
Fahrvorstellung Renault Clio E-Tech: Die Franzosen sind im Hybridmodus

Von Guido Borck

Nun setzt auch Renault auf den Hybridantrieb und das mit gleich drei Modellen. Während der Clio als Voll-Hybrid ausgelegt ist, können das Mini-SUV Captur sowie der Kombi Mégane Grandtour als Plug-in-Hybride sogar externen Strom nachtanken. Die drei Teilzeit-Elektriker treten alle unter der Zusatzbezeichnung E-Tech an.

Mit dem Renault Zoe haben die Franzosen längst die unangefochtene Position des Marktführers in Deutschland eingenommen. Kein anderes Elektroauto verkauft sich so gut wie der kleine Gallier. Fragte man jedoch einen der vielen Renault-Verkäufer nach einem Hybriden aus eigenem Hause, erntete man dagegen nur ein verneinendes Kopfschütteln. Zwar gab es mit dem Scénic Hybrid schon einen ersten Versuch Fuß zu fassen, doch konnte der Mini-Van aus eigener Kraft nicht teilelektrisch fahren. Das wird mit den neuen E-Tech-Modellen nun völlig anders. So heißen die drei Teilzeit-Stromer, die es jetzt für den Clio, den Captur und den Kombi Mégane Grandtour gibt. Sie sind der Beginn einer neuen Ära, die bis 2022 insgesamt zwölf neue Hybrid-Modelle bei Renault umfassen soll. Sie kommen sowohl als Hybrid wie auch Plug-in-Hybrid nach und nach auf den Markt.

Insgesamt drei Motoren für den Hybriden

Den Einstieg in die neue Teilelektrifizierung bildet der Clio E-Tech. Der Voll-Hybrid beginnt bei 21874 Euro und wird von einem 91 PS starken 1,6-Liter-Benziner sowie einem 49 PS starken Elektromotor angetrieben. Die Gesamtsystemleistung beträgt 103 kW (140 PS), doch besonders stolz sind die Franzosen auf ihr Multi-Mode-Automatikgetriebe. Der CVT-ähnliche Automat wurde in Eigenregie entwickelt und kommt bei der Kraftübertragung ohne eine Kupplung aus. Daher gibt es einen weiteren Elektromotor an Bord, der den Vierzylinder-Benziner immer auf einer idealen Drehzahl hält. Die zweite E-Maschine startet und stoppt außerdem den Verbrennungsmotor dient als Generator zur Stromerzeugung. Die produzierte Energie wird von einer 1,5 kWh starken Lithium-Ionen-Batterie im Heck gespeichert.

Motorbremse erzeugt mehr Energie

Nach dem ähnlichen Prinzip arbeiten übrigens auch die neuen Hybriden von Honda. Den hohen Aufwand, den Renault jetzt ebenfalls betrieben hat, lohnt sich aber. In 80 Prozent aller Fälle kann der Clio E-Tech rein elektrisch stromern und aufgrund seiner hohen Rekuperation ist er in der Stadt um 40 Prozent sparsamer als ein herkömmlicher Benziner. Für den Verbrauch gibt Renault genügsame 3,6 Liter an. Bei unserem ersten Rendezvous mit dem Franzosen quittierte der Bordcomputer im Schnitt immer noch akzeptable 4,2 Liter.

Zugegeben, wir waren mit unter anderem flottem Autobahn-Anteil nicht immer sehr effizient unterwegs, denn wir wollten dem Hybriden ja genauer auf den Zahn fühlen. In der Praxis und mit gemäßigttem Gasfuß lassen sich jedoch wesentlich bessere Verbrauchswerte erzielen. Insbesondere, wenn der Wählhebel auf „B“ gestellt wird. Anschließend nutzt der Clio seine Motorbremse spürbar stärker, um so noch mehr Energie zurückzugewinnen.

Überhaupt funktioniert das Zusammenspiel der Antriebe sehr dezent und ist kaum wahrnehmbar. Rein elektrisch beschleunigt der Vollhybrid bis auf Tempo 75 und kommt maximal vier Kilometer weit. Danach schaltet sich der Verbrenner leise hinzu. Auch das neue CVT-Getriebe arbeitet ohne den befürchteten Gummiband-Effekt. Wird dem Clio hingegen seine volle Leistung abverlangt, meldet sich der Benziner angestrengt zu Wort. Aber auch nur wirklich dann.

