



Fotos: Michael Blumenstein

Am Design des neuen Renault Clio scheiden sich die Geister. Es polarisiert in jedem Fall.

Es spricht wenig dagegen

Renault kann wieder Autos bauen. Autos, die begeistern, anecken, Aufmerksamkeit erregen. Der neue Renault Clio ist ein weiteres Beispiel, auch wegen seines Hybridantriebs.

Der Renault Clio ist ein Erfolgstyp und wird es auch in der sechsten Auflage bleiben. 17 Millionen Clio wurden seit 1990 in 120 Ländern verkauft und viele Kunden sind Fans geworden. Das mag angesichts der Langzeit-Qualität von Renault verwundern (siehe aktueller TÜV-Report), nicht aber, wenn man die neuen Renault-Modelle fährt.

Beim Anblick des neuen Clios scheiden sich allerdings die Geister. Einigen gefällt er sehr, andere erkennen einen wilden Designmix ohne Nähe zu Renault. Beides kann man verstehen, ändert jedoch nichts an der Tatsache, dass der Clio ein Gesicht in der Menge ist. Produziert wird der knapp 4,12 Meter lange Clio übrigens nicht in Frankreich, sondern in der Türkei.

Moment, 4,12 Meter lang ist der „Kleinwagen“? Ja, und damit nur drei Zentimeter kürzer als der Golf 4 – bekanntermaßen Vater der Kompaktklasse. Im Golf 4 sitzt es sich dennoch deutlich luftiger. Das liegt subjektiv auch daran, dass der neue Clio vor allem im Fond kleine Scheiben hat – Design halt, wie die fehlenden Fensterleisten an den Seitenscheiben. Das sieht edel aus. Innen sitzt man im

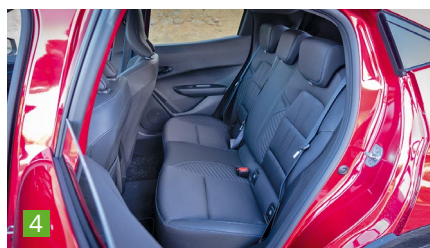
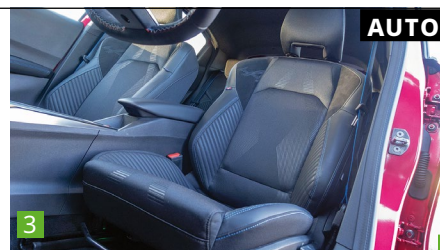
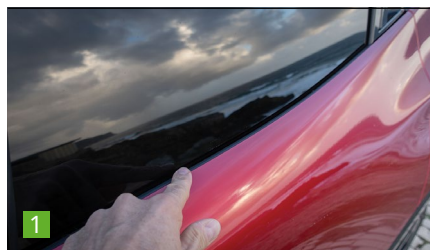
Fond jedoch irgendwie eingebunkert. Das kann aufs Gemüt drücken. Ebenso, wie die Sitze an den Knien der Hinterbänker. Luftig ist der neue Clio trotz sieben Zentimeter Wachstum nicht. Kein Wunder, entfällt lediglich ein Zentimeter davon auf den Radstand, drei gibt es je vorn und hinten, der Craschanforderungen wegen.

Vorn sitzt es sich kleinwagentypisch gut. Bedeutet: viel Platz und gute Verstellmöglichkeiten, wie man es von einem modernen Auto erwartet.

Dass bei den Sitzen keine Lordosenstütze erhältlich ist, stößt sicherlich einigen sauer auf. Die etwas sportiver ausgeformten Sitze in der gefahrenen Topversion Esprit Alpine (Basis heißt Evolution, die Mitte Techno) schmiegen sich an schmale Körper gut an, lassen bei flotter Kurvenfahrt aber Seitenhalt vermissen, da die Sitzwangen im Latissimus-Bereich auch mal „wegknicken“. Der Stoffbezug wirkt angenehm, ist aber dem gefahrenen Esprit Alpine vorbehalten.



Mit 4,12 Metern Länge sprengt der Clio die Kleinwagenklasse nach oben auf.



1 Schön gemacht. Renault verzichtet auf wulstige Fensterleisten. **2** Im Cockpit findet man sich schnell zurecht – vor allem, wenn man R 5 und R 4 kennt. **3** Die Vordersitze (Niveau: Esprit Alpine) sind sportlich konturiert. Wer jedoch massiv ist, drückt in Kurven auch mal die Sitzwangen um. **4** Der Platz im Fond ist trotz sieben Zentimetern Wachstum eng. Und auch in den Kofferraum kann man beim Hybrid nur 309 Liter einladen, 90 l weniger als beim TCE 115.

