

Renault Clio 1.2 16V Authentique

Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck (55 kW / 75 PS)

ADAC Testergebnis

Note 2,5

Der neue Clio ist größer geworden, hat aber immer noch ein handliches Format. ESP kostet extra (nicht mit 65 PS erhältlich). Kurven- und Xenonlicht gibt es nur in den teureren Dynamique- und Initiale-Versionen. Der 1,2 l Benziner sorgt für passable Fahrleistungen, nur bei schneller Fahrt und dann höherer Drehzahl klingt er etwas angestrengt. Dann steigt auch der Verbrauch stark an und nimmt das Geräusch deutlich zu, denn die Drehzahlen sind wegen des eher kurz übersetzten Getriebes recht hoch. Das Getriebe hat fünf Gänge, ein Automatikgetriebe ist nicht zu haben. Fazit: ein sympathischer Kleinwagen für Stadt- und Kurzstrecken mit vielen guten Eigenschaften zu einem verfüntigen

Preis (11.800 €). **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenzen:** Chevrolet Kalos, Fiat Grande Punto, Ford Fiesta, Lancia Ypsilon, Mitsubishi Colt, Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 207, Seat Ibiza, Suzuki Swift, Toyota Yaris, VW Polo.

- + **ordentliche Verarbeitung**
- + **Kurvenlicht Serie**
- + **vorn und hinten genug Platz**
- + **sichere Straßenlage (ESP)**
- + **kräftige Bremsen**
- + **Isofix auch vorn**
- + **großes Werkstattnetz**
- + **günstiger Unterhalt**
- **hinten enger Zustieg**
- **zu weiche Sitzlehnen**



Karosserie/Kofferraum

Note 2,7

Verarbeitung

Note: 1,9

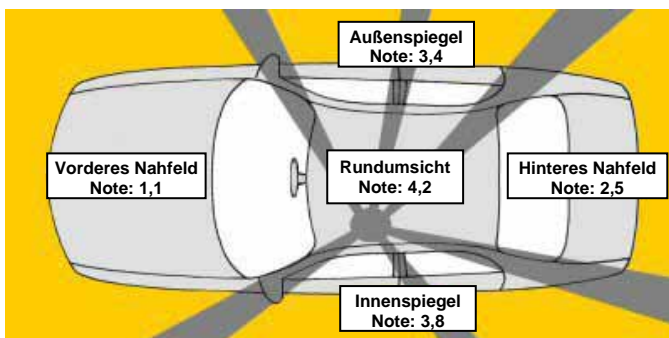
- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck, der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, was Luftverwirbelungen und damit den Verbrauch reduziert. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen einwandfrei, sehen aber nicht besonders hochwertig aus. Radwechsel bei einer Reifenpanne lässt sich ohne große Kraftanstrengung und

ohne sich zu verschmutzen bewerkstelligen. Für 50 € Aufpreis gibt es ein vollwertiges Ersatzrad. Schwarze Plastikstreifen an Stoßflächen und Seiten schützen die Karosserie bei kleinen Remplern.

- Die Türausschnitte sind nach außen nicht gegen Verschmutzen abgedichtet und können verkratzen. Die Teppiche im Innen- und Kofferraum sitzen zum Teil nicht korrekt. Die aufgeklappte Rückbank ist an der Unterseite lieblos gefertigt.

Sicht

Note: 3,1



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Besonders nach schräg hinten schränken die breiten C-Säulen die Sicht stark ein.

Durch die abfallende Front ist die Sicht nach vorne sehr gut. Die ausreichend großen Außenspiegel sind unbeheizt. An der Rückbank können die Kopfstützen so weit nach unten geschoben werden, dass sie die Sicht nicht stören. Eine akustische Einparkhilfe sowie Xenon-Scheinwerfer sind nicht erhältlich. Nebellicht ist eine Option.

