

Renault Clio 16V/VW Polo G40: Classic Cars

# 16V gegen G-Lader, boah ey!



AUTO ZEITUNG 15.07.2022

Teilen



## Renault Clio 16V/VW Polo G40

Dampfhammer: 135 PS (99 kW) werken im Renault Clio 16V, der VW Polo G40 wird dank Kompressor von 113 PS (83 kW) beflügelt.

Foto: AUTO ZEITUNG

## Inhalt

**Die besten Tests aller Zeiten: Diesmal hat Classic**

**Cars einen Vergleichstest aus der Auto Zeitung 14/1991 gekramt. Renault Clio 16V gegen VW Polo G40 Coupé.**

Sie sind die Reinkarnation des GTI-Themas: Kleinwagen mit deutlich mehr als 100 PS (74 kW), fähig zu Fahrleistungen, die vor wenig mehr als einem Jahrzehnt noch Sportwagen vorbehalten waren. Dazu gehören: Tempo 200, Beschleunigung auf 100 km/h unter zehn Sekunden, sportlich-gnadenlos gestähltes [Fahrwerk](#). Begründer des Segments: der Golf 1 GTI. Sein

Nachfolger zeigt sich deutlich gewachsen. Deshalb war die Zeit reif für einen neuen kleinen Wilden: den VW Polo G40, mit Kat 113 PS (83 kW) stark. Seit 1986 angekündigt, in alter Karosserie aber nur begrenzt als Sonderserie erhältlich und erst jetzt, nach dem Facelift der Polo-Baureihe, regulär bestellbar. Sein Name verrät es bereits: Ein wegen seiner Schneckenform G-Lader genannter Kompressor verhilft ihm zu der für nur 1,3 Liter Hubraum beachtlichen Leistungsblüte. Diese Technik kennen wir schon aus Corrado, Golf und Passat: Ein per Doppelkeilriemen direkt von der Kurbelwelle antriebener Lader drückt die Ansaugluft mit 0,68 bar Überdruck in die Brennräume, ein Ladeluftkühler sorgt vorher für eine optimalere Dichte. Renault, traditionell Verfechter der Turbo-Technologie, verzichtet beim nagelneuen Spitzenmodell der Clio-Baureihe vorerst auf jede Aufladung und setzt lieber auf Vierventiltechnik und Hubraum: Der bereits aus dem R19 16V bekannte Grauguß-Vierzylinder leistet auch im Renault Clio 16V 135 PS (99 kW) – Rekord unter Kleinwagen. So ohne weiteres wollte der 1,8-Liter jedoch nicht unter die Clio-Haube: Der voluminöse Leichtmetall-Zylinderkopf mit in V-Form angeordneten Ventilen und integrierten, halbkugelförmigen Brennräumen forderte Tribut in Hutzenform. Zum ausführlichen Spoilersatz gesellen sich noch ausgestellte Kotflügel, vorn aus flexiblem Noryl-Kunststoff. Der Polo gibt sich weniger kriegerisch: Ohne BBS-Leichtmetallfelgen, G40-Embleme und die Dachantenne würde er auch als 75-PS-GT durchgehen.

## **RENAULT CLIO 16V GEGEN VW POLO G40 COUPÉ IM CLASSIC CARS-DUELL**

Was die Platzverhältnisse innen betrifft, kann der VW Polo G40 seinem modernen Widersacher nicht mehr das Wasser reichen. Der Renault Clio 16V bietet sieben Zentimeter mehr Innenbreite, drei Zentimeter mehr Kopffreiheit, und auch der 16 Zentimeter längere Innenraum schafft ein souveräneres Raumgefühl. Ähnlich empfinden die Fond-Passagier:innen: Im Renault läßt es sich dank besserer Knie- und Ellenbogenfreiheit einen Hauch besser leben. VW ist berüchtigt für sparsame Serienausstattungen, der Polo macht da keine

Ausnahme. So angenehme Goodies wie elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung oder Servolenkung – im Clio alles serienmäßig an Bord – gibt es für den G40 nicht einmal für extra Geld. Zu der Gattung der Lastesel gehört keiner der beiden flotten Flitzer: Egal, ob 200 (Clio) oder 202 Liter (Polo) real nutzbares Kofferraumvolumen – mehr als das Gepäck für die Reise zu zweit fassen beide nicht. Dafür lassen sich die Rücksitze geteilt umklappen, asymmetrisch im Renault, nur fifty-fifty im VW. Der Renault gewinnt das Kapitel "Karosserie und Innenraum" überlegen. Sportliche Sitze sind in sportlichen [Autos](#) ein Muss – höhere Kurvengeschwindigkeiten verlangen eine entsprechend gute Seitenführung. Das straffe Gestühl beider Testkandidaten zeigt da kaum Schwächen. Die Schenkelauflagen passen, die Bedienung ist simpel. Im Clio stören nur die nicht hoch genug einstellbaren Kopfstützen. Kämpfen Polo-Pilot:innen beim Einparken mit der schwergängigen Lenkung, können Clio-Chauffeur:innen nur grinsen: Dank Servounterstützung rinnt bei ihnen kein Schweiß. Dafür müssen sie wegen des 1,3 Meter größeren Wendekreises mehr kurbeln. Auf der Autobahn lassen beide Federungen keine Bodenwelle unerwähnt, ohne aber auf das Niveau steinharder Tuning-Fahrwerke zu sinken. Deutlicher poltern sie bei langsamer Fahrt über Unebenheiten, der Polo noch unangenehmer als der Renault. Genug, um dem Clio auch das zweite Kapitel als Gewinner zu überlassen.

