro

Bilder zum Artikel



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



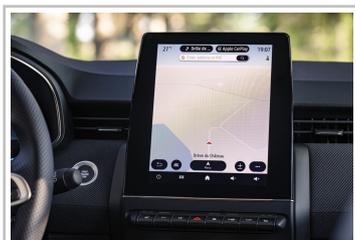
Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault



Renault Clio Esprit Alpine.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Renault
