

## **Minsta, snålaste etanolbilen Renault Clio Flex Fuel**

**Renault har hållit på med etanolbilar ett bra tag nu, men inte riktigt fått någon utdelning för det. Säg ”flexifuel” och många tänker Ford Focus, nästan ingen Renault Megane trots att den är ungefär lika bra och något billigare. Clio Flex Fuel kan ändra på det, eftersom den är marknadens minsta, billigaste och snålaste etanolbil – även om kusinen Dacia Sandero övertar billigaste-titeln när den börjar säljas våren 2009.**

Clio i dess nuvarande utförande kom 2006 och blev omgående Årets Bil i Europa, så bilen har ett par år på nacken men det märks inte mycket. Designen var trist redan från början, medan krocksäkerheten är på normal hög Renault-standard; fransoserna har flest modeller som fått fem stjärnor i Euro NCAP och Clio är en av dem – mot bara förrföra generationens usla två stjärnor. Utvecklingen går snabbt framåt! Barnskyddet får fyra stjärnor medan fotgängarskyddet bara får en. Dubbla krockkuddar fram, sidokrockkuddar fram och krockgardiner som löper längs hela sidan är standard, liksom antisladdsystem och låsningsfria bromsar – men konkurrenterna erbjuder ungefär samma sak.

Clio har en centimeter till godo till fyrametersstreckets och är fullt femsitsig, med nackstöd och trepunktsbälten på alla platser. Fram sitter man bekvämt och med goda utrymmen medan det blir lite trångt i sidled med tre i baksätet. Bagageutrymmet på 288 liter är godkänt, inte mer, 1038 liter med nedfällt baksäte är bra. Utrustningen är ganska klen, med nästan inga av de trevliga familjefinesser Renault annars lockar med. Inga sidogardiner för bakfönstren, dåligt med förvaringsfack och bakfönstrena vevas manuellt vilket också betyder att man inte kan spärra dem från förarsätet.

I inredningen stör man sig på knappar som är alltför små och pilliga, en korkad snurrboll för att ställa in fläkten och onödiga satelliter under ratten för att reglera radion. Den delvis digitala instrumenteringen gör inte heller någon glad – 1995 hade man varit imponerad men inte 2009.

Motorn på 1,2 liter och 75 hästar är inte mycket att skryta med, särskilt inte i kombination med en för lågt växlad växellåda som gör att det blir surrigt i motorvägsfart. 0-100 km/h tar 13,5 långa sekunder, medan Clion är piggare i lägre farter. Förbrukningen är ändå låg, vi snittar ungefär 0,85 liter E85 per mil trots vinterdäck och snömodd. Officiell förbrukning är 0,59 liter bensin per mil i blandad körning, vilket verkar rimligt och gör Clio till snålaste etanolbilen på marknaden.

Clio och dess föregångare R5 har alltid uppskattats för god väghållning och trevliga köregenskaper. Senaste Clion är inget undantag, utom att den elektriska styrningen känns som en död fisk. Elektrisk servo sparar nån centiliter bränsle och andra tillverkare har visat att man kan bygga in känsla och precision, vilket Renault bör ta efter snarast.

Clio Flex Fuel är vad Renault kallar en Eco2-bil, innebärande att den tillverkats i en fabrik som är miljöcertifierad enligt ISO 14 001, att den kan återvinnas till minst 95 procent och att

minst fem procent av plasterna i bilen är återvunna. Dessutom är åtminstone vår testbil skodd med lättrullande däck, som sig bör på en miljöbil.

Clio Flex Fuel kostar från 124 900 med tre dörrar, 3 000 mer med fem dörrar.

Kombiversionen finns inte med etanoldrift men den är ändå en udda fågel på den svenska marknaden. Dyraste versionen, Dynamique, kostar 143 600 kronor, men det mesta som då tillkommer är kosmetiskt till ringa glädje. Varken farthållare, regnsensor för vindrutetorkaren, parkeringssensorer eller glastak ingår ens i den dyrare versionen. Däremot är en enkel färddator standard i alla – föredömligt. Merpriset för etanoldriften är 5 000 kronor, vilket är klart lönt eftersom privatpersoner ju får en miljöbilspremie på 10 000 kronor, gratis parkering, låg fordonsskatt och andra förmåner som extra bonus. I skrivande stund är det dyrare att tanka etanol än bensin, men det är övergående och den som verkligen måste vända på korvörena kan förstås köra sin etanol-Clio på bensin.

Renault erbjuder numera goda garantier med 2 års nybils- och vagnskadegaranti, 3 års lackskydd, 3 års fri assistans och hela 12 års rostskyddsgaranti. Service behövs bara var 3000:e mil, men däremellan måste man byta olja var 1 000:e mil, vilket försvårar för bilisten. Flera andra märken har etanolbilar med vettiga intervaller för oljebyte, också Renault borde kunna göra det.

Det vimlar av små Renault-modeller. Otroligt nog säljs fortsatt den förra versionen av Clio, nu med tillnamnet ”Storia”, liksom småfräcka Twingo och Grand Modus, en lags mini-minibuss. Men Renault har inte riktigt fått ordning på förbrukningen på sina småbilar och inte ens de minsta bilarna klarar miljöbilsgränsen på 120 gram koldioxid per kilometer. Därför för de en tynande tillvaro på marknaden och därför är Clio Flex Fuel så viktig för Renault, som i Sverige nyligen sagt upp samarbetsavtalet med Volvo och startat eget. Det borde betyda ökad försäljning och ett höjt andrahandsvärde, särskilt för en kompetent bil som Clio Flex Fuel.

Mattias Goldmann