- Beim Abbiegen behindert der breite Dachpfosten rechts hinten die Sicht. Im Innenspiegel sieht man recht wenig.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

- + Vorn steigt man bequem ein und aus, die großen Türen öffnen weit. Die zentrale Türverriegelung hat eine Fernbedienung, allerdings verwechselt man die Tasten leicht.
- Hinten ist Ein- und Aussteigen trotz Einstieghilfe unbequem. Vor allem beim Aussteigen stört, dass die vorgeschobenen Vordersitze nicht arretiert sind und man sich nicht an ihnen vorziehen kann. An Steigungen klappen geöffnete Türen von alleine wieder zu, weil die Aufhalter zu schwach sind.



Besonders die geklappt nicht arretierbaren Sitzlehnen machen das Aussteigen zu einer mühevollen Angelegenheit.

Kofferraum-Volumen*

Note: 2,4

Gemessen an der Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 280 l durchschnittlich. Bei vorgeklappter Rücksitzbank sind es 625 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,3

- + Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die etwas hohe Bordwand stört beim Ein- und Ausladen des Gepäcks. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine Bodenstufe das Verschieben der Koffer.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,3

Die Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen vorklappen. Asymmetrisch geteilt ist nur die Lehne.

- Für kleine Utensilien fehlen Ablagen. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,3

- + Die Ergonomie der Bedienelemente ist meist gut, Schalter und Kontrollen sind überwiegend griffgerecht und funktionell. Die Fensterheber haben praktische Schalter. Das Lenkrad kann in der Höhe angepasst werden, Schalthebel und Pedale sind einwandfrei angeordnet. Das CD-Radio (Aufpreis) kann bequem vom Lenkrad aus bedient werden. Momentan- und Durchschnittsverbräuche

werden per Bordcomputer angezeigt. Das große Handschuhfach ist beleuchtet.

- Das Zündschloss ist versteckt. Die Piktogramme der Luftverteilung sind sehr klein. Den rechten Außenspiegel muss der Beifahrer einstellen, da der Hebel vom Fahrersitz aus nicht erreichbar ist. Außer dem Handschuhfach gibt es nur wenige Ablagen. Hinten fehlt eine Innenbeleuchtung. Die Fenster funktionieren nur mit Zündung.

Raumangebot vorne*

Note: 2,1

- + Auf den Vordersitzen ist genügend Platz vorhanden, nicht zuletzt wegen der großen Beite und Höhe. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.



Vernünftig verarbeitet und weitgehend funktionell zeigt sich der Clio im Renault-typischen Design.

Raumangebot hinten*

Note: 2,9

- + Zwei Mitfahrer haben hinten genügend Platz, nur zu dritt wird es eng. Staturen über 1,80 m Größe haben Kniekontakt zu den Vordersitzen und über 1,85 m Größe Kopfberührung mit dem Dach.

Komfort

Note 2,9

Federung

Note: 3,0

Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt. Größere Unebenheiten schluckt es passabel, bei kleineren und kürzeren Erhebungen wirkt es oft stößig, teilweise stuckerig, federt auch nicht immer geräuschfrei. Die Seitenneigung in Kurven und die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln halten sich in akzeptablen Grenzen.

Sitze

Note: 2,9

Die Vordersitze sind recht komfortabel gefedert, bieten aber dem Rücken zu wenig Unterstützung (Lendenwirbelbereich).

- + Der Fahrersitz ist höhenstellbar und ermöglicht eine günstige Körperhaltung, große Beifahrer sitzen zu hoch. Hinten sitzt man recht gut bei ordentlicher Unterstützung der Oberschenkel.

Innengeräusch

Note: 3,0

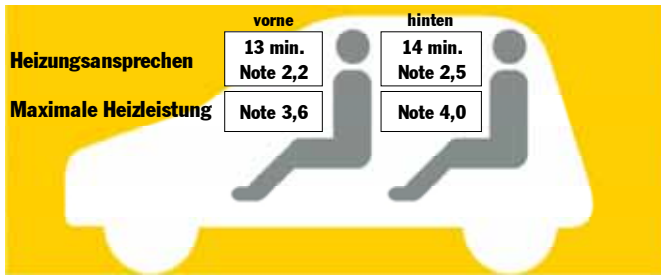
Der Geräuschpegel ist nur bei niedrigem Tempo recht niedrig. Bei schneller Fahrt lärmt der Motor ziemlich stark.

