

Kompakter Raumriese

Renault Clio Grandtour gefällt mit viel Platz und gutem Preis-Leistungs-Verhältnis

Von Stefan Schreiberlmaier

Über Geschmack lässt sich bekanntlich nicht streiten. Das lehrt auch der Renault Clio Grandtour. Von „ausgesprochen schick“ bis „unproportional hässlich“ reichen in unserer Bekanntheit die Kommentare zu dem kompakten Franzosen-Lademeister. Da enthalten wir uns lieber jeder Einschätzung des Designs und halten uns an die Fakten. Und da hat der Kombi viel zu bieten.

Viel Platz vor allem bei gerade 4,20 m Außenlänge. Hier sitzen nicht nur die vorderen Insassen ausgesprochen bequem, auch hinten müssen sich zumindest normal große Erwachsene nicht unnatürlich zusammenfallen. Und hinter ihnen bleiben trotzdem noch 439 Liter fürs Gepäck, bei umgeklappten Rücksitzlehnen sind es fast 1300.

Damit ist der Renault Clio Grandtour neben seiner guten Stadtauglichkeit auch für die große Reise ge-



Am Design des Renault Clio Grandtour scheiden sich die Geister: Dem einen gefällt die relativ stark abfallende Seitenlinie, dem anderen eben nicht.

eignet. Dazu tragen allerdings entscheidend auch noch andere Details bei. Etwa das ausgewogene Fahrwerk, das eine feine Balance zwischen nötiger Härte und Komfort findet, das exakte Schaltgetriebe und im Fall unseres Testwagens der Top-Diesel, der aus knapp 1,5 Litern 103 PS und ein maximales Drehmoment von 240 Nm holt. Angesichts dieser Werte und eines Leergewichts von gerade 1,3 Tonnen ist es kein Wunder, dass jederzeit genügend Kraft zur Verfügung steht und die Fahrleistungen in Richtung

sportlich gehen. Hinzu kommt, dass der laufuhige Diesel mit einem Testverbrauch von 5,3 Litern recht genügsam ist.

Zu kritisieren hatten wir an unserem Testwagen nur zwei Dinge: Die Bremsen dürften rein gefühlsmäßig einen Tick bissiger sein. Und das Abblendlicht war uns zu funzelig.

Trotz seiner 20 500 Euro haben wir am Preis des Franzosen, der mit vollem Namen Renault Clio Grandtour dCi 105 FAP heißt, nichts zu kritisieren. Das sind zwar satte 6900 Euro mehr als beim Einstiegsmodell

mit 75-PS-Benziner (ESP und sechs Airbags Serie), doch gibt es den großen Diesel nur in der Top-Ausstattung Luxe. Das heißt, dass Folgendes (und noch mehr) bereits an Bord ist: acht Airbags, Klimaautomatik, Teilleider, CD-MP3-Audioanlage, aktives Kurvenlicht, Licht- sowie Regensensor, Alufelgen und das pfiffige Navigationssystem Carminat TomTom mit großem Farbbildschirm, das alle Tempolimits erkennt und anzeigt. Fehlt nur noch die Metallic-Lackierung (450 Euro) zur Komplettausstattung.

Renault Clio Gran. 1.5 dCi

Motor	4-Zylinder-Diesel, 1461 ccm
Leistung	103 PS
Max. Drehm.	240 Nm/2000 U.
L/B/H	4,20/1,72/1,50
Ladevolumen	439 – 1277 l
Gewicht (leer/zul.)	1310/1715 kg
Höchstgeschwindigkeit	186 km/h
0-100 km/h	11,6 Sekunden
CO ₂ (Werk/Test)	126/139 g/km
Verbr. (Werk/Test)	4,7/5,3 l Diesel
Preis	20 500 Euro

+ Preis-Leistungs-Verhältnis Motor stark und sparsam Viel Platz

- Bremsen dürften etwas bissiger sein Abblendlicht zu schwach

Ohne Schild keine Radweg-Pflicht

Ist ein Radweg nicht durch ein Schild als solcher gekennzeichnet, müssen Radler ihn auch nicht zwangsläufig benutzen. Sie können dann entscheiden, ob sie lieber auf dem Weg oder auf der Straße radeln, erläutert der Verkehrsclub Deutschland (VCD) in Berlin. Nur wo das blaue Schild mit weißem Fahrrad steht, gilt laut der Straßenverkehrsordnung eine Radweg-Benutzungspflicht.

Was viele ebenfalls nicht wissen oder ignorieren: Auch für Radwege und -spuren gilt laut VCD das Rechtsfahrgebot. Wege links der Straße dürfen nur benutzt werden, wenn sie mit dem Zusatz „Radverkehr frei“ gekennzeichnet sind. Ansonsten müssen Radler auf dem in Fahrtrichtung rechten Weg fahren. Eine Folge ist, dass Radfahrer, die den Radweg entgegen der vorgeschriebenen Fahrtrichtung benutzen, zumindest eine Mithaftung aufgebürdet bekommen können, wenn sie zum Beispiel von einem Autofahrer übersehen werden und es zu einem Unfall kommt.

