

## Vorstellung Renault Clio: Digitale Aufrüstung

Von Axel F. Busse

**Was für Volkswagen der Golf ist, ist für Renault der Clio: Das begehrteste Auto der Marke in Deutschland. Damit das so bleibt, hat der französische Hersteller den gar nicht mehr ganz so kleinen Kleinwagen renoviert. Mit zwei Karosserie- und elf Motorvarianten startet der Wagen im Spätsommer zu den Kunden.**

Es ist ein enges Segment, in dem sich der Clio behaupten muss. Außer der nationalen Konkurrenz aus dem PSA-Konzern und den Fernost-Importen sind es vor allem VW Polo, Opel Corsa und Ford Fiesta, die auf dem deutschen Markt den Wettbewerb bestimmen. Bisher gelingt dem Clio die Selbstbehauptung ganz gut, denn er ist nicht nur in den anderen europäischen Märkten sehr angesagt, sondern auch das beliebteste französische Auto in Deutschland. Mehr als 12 600 Neuzulassungen registrierte das Kraftfahrtbundesamt im ersten Halbjahr 2016, was darauf hindeutet, dass das Ergebnis von 2015 übertroffen werden kann. Was den Hersteller dabei besonders freut: Nach der Präsentation der aktuellen Variante vor drei Jahren stieg das Kundeninteresse stetig an. Normalerweise lässt das Interesse der Käufer eher nach, wenn eine Neuerscheinung in die Jahre kommt.

Nicht umsonst werden Korrekturen und Neuerungen an der Front eines Pkws „Facelift“ genannt, denn Gesichtskosmetik soll das Antlitz schärfen und begehrenswert machen. Das ist natürlich auch beim Clio erfolgt, wenngleich Chefdesigner Laurens van den Acker streng darauf geachtet hat, dass die von ihm kreierte Familienähnlichkeit gewahrt bleibt. Aufwertungen des Innenraums sowie die Ausstattung mit Voll-LED-Scheinwerfern und einem Einpark-Assistenten sollen den kleinen Fünftürer näher an das Komfort-Niveau von Kompakt- und Mittelklassewagen heran rücken. Wichtiger Baustein der elektronischen Aufrüstung ist das Online-Infotainment-System R-Link, das nunmehr zusammen mit zwei anderen Varianten verfügbar ist. Erstmals kommt in einem Clio ein Bose-Soundsystem zu Einsatz.

Antriebsseitig wird das Angebot um den Spitzendiesel dCi 110 ergänzt, für den 87 kW

/118 PS starken Benzinmotor ist über das bislang einzig verfügbare Doppelkupplungsgetriebe hinaus künftig auch eine manuelle Sechsgang-Schaltung zu haben. Dies dürfte preissensiblen Kunden entgegen kommen. Da im Kleinwagen-Segment Selbstzünder naturgemäß keine so starke Position haben, werden voraussichtlich die Schwerpunkte der deutschen Verkäufe beim 898 Kubikzentimeter großen Dreizylinder mit 66 kW / 90 PS und dem 1,2 Liter großen Vierzylinder mit 54 kW / 73 PS liegen.

Sichtbare Veränderungen im Innenraum haben sich am Lenkrad vollzogen, dessen untere Speiche nun zweigeteilt ist und einen etwas luftigeren Eindruck vermittelt. Das zentrale Display der Mittelkonsole bekam eine filigranere Einfassung, wirkt dadurch edler und präsenter. Die Gitter der darunter liegenden Lüftungsausströmer sind engmaschiger und die Klimatisierungs-Einstellung wurde von drei auf zwei Drehknöpfe reduziert. Modifiziert präsentieren sich die Armlehnen in den vorderen Türen, wo die Tasten für die Scheibenheber bündig eingelegt sind. Diese für sich genommen eher unscheinbaren Maßnahmen sorgen in der Summe für eine ansprechende Atmosphäre.

Die Funktion als Sparmeister im Team der Benziner ist dem TCe90-Motor zugedacht, dessen Normverbrauch mit 4,7 Litern je 100 Kilometer angegeben ist. Nach rund 80 Testkilometern über französische Landstraßen errechnete der Bordcomputer für einen Transport von zwei Personen nebst Gepäck den Wert von 6,4 Litern. Nur geringe Aussagekraft ist dem Wert von 6,1 Litern/100 km für die Testfahrt mit dem Diesel zuzumessen, da Kurzstrecken und Staupassagen einander abwechselten und so der Normwert von 3,5 Litern in weite Ferne rückte.

Clio-Kunden, die zu einem großen Anteil Kundinnen sind, schätzen das verbindliche, unaufgeregte Fahrerlebnis, sie kommen bei der Schaltung ohne übertriebene mechanische Präzision aus und wollen auch nicht von zu energischen Rückstellkräften in der Lenkung genervt werden. Die maskuline Seite des Modellangebots wird weiterhin vom Clio R.S. und vom Clio R.S. Trophy repräsentiert, und auch ihnen wurden die Renovierungsarbeiten zuteil. Die Frontsignatur ist durch einen dreiteiligen Leuchtsatz charakterisiert, die Positions-, Kurvenlicht- und Nebelscheinwerfer zusammen fasst. Immerhin zwischen vier und fünf Prozent der deutschen Kunden entscheiden sich für diese sportliche Variante, deren Leistungsvermögen das der meisten Konkurrenzprodukte in den Schatten stellt. Die beiden Rennsemmeln werden von einem 1,6 Liter großen Vierzylinder befeuert, der mittels Turbolader 147 kW / 200 PS zubereitet. Bei der „Trophy“-Version sind es sogar 162 kW / 220 PS. Das Drehmoment rangiert bei 260 bzw. 280 Newtonmetern.

Da es bei den sportlichen Brüdern nicht nur zwischen 100 und 150 Kilogramm mehr Gewicht im Zaum zu halten gibt als bei den komfort-orientierten Varianten, sondern man(n) im Zweifelsfalle auch aus 235 km/h sicher zum Stillstand kommen muss, hat der Hersteller für die Hinterachse Scheibenbremsen spendiert. Das ist bei keinen der anderen Modellversionen der Fall. Eine nicht zu unterschätzende Gemeinsamkeit herrscht allerdings bei Tankvolumen, das mit 45 Litern bei einem 75-PS-Diesel durchaus angemessen sein mag, bei einem 200 PS-Benziner aber wesentlich schneller aufgebraucht sein dürfte. Renault gibt den Spritkonsum des Clio R.S. mit 5,9 Litern im Schnitt an, so dass man in der Praxis zwischen sieben und acht Litern gut fahren sollte. Die Preise werden mit 22 990 Euro und 24 490 Euro (Trophy-Version) angegeben.

Um werbewirksam die Marke von 12 000 Euro als Einstiegspreis zu unterbieten, startet die Preisliste mit einer weitgehend komfortbefreiten Schlicht-Version bei 11 990 Euro. Dafür erhält man einen 1,2 Liter-Benziner als Antrieb, geschaltet wird per Fünfgang-Getriebe. Wer die TCe-120-Version mit höherwertiger Ausstattung ordert, zahlt bereits 16 390 Euro. Dazwischen liegt der 1,5-Liter-Turbodiesel mit 55 kW /75 PS, der 15 190 Euro kostet. Für die Kombiversion Grandtour sind jeweils 1000 Euro mehr zu veranschlagen. (ampnet/afb)

## Bilder zum Artikel

---



Renault Clio.



Renault Clio.

---



Renault Clio.

---



Renault Clio.

---



Renault Clio RS.



Renault Clio RS.



Renault Clio RS.

---



Renault Clio RS.

---