Heizung, Lüftung

Note: 2,7

(Heizungstest bei -10° C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung ist ausreichend kräftig, muss aber meist voll aufgedreht werden, um einigermaßen zu wirken. Für 1.200 € bekommt man eine einfache Klimaanlage. Bei feuchtem Winterwetter neigen die Scheiben zum Beschlagen, hinten können die Seitenfenster nicht geöffnet werden.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf $+22^{\circ}\text{C}$.

Motor/Antrieb

Note 3,1

Fahrleistungen*

Note: 3,6

Der 1,2 I-Motor hängt gut am Gas und sorgt für passable Fahrleistungen. Zum Überholen muss aber meist zurückgeschaltet werden.

Laufkultur

Note: 3,0

Der Motor läuft nicht allzu kultiviert, bei höherer Drehzahl sogar etwas rau und angestrengt.

Schaltung

Note: 2,3

- + Die Gänge lassen sich leicht wechseln, bei schnellem Schalten jedoch nicht immer ganz ohne Geräusche.

Getriebeabstufung

Note: 3,0

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Anschlüsse passen, der Motor kann sein vorhandenes Temperament in Vortrieb umsetzen. Bei hohem Autobahntempo ist die Drehzahl ziemlich hoch.

Fahreigenschaften

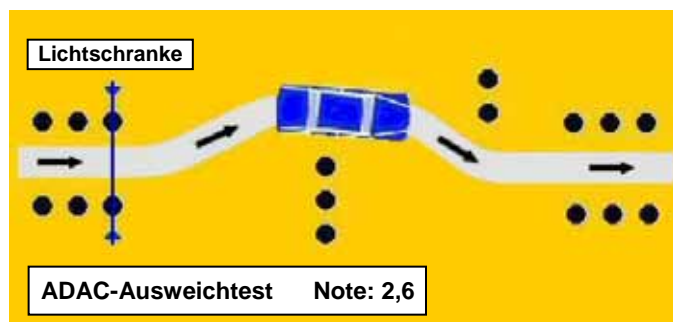
Note 2,0

Fahrstabilität

Note: 2,3

Testwagen mit ESP (Elektronisches Stabilitäts-Programm) ADAC-Ausweichtest: Der Clio lässt sich mit seiner präzisen Lenkung spielerisch durch den Parcours dirigieren. Er verhält sich erst neutral, bricht aber nach dem Gegenlenken etwas mit dem Heck aus. ESP setzt gerade noch rechtzeitig ein, der Fahrer muss heftig am Lenkrad drehen.

- + Der Clio hat einen guten Geradeauslauf, selbst Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Mit dem optional erhältlichen ESP (Elektronisches Stabilitäts-Programm) ist auch eine elektronische Schlupfkontrolle vorhanden, die für bessere Traktion auf weniger griffigem Untergrund sorgt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In Kurven liegt der Wagen leicht untersteuernd auf der Straße, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Übernimmt er sich, greift auch hier ESP ein, um einem Schleudern entgegenzuwirken.

Lenkung*

Note: 2,7

- + Die Lenkung spricht schnell an und ist zielgenau. Sie vermittelt genügend Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung sorgt für gute Handlichkeit.
- Nur beim Rangieren auf engem Raum stört der große Wendekreis.

Bremse

Note: 1,8

- + Die Bremse ist kräftig, nur $38,5\text{ m}$ sind erforderlich, um von 100 km/h bis zum Stillstand abzubremsen (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Dazu spricht sie spontan an und lässt sich fein dosieren. Der Bremsassistent hilft dem unbedarften Fahrer, optimal abzubremsen.

Sicherheit

Note 2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note: 2,7

- + ESP und Bremsassistent sind vorhanden.