Insgesamt stehen drei Fahrmodi – von Eco bis Sport zur Verfügung. Im Sport-Programm verwandelt sich der Clio E-Tech jedoch nicht zum dynamischen Sprinter, er ist viel mehr ein entspannter Cruiser. Diesen Eindruck unterstreichen auch die Vordersitze, die mehr Seitenhalt und Oberschenkelauflege bieten könnten. Dafür wird der Fahrkomfort jederzeit als angenehm empfunden. Im Innenraum blickt der Fahrer auf ein sieben Zoll großes Digital-Kombiinstrument. Je nach Ausstattungsvariante steht zudem das optionale Multimediasystem Easy-Link mit seinem hochkant stehenden Touchscreen im 9,3-Zoll-Format zur Verfügung.

Das Online-Infotainment gefällt, es lässt sich intuitiv bedienen und glänzt mit einer schnellen Routennavigation. Licht und Schatten gibt es hingegen für das Raumangebot. Bis zu fünf Personen finden in dem Kleinwagen noch einigermaßen bequem ihren Platz. Da die Batterien beim Clio E-Tech jedoch unter dem Ladeboden untergebracht sind, schrumpft das Gepäckraumvolumen von regulären 340 Litern auf nur noch 254 Liter zusammen. Immerhin lassen sich auch bei dem Hybriden die Rücksitzlehnen asymmetrisch umklappen, um Sperriges transportieren zu können.

Captur und Mégane Grandtour als Plug-in-Hybrid

Mit den beiden Modellen Captur und dem Mégane Grandtour bieten die Franzosen ebenfalls zwei weitere Hybride an. Doch werden sie ausschließlich als Plug-in-Hybride angeboten. Sowohl das Mini-SUV Captur wie auch der kompakte Kombi Mégane Grandtour nutzen im Grunde den gleichen Antriebsstrang wie im Clio. Die Kombination aus 1,6-Liter-Saugbenziner in Verbindung mit den Elektromotoren sowie dem Multi-Mode-Getriebe verfügt jedoch über eine stärkere Systemleistung von 158 PS. Auch liegt die Kapazität der Lithium-Ionen-Akkus mit 9,8 kWh höher, die im Unterschied zum Clio an einer Ladestation auch extern befüllt werden können.

Dank der kräftigeren Speicherzellen erhöht sich zudem die elektrische Reichweite für den Captur auf bis zu 52 Kilometer, der windschlüpfigere Mégane Grandtour kommt sogar noch zwei Kilometer weiter. Auch fällt der Verbrauch für den Mégane-Kombi mit 1,3 Litern geringer aus. Der Captur benötigt im Schnitt mit 1,5 Litern dagegen etwas mehr. Das Aufladen geht hingegen bei beiden Plug-in-Hybriden gleich schnell. An einer Ladestation mit 3,6 kW sind die leeren Akkus in drei Stunden wieder bis zum Rand gefüllt, an einer abgesicherten 230-Volt-Steckdose dauert der gleiche Vorgang zwei Stunden länger. Zu haben ist der Captur E-Tech für mindestens 32.753 Euro, der erst im Herbst startende Mégane Grandtour E-Tech beginnt bei 34.108 Euro. (ampnet/gb)

Daten Renault Clio E-Tech 140

Länge x Breite x Höhe (m): 4,05 x 1,80 x 1,44
Motor: R4-Benziner, 1598 ccm, Sauger, Multipoint-Einspritzung
Leistung: 91 PS (67 kW)
Max. Drehmoment: 144 Nm bei 3200 U/min
Elektro-Motor1: 49 PS (36 kW)
Elektro-Motor2: 20 PS (15 kW)
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 1,2 kWh

Systemleistung: 140 PS (103 kW)
Gesamtsystem-Drehmoment: 205 Nm
Elektr. Normreichweite: ca. 4 km

Höchstgeschwindigkeit: 180 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,9 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 3,6 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 82 g/km (Euro 6d)
Leergewicht / Zuladung: min. 1313 kg / max. 445 kg
Kofferraumvolumen: 254–1069 Liter

Max. Anhängelast: 900 kg
Wendekreis: 10,4 m
Radstand (m): 2,58
Bereifung: 195/55 R 16
Wartungsintervall: nach Anzeige
Basispreis: 21.874 Euro

Bilder zum Artikel



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault Clio E-Tech Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault