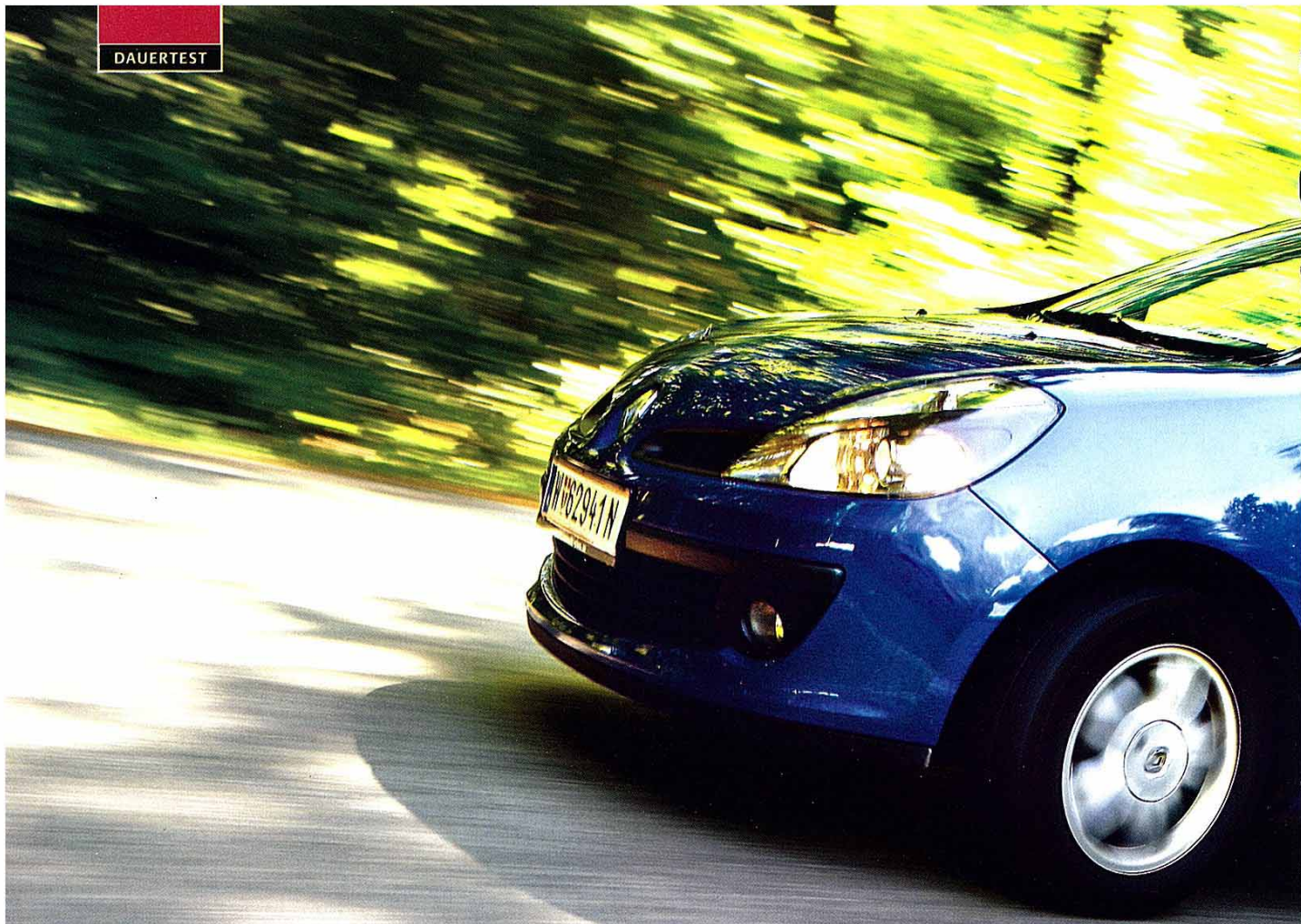


DAUERTEST



Großraumkleiner

DAUERTEST-SCHLUSSBERICHT RENAULT CLIO GRANDTOUR 1,5 dCi, km 42.713. Bilanz nach einem Jahr und einem Facelift: Ist die Kostenrechnung kleiner als Laderaum und Alltagsqualität?

VON MARTIN STRUBREITER FOTOS: ANDREAS RIEDMANN



Stimmt schon, so wie auf unseren Fotos schaut der Clio jetzt nimmer aus. Der Fluch des Dauertests liegt ja auch darin, dass flinke Facelifts auch ein flink gefahrenes Testauto überholen können, wenn es über 42.000 km unterwegs ist. Wer aus diesem Schlussbericht also praktischen Nutzen ziehen will, ersetzt gedanklich einfach die Nase unseres Clio durch die frische, die grundsätzlichen

Ein Kombiheck mitten im Zeitgeschmack, dabei locker und unverkrampft. Eines der Idealautos unserer Tage (sofern wir dazupassen wollen).

Talente aber sind ihm geblieben – zum Glück, dazu später.

Wenn wir schon beim Erneuern von Bildern sind, dann lässt sich jenes vom Clio an sich gewiss auch gleich umkrepeln: Was einst als Name eines Kleinwagens begann, ist spätestens mit Einführung des Grandtour alten Netzhautmustern entwachsen. Wer sich in einem Clio Grandtour vor weiten Strecken fürchtet, sollte eher sein Urteil einem Facelift unterziehen als den Clio in Frage stellen. Denn er bedient auf nachgerade souveräne Weise alle Bedürfnisse, sofern man



tendenziell zu den Menschen mit handgeschriebenem Lastenheft zählt: Er fährt gut und souverän, lässt sich beim Fahrwerk keinerlei Schwächen anmerken, die Familie passt ohne Federlesens rein, und der Kofferraum ist (wie bei einem Kombi zu erwarten) groß und nach dem Umlegen der Rücksitze noch größer.

Zum Motor: 86 Turbodiesel-PS sind gutes Augenmaß, 220 Nm treffen auf 1235 kg Auto, da lässt sich sorgenfreies und fröhliches Mitmischen im Verkehr ausrechnen. Wer sich untermotorisiert fühlt, sitzt in der falschen Wagenklasse, immerhin gibt's den Clio dCi auch mit 68 oder 103 PS, und die bewegen sich auch untadelig. Freilich passiert Überholen auf der Autobahn nicht aus

dem Fußgelenk, sondern mit ein wenig Geduld, aber selbst bei 130 km/h vermeldet die Geräuschkulisse keine Anstrengung. So erfährt man auch über Umwege, wie viel Geräuschdämmung heute in eher kleinen Autos Platz findet, ohne aus allen Karosseriefugen zu quellen.

Auch die Passagiere finden Platz, und zwar viel. Selbst hinten sitzt man aufrechter und bequemer als in einigen Mittelklasse-Limousinen, vier Erwachsene verreisen auch gerne gemeinsam in Urlaub, ohne vorher (und dort) mittels geistig hochstehender Gesellschaftsspiele zu ermitteln, wer hinten sitzen MUSS.

Noch mehr genutzt als der Fond wurde im letzten Jahr allerdings der Kofferraum,

gewichtiges Argument für die Anschaffung eines Kombis, und in diesem Fall 439 bis 1277 Liter groß. Die Erweiterung passiert so unkompliziert, dass man nie drüber nachdenkt, sondern die Sitze einfach umlegt. Wenig nachgedacht haben

SHORTCUT

WAS WIR MÖGEN

Einen unauffälligen, guten Transporteur aller Alltagsbedürfnisse, sofern die und wir keine allzu großen statistischen Ausreißer kennen.

WAS UNS FEHLT

ESP in Serie. Wer drauf verzichtet, spart fahrlässig. Sonst ist alles da, was man in dieser Klasse sucht.

WAS UNS ÜBERRASCHT

Wie sehr sich das gewandelt hat, was unter dem Begriff Clio in der Autowelt abgespeichert war.

DIE KONKURRENZ

Ist bei den (eher) kleinen Kombis auch klein: Skoda Fabia Combi, Peugeot 207 SW, das war's auch schon.

wir auch über intensive Reinigung – zwar hat der Innenraum des Clio das Jahr mit uns tapfer weggesteckt, der negative Eintrag im ÖAMTC-Prüfbericht („Innenraum hinten: verschmutzt“) wäre allerdings ausgeblieben, hätten wir nicht nur der Robustheit der Materialien vertraut. Die ist zwar tatsächlich tadellos, auch auf den Sitzen, aber alleine ist sie gegen eine gesamte Redaktion doch ein bissl unterlegen.

So war der Clio Grandtour oft unterwegs, gerne führten wir ihn auch weit weg von der Stadt und klopfen seine Talente als Leatherman des Autofahrers ab. Dass er dabei fesch und unkompliziert auftritt, macht ihn sympathisch, Eitelkeiten und sportliche Ambitionen sind nicht seine Welt,



Die vielen Gesichter So wie unserer sieht der Clio jetzt nicht mehr aus, die Talente sind geblieben: Ein guter Innenraum mit feinsten Hebeln, pflegeleichter Oberfläche und auch langen Passagieren passenden Kopfstützen. Drei Gurte hinten sind serienmäßig.

Familienauto mit Nehmerqualitäten. Autobahn cruiser mit Kraftreserve. Schmutzdelikind wegen Faulheit. Christian Seidel

folgende Trauma muss zur Vernachlässigung des Innenraumes geführt haben.)
Dennoch ist der Clio nach über 42.000 Kilometern nicht frei von Verschleiß. Der ÖAMTC notierte neben den üblichen winzigen Dellen eine Menge Kratzer aus der Waschstraße, was auf eher geringe Lackqualität schließen lässt; weiters geringen Ölverlust am Motor, die leckere Stelle ließ sich jedenfalls partout nicht finden; einige Leitungen am Motor sind durch Vibrationen leicht angeschuert, wirklich intelligent verlegt sind sie also nicht. Dass die Bremscheiben leicht abgenutzt sind, hat hingegen niemanden überrascht.

Vom Kaufpreis unseres Clio samt Extras sind nach einem Jahr 11.050 Euro übrig, ergibt Kilometerkosten von 0,348 Euro, die ins Haushaltsbudget unauffällig einsickern wie der Clio in den Alltag.

was er ehrlich zugibt, schon durch den Kaufpreis. Zwar sind aus den anfänglichen 19.090 Euro mittlerweile 19.298 geworden, und auch die sind ein Batzen Geld, wenn man sie auf die Straße stellt.

Darüber hinaus verlangt der Clio wenig. Die einzige grimmige Fahrtenbuch-

eintragung bemängelt eine ausgeleierte Handbremse und abblätteres Plastik am Armaturenbrett, beide Unpässlichkeiten wurden im Zuge des 20.000-km-Service behoben – die Labbrigkeit der Handbremse durch simples Festziehen fürwitzig gelockertes Schrauben, und der obsole-

te Kunststoff wurde getauscht. Vermutlich wurde er ein Opfer zu aggressiven Putzens mit untauglichen Mitteln (das daraus

Das üppige Platzangebot und der Flüsterdiesel ergeben in dieser Liga bereits prima Langstreckenkommfort. Christoph Jordan

CLIO GRANDTOUR 1,5 dCi UND DIE KONKURRENZ

	Renault Clio Grandt. 1,5 dCi Dynamique	Peugeot 207 SW 1,6 HDi Active	Skoda Fabia Combi 1,4 TDI Sp.
PREIS	€ 19.298,-	€ 20.070,-	€ 19.560,-
NoVA %/Steuer	5/257,40	6/277,20	6/231,-
TECHNIK			
Zyl./Ventile	4/8	4/8	3/6
Einspritzung	Turbodiesel, CR	Turbodiesel, CR	Turbodiesel, PD
Getriebe	6-Gang	5-Gang	5-Gang
Hubraum ccm	1461	1560	1422
Leistung kW (PS) bei 1/min	63 (86)/4000	66 (90)/4000	59 (80)/4000
Drehmoment (Nm) bei 1/min	220/2250	215/1750	195/2200
Spitze km/h	174	193	173
0-100 km/h sec	13,4	11,8	13,7
CO ₂ -Ausstoß g/km	124	131	127
MVEG-Verbrauch	5,7/4,2/4,7	ges. 5,0	4,8/6,0/4,1
Verbrauch im AR-Test l/100 km	6,5	5,7	-
DATEN			
Länge/Breite/Höhe mm	4228/1719/1513	4156/1748/1510	4239/1642/1498
Kofferraum l	439-1277	428-1433	480-1460
Gewicht/Zuladung kg	1235/480	1275/483	1065/515
Tank l	55	50	45
SICHERHEIT			
Airbags	10	8	8
Fahrdynamikregelung	378,-	508,80	Serie
EuroNCAP Crash/Kinder/Fußgänger	*****/****/*	*****/****/*	*****/****/*
AUSSTATTUNG & EXTRAS			
Klimaautomatik	Serie	496,08	Serie
el. Fensterheber	4	hi. 178,08	hi. 180,-
Dachreling/Trennnetz	Serie/100,80	Serie/89,04	165,-/170,-
CD/Radio	Serie	Serie	Serie
Leichtmetallfelgen	Serie	Serie	Serie
Metallic-Lackierung	415,80	419,76	380,-
Abbiegelicht	Serie	190,80	265,-

DIE RECHNUNG

Wir waren mit dem Clio Grandtour 42.713 Kilometer in einem Jahr unterwegs. Als Grundlage für die Versicherung dient der Mittelwert der vom Verein für Konsumenteninformation errechneten Versicherungstarife.¹⁾ In der Stufe 9 macht das 732,50 Euro aus. Während unserer zwölf Monate Dauertest tankten wir im Schnitt für 1,103 Euro pro Liter Diesel.

Service

Sowohl bei 20.000 wie auch bei 40.000 km ist ein Service fällig, das Ölwechsel und Ölfilter, Tausch des Reinluftfilters, Auffüllen der Kühlflüssigkeit, Scheibenreiniger, Wischerblätter und Pollenfilter (alles inkl. Kleinmaterial und Entsorgung) beinhaltet.

Kosten je 582,31

Reparaturen

Befestigen des Handbremshebels und Tausch der Mittelkonsole erfolgten im Zuge des 20.000-km-Service, darüber hinaus waren keine Reparaturen fällig.

Reifen

Die Sommerreifen sind etwa halb abgefahren. Die Winterpneus kosteten 360 Euro (ohne Felgen, inklusive Montage und Wuchten), für die Saison berechnen wir den halben Preis.

Zustand

Bei der ÖAMTC-Zeitwertschätzung bekam der Renault die Note Drei.

¹⁾ Der Verein für Konsumenteninformation bietet unter www.konsument.at ein Online-Formular für einen individuellen Versicherungsvergleich. Kosten: 5 Euro.
²⁾ KFZ-Schätzgutachten wurde vom ÖAMTC erstellt. Preis: € 69,-. Das technische Gebrauchtwagen-Gutachten kostet € 49,-. Preise für ÖAMTC-Mitglieder.

Bemängelt wurden leicht abgenutzte Bremscheiben, Ölverlust am Motor und angeschuerte Motorverkabelung sowie Verschmutzung innen.
Service 20.000 + 40.000 km 1.164,62
1/2 Preis Winterreifen 180,00
2757 Liter Diesel 3.040,97
KFZ-Steuer 257,40
Haftpflichtversicherung 732,50
Summe 5.375,49

Kilometerpreis

ohne Wertverlust 0,126 Euro/km

Wertverlust

Unser Renault Clio 1,5 dCi Grandtour kostete zu Dauertest-Beginn 19.090 Euro, inklusive Extras 20.559 Euro. Der aktuelle Zeitwert beträgt laut ÖAMTC-Schätzung²⁾ 11.050 Euro. Es ergibt sich somit ein rechnerischer Wertverlust von 9.509 Euro.

Kilometerpreis

mit Wertverlust 0,348 Euro/km