Passive Sicherheit - Insassen

Note: 1,6

- + Beim EuroNCAP-Frontcrash erreicht der Clio 88, beim Seitencrash 100 Prozent der möglichen Punkte. Daraus ermitteln sich die maximal möglichen fünf Sterne. Die Kopfstützen sind gut angeordnet, reichen vorn selbst noch für ca. $1,90\text{ m}$ große Personen. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Bei Vollbremsungen schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- In gibt keine Rückstrahler, die vor offenen Türen warnen. Auch fehlen Halter für Verbandkasten und Warndreieck.



Stabile Biegelgriffe erleichtern das Öffnen verklemmter Türen nach einem Unfall.

Kindersicherheit

Note: 1,9

- + Die Gurtanordnung auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen eignet sich gut zur stabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen. Auch Isofix-Halterungen sind hier und am Beifahrersitz vorhanden, dazu kann der Airbag mit dem Zündschlüssel deaktiviert werden.
- Hinten ist wegen der schlechten Zugänglichkeit das Anbringen von Kindersitzen schwierig, dazu auf dem mittleren Platz kaum wackelfrei möglich.

Fußgängerschutz

Note: 4,0

- Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der neue Clio mit einem von vier Sternen schwach ab.

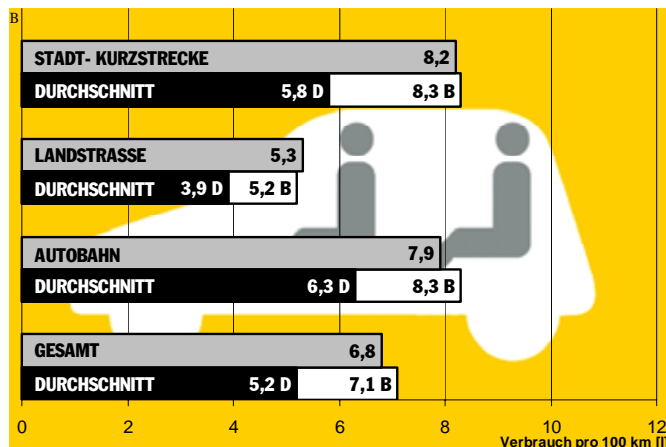
Verbrauch/Umwelt

Note 2,4

Verbrauch*

Note: 3,9

Der Durchschnittsverbrauch errechnet sich mit 6,8 l Super auf 100 km. Innerorts sind es 8,2 l, außerorts 5,3 l und auf der Autobahn 7,9 l Super auf 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 0,9

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 1,8

Betriebskosten

Note: 3,4

Obwohl der Clio 1.2 16V, vergleicht man ihn nur unter Benzinern, noch relativ günstige Verbrauchswerte vorzuweisen hat, erhält er aufgrund der teureren Preise für Benzin Kraftstoff nur eine durchschnittliche Note bei den Betriebskosten.

Werkstatt- und Reifenkosten

Note: 3,2

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Für den Vielfahrer ist das in Ordnung, für Fahrer, die mit dem Auto nur wenig unterwegs sind, ist der jährliche Serviceabstand jedoch zu gering. Der 1,2 Liter Benzinern besitzt einen Zahnriemen, der spätestens nach 120.000 km oder nach fünf Jahren gewechselt werden muss.

+ Renault verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind bei Verwendung der günstigen Seriengröße erfreulich niedrig.

- Die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

Wertstabilität

Note: 3,4

Dem sympathischen Clio mit dem kleinen 1,2 Liter Benzinmotor kann ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Neuanschaffung

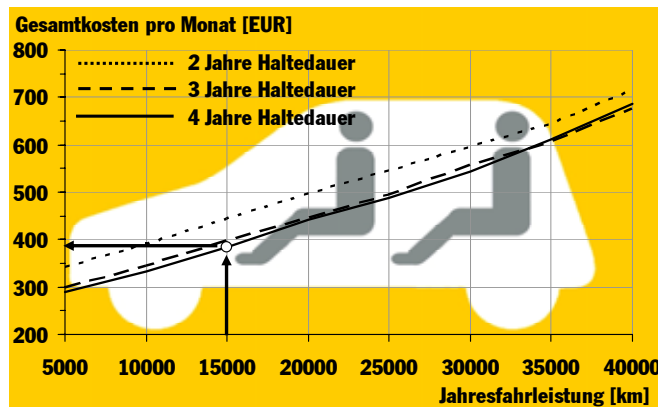
Note: 1,7

+ Bei den Anschaffungskosten erhält der Clio in der von uns getesteten Einstiegsvariante "Authentique" mit 11.800 € zwar eine gute Note, allerdings ist die Serienausstattung alles andere als üppig.

Fixkosten

Note: 2,1

+ Auch bei den fixen Kosten, also im Wesentlichen den Ausgaben für Steuer und Versicherung, leistet sich der Renault keinen Ausreiter. Die Typklasseneinstufungen für die Versicherung liegen zwar nur im Durchschnitt, allerdings sorgt die ohnehin günstigere Steuer für den Benzinern, die durch den kleinen Hubraum sehr gering ausfällt, für eine gute Benotung in dieser Sparte.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 384 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 16V	1.2 16V	1.2 16V TCE	1.6 16V ESP	2.0 16V	1.5 dCi	1.5 dCi	1.5 dCi FAP
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1149	4/1598	4/1998	4/1461	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	48(65)	55(75)	74(100)	82(112)	145(197)	48(65)	63(86)	76(103)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	105/4250	105/4250	145/3000	151/4250	215/5550	160/1700	200/1900	240/2000
0-100 km/h[s]	14,9	13,4	11,1	12,2	6,9	15,2	12,7	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	167	184	186	223	162	174	186
Verbrauch pro 100 km [l]	6,5S	6,8S	6,4S	8,1S	8,9S	5,4D	5,3D	5,5D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/17	15/17/17	15/18/17	15/18/20	17/25/24	16/18/21	16/18/21	16/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	81	81	81	108	135	249	249	231
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	382	384	417	472	617	375	406	428
Grundpreis [Euro]	11.400	11.800	14.050	17.100	22.650	13.300	15.150	18.250

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi
KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus

GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung:
KH = KFZ-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff:
N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1149 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	105 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	165/65R15T
Reifengröße (Testwagen)	165/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,5 m/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	9,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,2/5,3/7,9 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139 g/km/ 157 g/km
Innengeräusch 130 km/h	70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3986 mm/1719 mm/1495 mm
Leergewicht/Zuladung	1105 kg/465 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	280 l/625 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	535 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	805 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	123 Euro
Monatliche Werkstattkosten	44 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	151 Euro
Monatliche Gesamtkosten	384 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/17
Grundpreis	11.800 Euro

Ausstattung

Technik

ABS	Serie
Antriebsschlupf-Regelung (mit ESP)	500 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (mit ASR)	500 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Servolenkung	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	880 Euro°
Audioanlage	460 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar (Confort-Paket)	500 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	150 Euro°/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	1.200 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Zentralverriegelung	Serie

Außen

Außenspiegel, beheizbar	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	450 Euro
Nebelscheinwerfer	200 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

Karosserie/Kofferraum	2,7
Verarbeitung	1,9
Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	2,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,3
Kofferraum-Variabilität	3,3
Innenraum	2,4
Bedienung	2,3
Raumangebot vorne*	2,1
Raumangebot hinten*	2,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,9
Federung	3,0
Sitze	2,9
Innengeräusch	3,0
Heizung, Lüftung	2,7
Motor/Antrieb	3,1
Fahrleistungen*	3,6
Laufkultur	3,0
Schaltung	2,3
Getriebeabstufung	3,0
Fahreigenschaften	2,0
Fahrstabilität	2,3
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,7
Bremse	1,8
Sicherheit	2,2
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,7
Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	4,0
Umwelt	2,4
Verbrauch*	3,9
Abgas	0,9
Wirtschaftlichkeit*	1,8
Betriebskosten*	3,4
Werkstatt-/Reifenkosten*	3,2
Wertstabilität*	3,4
Kosten für Neuanschaffung*	1,7
Fixkosten*	2,1

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtigkeit in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Februar 2008