## **DER RENAULT CLIO 16V IST ETWAS SCHNELLER**

Keine Frage, die Fahrleistungen spielen bei den kleinen Dampfämmern natürlich eine übergeordnete Rolle. Die erste Überraschung: Der Renault Clio 16V kann aus seinem Leistungsplus von immerhin 22 PS (16 kW) keine Beschleunigungsvorteile ziehen. Beide durchheilen die 100-km/h-Marke aus dem Stand nach exakt 9 Sekunden, bis Tempo 160 liegt der VW Polo G40 sogar hauchdünn um 0,7 Sekunden vorn. Auch in der für den Alltagsbetrieb aussagekräftigeren Elastizität behält der G-ladene Niedersachse die Nase vorn: Im fünften Gang von 60 auf 160 km/h knöpft er seinem vierventiligen Konkurrenten glatt 5,9 Sekunden ab. Der Grund hierfür: Der 199 km/h schnelle Polo ist 170 Kilo leichter und verfügt, typisch Kompressormotor,

über den besseren Durchzug aus niedrigen Drehzahlen. Zwar fehlen ihm mit 150 Newtonmeter acht Zähler auf den Clio, dafür erreicht er sein maximales Drehmoment schon bei 3600 statt bei 4250 Touren. Der 208 km/h schnelle Renault mag hohe Drehzahlen, will öfter geschaltet werden als der VW, der auch schaltfaule Fahrernaturen mit unverzüglicher Fortbewegung verwöhnt. Das spiegelt sich natürlich im Durchschnittsverbrauch wider: 8,6 Liter unverbleites Superbenzin verbrennt der Polo alle 100 Kilometer. Der Clio braucht 1,2 Liter mehr. Damit behält der G40 im Kapitel "[Motor](#), Getriebe, Fahrleistungen" die Nase vorn.

## **VW POLO G40 COUPÉ ÜBERSTEUERT DERBE**

Das Handling der wieselflinken Frontriebler macht enorm an: Geradezu gierig reagieren sie auf jeden Lenkbefehl, hetzen mit atemberaubenden Tempi um schnelle und langsame Ecken und vermitteln [sportlich](#) veranlagten Fahrernaturen tolle Erfolgserlebnisse. Dennoch ist Vorsicht geboten: Die Grenze zwischen Liegen und Fliegen ist schmal. Der Renault Clio 16V bleibt etwas länger neutral als der Polo und schiebt auch etwas weniger über die Vorderräder. Unvorsichtige Lastwechsel wiederum können ein derbes Übersteuern auslösen, besonders beim VW Polo G40 so heftig, daß nur kleine Künstler:innen des Volants und des Gaspedals die Situation noch retten. Die Slalomgasse entlarvt Fahrwerksschwächen des Polo: Das kurveninnere Vorderrad dreht hilflos durch, der G40 bekommt seine Kraft nicht zu Boden. Mit seinen 175/60 HR 13-Pneus ist der VW dem mit 15 Zoll hohen 185/55er-Gummis bestückten Clio deutlich unterlegen. Auch wenn der flotte Gallier serienmäßig ein Bosch-ABS besitzt, seine Bremsen sind deswegen noch lange nicht besser. Trotz Trommelbremsen an der Hinterachse steht der G40 aus 100 km/h nach nur 34,7 Metern – ein toller Wert. Der Renault braucht zwei Wagenlängen mehr Zwischen 25.690 (VW) und 29.120 Mark (Renault) kosten die beiden Raketen. Eine Menge Geld für Kleinwagen, egal, wie schnell sie auch sein mögen. Das Endergebnis kürt den Renault Clio 16V zum Sieger: Er zieht seine Vorteile aus der modernen Karosserie mit ihren großzügigeren Platzverhältnissen und dem besseren Fahrwerk, das aller sportlichen Härte

zum Trotz einen Hauch mehr Komfort bietet und trotzdem die fahraktiven Disziplinen für sich entscheidet. Die Mehrleistung sichert dem Clio überraschenderweise außer bei der etwas höheren Höchstgeschwindigkeit keinen Vorsprung – zu gierig hängt der G40 am Gas. Der VW ist deutlich sparsamer, sowohl im Verbrauch als auch im Unterhalt. Spaß machen beide, der ausgewogenere Renault ebenso wie der sportlich kompromisslosere Volkswagen – würdige, wenn auch nicht billige Variationen der GTI-Idee von einst