AUTO-ABC

Luftfederung

Eine Luftfederung soll im Auto eine besonders ruhige und komfortable Fahrweise ermöglichen. Das Prinzip beruht auf dem elastischen Verhalten von Luft, wenn sie in Federbälgen eingeschlossen ist. Je nach Belastung des Fahrzeugs wird die Luft einem entsprechenden Druck ausgesetzt und dient so als Federung. Ein Kompressor liefert die notwendige Druckluft. Unabhängig vom Beladungszustand wird das Fahrzeug dabei auf einem gleichbleibenden Niveau gehalten. So kann eine Federung insgesamt weicher und komfortabler abgestimmt werden, ohne bei voller Beladung durchzuschlagen. In Personwagen kam die Technik erstmals in den 60er Jahren zum Einsatz. Sie konnte sich wegen ihrer aufwendigen und teuren Konstruktion aber gegen die Stahlfederung nicht durchsetzen. Heute kommen in Oberklasse-Fahrzeugen elektronisch gesteuerte Varianten der Luftfederung zum Einsatz.

OLDIE-ECKE

Das geflügelte Wort

Der Neunelfer in seiner letzten Evolution der Urform

Von Eric Waha

Es gibt Menschen, die finden den Flügel peinlich. Sie zucken regelrecht zusammen bei dem Wörtchen turbobreit. Dabei ist diese Eskalationsstufe des weltweit geflügelten Wortes Neunelfer doch nur die logische Konsequenz und Essenz des Triebes, immer schneller vorwärts kommen zu wollen. Der Bayreuther Udo Unkauf hat seinen 3,2-Liter Carrera „1986 mit Originalteilen auf turbobreit umbauen lassen“, weil ihm der Elfer so einfach am besten gefällt. Das dunkle Rotmetall, eigentlich eine sehr zurückhaltende Farbe für einen Elfer, bekommt so eine optisch Präsenz, dass man sich fast nicht sattsehen mag an dem Stuttgarter Sportgerät, das in seinen 24 Autojahren gerade einmal 121 000 Kilometer auf dem Tacho angesammelt hat. „Den kennt in der Stadt kaum ein Mensch, weil das so gut wie alles Langstreckenkilometer sind. Seealpen-Kilometer“, sagt Unkauf.

Der Elfer trägt die feinen Steinschläge an der lackierten Blechstoßstange und an den breit ausgestellten Hinterbacken wie Trophäen, schließlich wurde er von den Urgewalten ei-

nes vor ihm fahrenden Turbo mit dem Schotter beschossen. Dass sich in den Blessuren kein Millimeterchen Rost ausbreiten konnte, spricht für die unerschütterliche Qualität des Elfers, die Unkauf ebenso liebt wie seine Wertbeständigkeit. „Der Elfer ist das einzige schnelle und wirklich sportliche Auto, das bezahlbar ist und das man auch im Alltag wunderbar bewegen kann.“ Nach so einem Gefährt habe er gesucht, als er „nach einem Opel GT ein schnelles Auto haben wollte“. Es wurde ein 2,7er Carrera, der allerdings 1985 ausgemustert und gegen den 3,2-Liter getauscht wurde. Nicht zuletzt deshalb, weil der mechanische Einspritzer ein hemmungsloser Säufner war. „25 Liter. Minimum!“, sagt Unkauf.

Der 3,2-Liter mit seinen 231 sehr ordentlich im Futter stehenden Gäulen im Heck ist da ungleich genügsamer – ein echter Schwabe, sozusagen. „Man kann ihn, auch wenn man ihn flott bewegt, mit 13 Litern sehr gut fahren“, sagt Unkauf. Die Bezahlbarkeit eines Porsche ist zwar immer als relativ anzusehen, aber es gibt wirklich sehr wenige Autos, die selbst nach mehr als 20 Jahren noch in etwa den



Das dunkle Rot steht ihm gut. Und die feinen Steinschläge aus den unzähligen Seealpen-Kehren trägt Udo Unkaufs 911 Carrera mit dem gleichen Stolz wie die turbobreiten Backen. Fotos: Waha

Preis bringen, den sie einmal gekostet haben. „Ich habe 1985 rund 58 000 Mark gezahlt, als ich ihn von einem Werksangehörigen gekauft habe – mit 3000 Kilometern auf der Uhr. Das Geld bringt er heute wieder, wenn ich ihn verkaufen würde. Was ich aber nicht will, weil mir sonst meine Töchter erheblichen Ärger machen würden.“ Das würden sie tun, obwohl sie wissen, dass der Elfer nach Einsatz verlangt, wenn man ihn bewegen will. Acht Zoll auf der Vorderachse machen Schwielen an den Händen und verlangen nach einem straffen Bizeps, wenn man die Walzen im Stand in eine Parklücke zwängen wollte. „Der Vorteil aber ist, dass er nicht nur keine Servolenkung und keine Klimaanlage hat, sondern auch sonst nichts großartig Elektrisches. Also nichts, was kaputtgehen könnte“, sagt Unkauf. „Den hänge ich im Winter ans Ladegerät,

das schaltet sich nach einer halben Stunde ab und macht dann keinen Muckser mehr, weil die Batterie voll ist.“

Der Elfer lehre nicht nur Demut beim Fahren, er sei auch ein wunderbar praktisches Familienauto, mit dem man auch gut mit zwei Kindern in den Urlaub fahren kann, wenn man sich nur an eines sklavisch halte: „Keine Koffer.“ Für die Kinder – Sicherheitsfanatiker bitte weglesen – braucht man auch keine Kindersitze, „weil ja die Sitzschalen hinten perfekt passen“. Und für die Flügelverächter unter den Porsche-Fans: Kein Auto erlaubt so stilechtes Brotzeit-Machen wie ein turbobreiter Carrera. „Tischdecke drauf, Brotzeit ausgepackt. Das haben wir oft gemacht.“ Somit bekommt das Brot-und-Butter-Auto im Jahr des 100. Geburtstags des Ferry Porsche eine ganz neue Bedeutung.



Als würde ihn der Spoiler in die Knie zwingen.



Carrera = haben wollen!