Wer bereits den neuen Renault 4 oder 5 gefahren ist, kennt das Cockpit. Wie bei den Stromerbrüdern ist der Automatikwählhebel an der Lenksäule montiert und hinterlässt einen ebenso zwiespältigen Eindruck. Ist „R“ wirklich drin? Nein, wieder nicht. Zum Wechseln zwischen Vorwärts- und Rückwärtsfahrt (und andersherum) muss man sich Zeit lassen. Einfach die Fahrstufe „reinstellen“, wie früher bei den Automatikfahrzeugen, gelingt nicht mehr. Langbeiner müssen beim Einsteigen vorn auch an die Knie denken. Es wartet eine weitere Kniefalle auf einen. Diese ist im Esprit Alpine mit einer Art Alcantara bespannt, in den Versionen Evolution und Techno mit einem Plastikstoff (recycelt).

Die Sprachbedienung stützt sich auf Android Automotive und funktio-

niert gut, zumindest, solange man das Internetabo (drei Jahre inklusive) besitzt. In der Basis ist das Multimedia-Paket (672 Euro mit Rückfahrkamera). Damit kommen wir direkt zum wichtigsten Punkt: dem Preis.

Der neue Clio startet bei 16.800 Euro. Mit an Bord sind sechs manuelle Vorwärtsgänge und starke 115 PS. Das taugt auch für die Langstrecke. In der Basis ist bereits fast alles enthalten, was man wirklich benötigt. Ganzjahresreifen gibt es für 294 Euro, Alus im empfehlenswerten 16-Zoll-Format für 336 Euro und die Sitzheizung für 252 Euro. Macht 17.700 Euro und ein schönes Metallic-Grün ist von Haus aus dabei. Ein Angebot, das man im Kleinwagenbereich bei Corsa-Fabia-Ibiza-Polo-Yaris nicht findet.

Mit der Ausstattungslinie Evolution und dessen 16-Zoll-Rädern wäre wohl auch einer der Kritikpunkte ausgemerzt. Die beim Esprit Alpine obligatorischen 18-Zöller ballern in Schlaglöcher, überrumpeln Brückenabsätze und die 205/45er-Pneus rollen lautstark ab, um auf Fahrbahnflücken und den üblichen Straßenschäden wiederum viele Fehler astrein auszubügeln – seltsames Verhalten. Im Umkehrschluss kann man mit dem Clio um die Kurven jagen, als säße man im Sportmodell RS (Gott hab ihn selig). Tun wir aber nicht. Die Lenkung fühlt sich relativ exakt und unauffällig an. Ebenso die Bremse. Allerdings ist die Höhendifferenz zwischen Gas- und Bremspedal unnötig groß.

Einen sportlichen Antritt bietet der Vollhybrid. Gut acht Sekunden bis Tempo 100 sind flott. Bei 180 km/h wird das 158-PS-System, generiert

aus 1,8-Liter-Vierzylinder-Sauger und angeflanschter E-Maschine, eingebremst. Der E-Motor bezieht den Saft aus einem 1,4-kWh-Akku (brutto), der bei Autobahnfahrt schnell leergenuckelt ist – 109 PS bleiben übrig, und die agieren lautstark. Als ideal erweist sich der Antrieb daher in der Stadt und beim Vielverkehr-Pendeln, wo man mit gut vier Litern auskommen kann. Wofür also 160 PS?

Als Alternative steht nur der TCE 115 parat, bekannt aus diversen Konzernfabrikaten. Und der Dreizylinder macht stets eine gute Figur. Hier zeigt sich auch, wie ein vergleichsweise günstiger Einstieg geschaffen werden kann. 16.800 Euro verlangt Renault für den Clio Evolution (3.530 Euro weniger als für den Hybrid). Wer will, wählt das Doppelkupplungsgetriebe für 1.261 Euro. Einen schwächeren Motor wird es nicht geben. Laut Renault könne man diesen nicht noch günstiger anbieten. Die Konkurrenz startet leistungsähnlich meist bei 18.500 Euro. Den aufgefrischten Seat Ibiza gibt es ab 16.512 Euro – mit latent müden 80 Saug-PS aus einem Liter Hubraum.

So gibt es kaum relevante Kritikpunkte. Und selbst der fehlende doppelte Ladeboden (den haben beim Vorgänger angeblich nur rund drei Prozent der Kunden weltweit bestellt) und die damit hohe Ladekante im Kofferraum oder das nicht vorhandene Matrixlicht (gibt es in der Kleinwagenklasse seit Jahren) werden den Erfolg kaum schmälern. Erwartbar ist, dass der Clio weiterhin das meistverkaufte Auto bei Renault bleibt und Bestseller der Kleinwagenklasse in Europa. *mb*

Renault Clio Full Hybrid E-Tech 160 Esprit Alpine

Preis: ab 23.193 Euro (brutto)

R4/1.789 ccm | Systemleistung:

116 kW/158 PS | 270 Nm

8,3 s | 180 km/h | Multimode-AT

WLTP-Verbrauch: 4,1 S | 92 g/km

Maße: 4.116 x 1.768 x 1.451 mm

Kofferraum: 309–1.094 Liter

Versicherung: HK 18 | VK 24 | TK 21

Wartung: 1 Jahr/30.000 km

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer