



Renault Clio TCe 100 Luxe

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(74 kW / 100 PS)

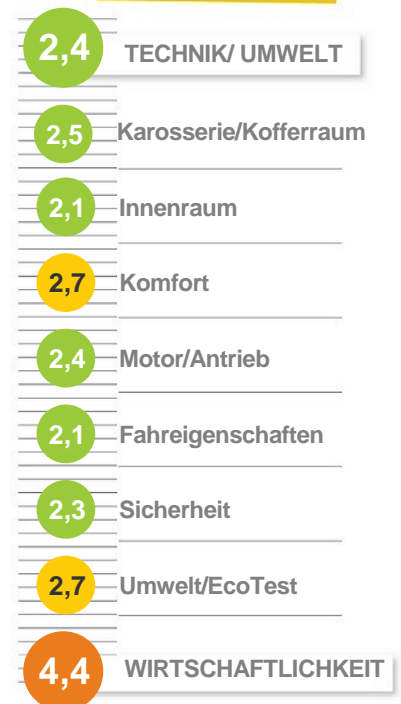
Das aktuelle Facelift hat dem Clio gut getan. Viele wünschenswerte Verbesserungen wurden bei der letzten Überarbeitung eingebracht. Wichtige Sicherheitstechnische Einrichtungen (ESP, BAS) sind jetzt serienmäßig an Bord. Der 1,2 l-Turbo-Benziner sorgt für gute Fahrleistungen, obwohl der Motor etwas lustlos wirkt. Er läuft rau und unkultiviert. Der Innenraum ist groß und ordentlich verarbeitet, enttäuscht aber durch mangelnde Ablagemöglichkeiten. Der hohe Kaufpreis von 16.300 € und der sehr hohe Wertverlust des Renaults können auch durch günstige Fixkosten nicht wett gemacht werden. Alles in allem ist der Renault Clio ein praktisches Auto mit einem hohen Sicherheitsstandard, mit dem man auch zügig im Verkehr mithalten kann. Der hohe Kaufpreis spricht gegen den Franzosen. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Grandtour (Kombi) **Konkurrenten:** Fiat Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 207, Seat Ibiza, VW Polo

+ ordentliche Verarbeitung, geringe Fixkosten, sichere Straßenlage (ESP), kräftige Bremsen, gute Fahrleistungen, großzügiges Raumangebot (Innenraumbreite)

- hoher Wertverlust, rauher und lauter Motor, wenige unpraktische Ablagen



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

Verarbeitung

⊕ Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen einwandfrei, sehen aber nicht besonders hochwertig aus. Der Motorraum ist von unten fast vollständig verkleidet, was den Luftwiderstand optimiert und den Motor vor Verschmutzung schützt. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert. Die tatsächliche Zuladung ist mit 402 kg noch gut, genauso wie die erlaubten 80 kg Dachlast. Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad erhältlich, das am Fahrzeugunterboden montiert ist und mit wenigen Handgriffen abgelassen werden kann. Serienmäßig ist nur ein Pannenset an Bord.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht gegen Verschmutzen abgedichtet. Seitliche Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Remplern, sie sind aber lackiert. Am hinteren Stoßfänger werden keine Kunststoffeinlagen mehr verbaut, am vorderen nur mittig. Die beim Parken gefährdeten Ecken sind ungeschützt.

2,8

Sicht

Die Sicht aus dem Clio ist durchschnittlich. Die Enden des Kleinwagens sind zwar gut abzuschätzen und die Sicht auf ein Hindernis vor dem Fahrzeug ist problemlos, aber bei der Rundumsicht kann er nur ein mäßiges Ergebnis erzielen. Vor allem die breiten C-Säulen behindern die Sicht nach hinten. Auch die Sicht durch die drei Rückspiegel ist nur durchschnittlich (linker Außenspiegel serienmäßig asphärisch). Das Wischerfeld vorne ist ebenfalls Mittelmaß. Die Halogenscheinwerfer sorgen für ordentliche Sicht bei Dunkelheit. Abbiegelicht ist serienmäßig verbaut.

⊖ Die optional erhältliche akustische Einparkhilfe für hinten ist im Testfahrzeug nicht verbaut. Aufgrund der begrenzten Sichtverhältnisse nach hinten gestaltet sich das Rückwärtsfahren nicht immer einfach.

2,4

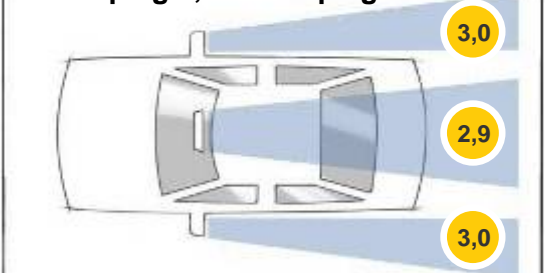
Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen fällt im Clio vorne wie hinten recht leicht. Nur durch die sehr hoch eingebauten vorderen Sitze ist der Abstand zur Dachkante etwas knapp bemessen. Die Schweller sind angenehm tief platziert. Durch die Keyless-Go-Zentralverriegelung muss man den Fahrzeugschlüssel nur bei sich tragen. Ver- und entriegelt wird durch einfachen Zug oder Druck am Türgriff. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt. Außer für den Fahrer gibt es für die außen sitzenden Passagiere Haltegriffe.

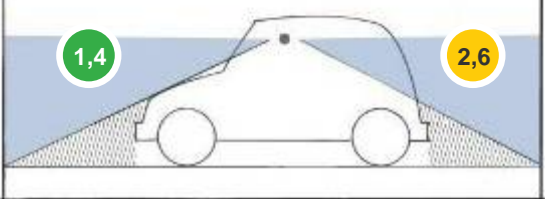
Rundumsicht



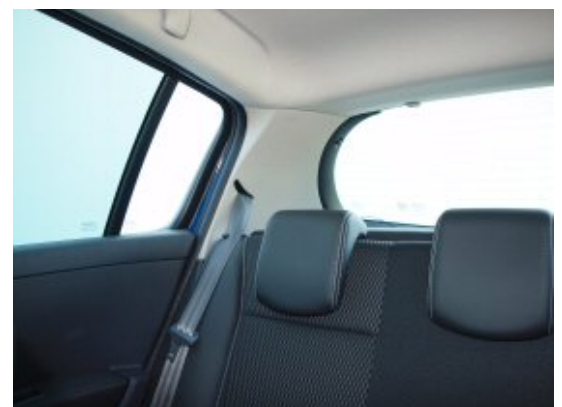
Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

2,3 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst lediglich durchschnittliche 285 Liter. Klappt man aber die asymmetrisch geteilten Rücksitzlehnen um, so vergrößert sich das Ladevolumen auf gute 615 Liter (bis zur Fensterunterkante).



Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum des Clio von klassenüblicher Größe.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Allerdings sind schmutzige Finger beim Öffnen kaum zu verhindern. Die Öffnungshöhe der Klappe und die lichte Ladeöffnung wurden großzügig bemessen. Die Form des Laderaums ist sehr zweckmäßig gestaltet. Durch die geringe Tiefe sind die Gepäckstücke gut zu erreichen.

- Die hohe Bordwand stört beim Ein- und Ausladen des Gepäcks. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine große Stufe am Kofferraumboden das Verschieben der Koffer. Die Beleuchtung ist schwach.

2,5 Kofferraum-Variabilität

+ Rückenlehnen und Sitzflächen der asymmetrisch geteilten Rücksitzbank lassen sich getrennt voneinander vorklappen. Die Bedienung ist einfach.

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

2,1 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Das Lenkrad des Renault ist zwar in Höhe und Tiefe einstellbar, allerdings ist nur die oberste Position des Lenkrads wirklich zweckmäßig. Der Startknopf wurde sehr tief angebracht. Die meisten Schalter sind beleuchtet, wenn auch schwach. Hinter dem Lenkrad ist für das Radio eine Fernbedienung verbaut, die allerdings durch ihre vielen Knöpfe unlogisch aufgebaut ist. Fehlbedienungen sind wahrscheinlich. Das serienmäßige Navigationsgerät wird über eine kabellose Fernbedienung gesteuert. Der Klang der schwach ausgelegten Audioanlage ist durchschnittlich. Die Verstellung der vorderen Rückenlehnen ist schwergängig, der Hebel der SitzhöhenEinstellung etwas zu hoch angebracht.



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

⊕ Die Bedienung ist gut, der Gewöhnungsaufwand gering. Die Türen (inkl. Heckklappe) werden überwacht, ob sie geschlossen sind. Auf dem Display wird aber nicht separat angezeigt, welche Tür offen ist. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar. Mit dem optionalen Handsfree-Paket sind sie auch elektrisch anschwenkbar. Vorne wie hinten gibt es helle Innenraumleuchten und Leseleuchten. Alle wichtigen Kontrollleuchten und Warnsignale sind vorhanden und lassen sich, genauso wie die Instrumente, gut ablesen. Das sehr große Handschuhfach ist serienmäßig klimatisiert. Pedale und Schalthebel sind gut angebracht und leicht zu bedienen. Licht- und Regensensoren sind serienmäßig verbaut. Anordnung und Bedienung der Klimaautomatik gehen in Ordnung. Serienmäßig sind vorne und hinten elektrische Fensterheber verbaut. Die Vorderen besitzen eine Antippfunktion und funktionieren nach dem Abschalten der Zündung so lange, bis eine Tür geöffnet wurde. Die hinteren Scheiben können nur bei eingeschalteter Zündung bedient werden und sind nicht komplett versenkbar. Ein Tempomat ist wie ein umfangreicher Bordcomputer serienmäßig verbaut.

⊖ Die Schalter für Fahrlicht und Nebelscheinwerfer sind unpraktisch im Blinkerhebel angeordnet. Der Lichtschalter ist so leichtgängig, dass er beim Blinken versehentlich ausgeschaltet werden kann. Die wenigen sehr kleinen und kaum nutzbaren Ablagen sind nicht mehr zeitgemäß. Flaschen können allenfalls im Handschuhfach untergebracht werden. Hinten sind zumindest kleine Lehnentaschen vorhanden.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist üppig. Personen bis 1,90 m Körpergröße können bequem Platz nehmen. Die Kopffreiheit wäre auch für Personen über zwei Meter noch angenehm. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse überragend.

3,1 Raumangebot hinten*

Das Raumangebot hinten ist durchschnittlich. Auf der Rücksitzbank finden zwei Personen Platz. Der Mittelsitz sollte nur als Notsitz angesehen werden. Ist der Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, so kann man im Fond bis zu einer Körpergröße von 1,75 m bequem sitzen, auch wenn die Kopffreiheit zehn Zentimeter mehr erlauben würde. Die Innenbreite hinten ist sehr großzügig.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m ausreichend Platz vor.

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Clio kann beladen und unbeladen noch als gut bezeichnet werden. Es ist stramm abgestimmt, deswegen aber nicht wirklich unkomfortabel. Lange Wellen werden gut abgedefert, kurze schlechter gefiltert. Die Stuckerneigung sowie die Wank- und Nickneigung sind gering. Bei Einzelhindernissen wird ein Poltern in den Innenraum weitergegeben.

2,7 Sitze

Die vorderen Sitze sind höheneinstellbar. Die Neigung des Sitzkissens kann aber nicht separat justiert werden. Durch die weichen Sitzlehnen können die Knie großgewachsener Hintermänner durchdrücken. Der Seitenhalt auf den vorderen Sitzen ist befriedigend. Auf der Rückbank gibt es kaum Seitenführung. Die hintere Rückenlehne ist etwas zu kurz dimensioniert. Aber die Polsterung zeigt sich auf allen Plätzen ausreichend straff.

⊕ Der gerippte Polsterstoff ist atmungsaktiv. Der Fahrer sitzt gut. Die vorderen Sitze sind serienmäßig mit einer Lordosenstütze ausgestattet, die allerdings nur in ihrer Intensität einstellbar ist, nicht aber in der Höhe.

3,5 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei nicht gerade niedrigen 72 dB (A). Das Motorengeräusch ist in jedem Fahrzustand deutlich im Innenraum wahrzunehmen. Bei höherer Fahrgeschwindigkeit mischen sich laute Windgeräusche dazu.

2,9 Klimatisierung

Die Wirkung der serienmäßigen Klimaautomatik ist mittelmäßig. Sowohl Heiz- als auch Kühlwirkung sind schwach. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig versenken. Die manuelle Umluftschaltung schaltet sich nicht (zu Gunsten einer besseren Fahrzeugdurchlüftung) automatisch wieder ab, was zu vorzeitiger Ermüdung der Insassen und dem Beschlagen der Scheiben führen kann. Die Einstellmöglichkeiten für die Luftverteilung könnten vielfältiger sein.

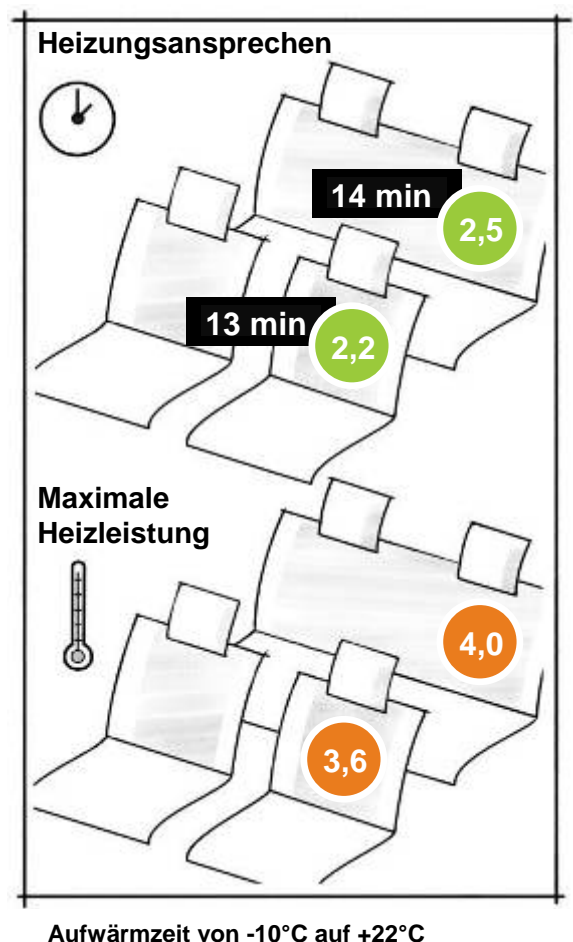
2,4 MOTOR/ANTRIEB

1,8 Fahrleistungen*

⊕ Der 100 PS-Turbomotor des Clio sorgt für gute Fahrleistungen. Auf den Fahrer wirkt das 1,2 Liter-Triebwerk sehr müde, was sich allerdings in den gemessenen Leistungen nicht widerspiegelt. Sowohl bei der Elastizitätsprüfung als auch beim Überholvorgang liefert es sehr passable Beschleunigungswerte.

2,7 Laufkultur

Der kleinvolumige Vierzylinder läuft rau. Er neigt aber kaum zum Brummen. Die allgemeine Laufkultur ist zufriedenstellend.



2,8 Schaltung

Das Getriebe ist in Ordnung, wirkt aber etwas unkultiviert. Die Schaltpräzision ist durchschnittlich. Die Schaltwege sind relativ lang, was aber einer hohen Schaltgeschwindigkeit nicht im Wege steht. Der Rückwärtsgang ist sehr hakelig und neigt beim schnellen Einlegen leicht zum Krachen.

2,5 Getriebeabstufung

- + Die Gangabstufung ist gut. Die Drehzahlsprünge passen einwandfrei.
- Die Gesamtübersetzung ist zu kurz. Schon auf der Landstraße oder bei moderatem Autobahntempo dreht der Motor unnötig hoch. Ein sechster Gang würde gut tun und den Verbrauch senken.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des Renault ist gut. Im ADAC Ausweichtest ist er sehr gut beherrschbar. Am Lenkrad muss zwar viel gekurbelt werden, aber die Reaktionen sind gutmütig. Das Fahrverhalten ist weitgehend neutral bis leicht untersteuernd. Das ESP unterstützt das sichere Fahrwerk perfekt. Auf Lenkimpulse und Spurrillen reagiert der Clio ruhig. Die Traktion ist durch die im ESP enthaltene Traktionskontrolle gut.

2,0 Kurvenverhalten

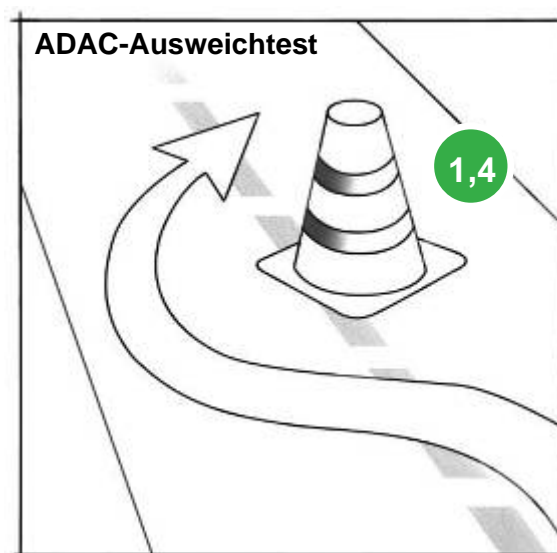
+ Das Kurvenverhalten ist neutral und gut. Zügig durchfahrene Kurven quittiert der Clio mit ruhigem Untersteuern, Lastwechselreaktionen kennt er eigentlich nicht. Auch bei Beladung ändert sich das Kurvenverhalten kaum.

2,6 Lenkung*

- + Die Lenkung funktioniert durchwegs gut. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist angenehm gering, die Übersetzung ist direkt genug. Der Clio lässt sich zielgenau steuern und reagiert zügig auf Lenkbewegungen.
- Ein Wendekreis von 11,5 m ist für einen Kleinwagen nicht mehr tolerierbar.

2,2 Bremse

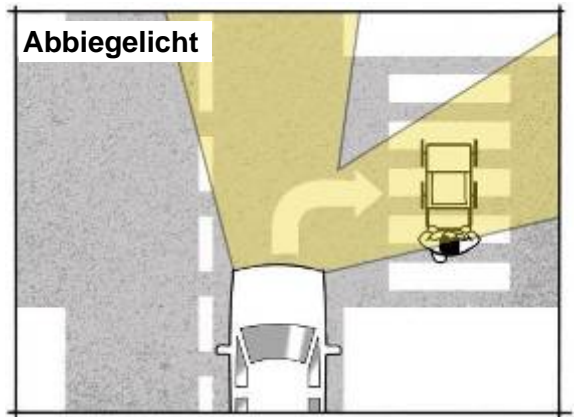
+ Der Bremsweg beträgt gute 37 Meter. Durch den serienmäßig verbauten Bremsassistenten ist das Ansprechen der Bremse hervorragend. Die Dosierbarkeit geht in Ordnung.



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.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Ebenso ist serienmäßig Abbiegelicht mit separaten Scheinwerfern verbaut. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden. Nachts warnen Leuchten vor geöffneten Fahrzeurtüren.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die neueste Modellgeneration des Renault Clio bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Das dreitürige Modell, mit dem der EuroNCAP Crashtest durchgeführt wurde, verfügt über spezielle Airbags in den Vordersitzen, die ein Abtauchen in den Sitz (submarining) verhindern sollen. Mit insgesamt 33 Punkten für den Insassenschutz erzielt er knapp 5 Sterne. In diesem Autotest wurde ein fünftüriger Clio getestet, welcher sich im Crashverhalten allerdings nicht nennenswert vom dreitürigen Modell unterscheiden dürfte. Die Fahrgastzelle weist beim Frontalcrash selbst im Fußraum nur geringe Deformationen auf. Die Kombination aus zweistufigen Airbags und Sicherheitsgurten mit Straffern und Kraftbegrenzern kann die Belastung für Brust und Beine niedrig halten. Rund um die Lenksäule und beim Handschuhfach ist der Aufprallbereich für die Knie allerdings nicht ausreichend entschärft, so dass sich das Verletzungsrisiko an diesen Stellen für Fahrer und Beifahrer wieder leicht erhöht. Im Fußraum sind Abpolsterungen eingebaut, die dem Schutz der Füße dienen. Es werden 14 von max. 16 Punkten erreicht. Der gute Seitenschutz wird durch einen im Sitz integrierten Seitenairbag und durch einen von vorn bis hinten durchgehenden Vorhangairbag gewährleistet. So erreicht der Clio beim Seitencrash sowie beim Pfahlaufprall ein gutes Ergebnis. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. Die vorderen Kopfstützen wurden bzgl. Höhe und Kopfabstand (60 mm) für Personen bis 1,90 m recht gut positioniert, die hinteren sind allerdings nur für Personen bis 1,65 m geeignet und mit 90 mm zu weit vom Kopf entfernt. Dank der griffgünstigen Außentürgriffe können nach einem Unfall große Kräfte aufgebracht werden um die Türen zu öffnen.

⊖ Es ist keine separate Verstaumöglichkeit für Verbandskasten und Warndreieck vorhanden.

2,4

Kindersicherheit

⊕ Der Crashtest wurde mit Dummies durchgeführt, die einem eineinhalb Jahre alten und einem drei Jahre alten Kind entsprechen. Der Schutz für beide Kinder ist gut, lediglich die Brustbelastungen beim größeren und die Halsbelastungen beim kleineren Dummy waren beim Frontalcrash leicht erhöht. Insgesamt werden gute 39 von max. 49 Punkten erreicht. Auf den beiden äußeren Sitzen hinten und dem Beifahrersitz können alle Arten von Kindersitzen problemlos befestigt werden. Auf den hinteren Außensitzen sind Isofix-Befestigungspunkte und Ankerhaken serienmäßig vorhanden. Auch das Angurten gestaltet sich einfach, da die Gurtschlösser stabil ausgeführt sind. Gurtlänge, Gurtschlösser und Gurtanlenkpunkte eignen sich für alle Arten von Kindersitzen sehr gut. Nur das Sitzpolster der Rücksitzbank ist so weich, dass die Kindersitze unter Umständen schief stehen. Der hintere Mittelsitz ist hingegen für Kindersitze unbrauchbar. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter deaktivieren, dass auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze eingebaut werden dürfen.

⊖ Für die hinteren Fensterheber ist kein Einklemmschutz vorhanden. Dies kann zu schlimmen Verletzungen bei Kindern führen.

4,1

Fußgängerschutz

⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Clio mit einem von vier Sternen schwach ab. Der Crashtest wurde mit einem Fahrzeug vor dem Facelift durchgeführt. Bei der Überarbeitung haben sich aber die vordere Stoßstange kaum und die Motorhaube nicht verändert. Deswegen ist keine Verbesserung beim Fußgängerschutz zu erwarten. Die Motorhaube ist im Kopfaufschlag-Bereich für Erwachsene und Kinder recht gut entschärft. Dagegen sind die Vorderkante der Motorhaube und der Stoßfänger zu aggressiv gestaltet, so bieten sie keine Möglichkeit, das Verletzungsrisiko zu verringern. Es werden nur 9 von max. 36 Punkten erreicht.

2,7

UMWELT/ECOTEST

4,3

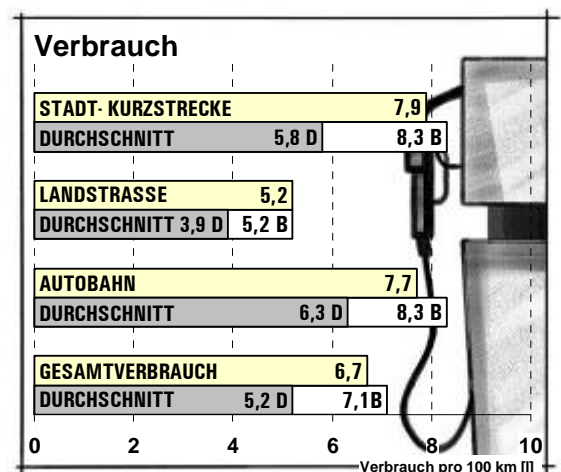
Verbrauch/CO2*

⊖ Auch wenn der Clio einen sehr agilen Motor besitzt, ist für einen Kleinwagen ein Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest von 6,7 l/100 km nicht akzeptabel. 7,9 l/100 km innerorts und 5,2 l/100 km außerorts sind zwar durchschnittliche Ergebnisse, aber 7,7 l/100 km beim Autobahnzyklus einfach zu viel. Mit einem CO₂-Ausstoß von 153 g/km erreicht er beim EcoTest nur 17 Punkte.

1,1

Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Renault Clio ist erfreulich gering. Alle Messwerte sind bei allen Zyklen sehr gut. Er erhält 49 Punkte.



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

4,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,8 Betriebskosten*

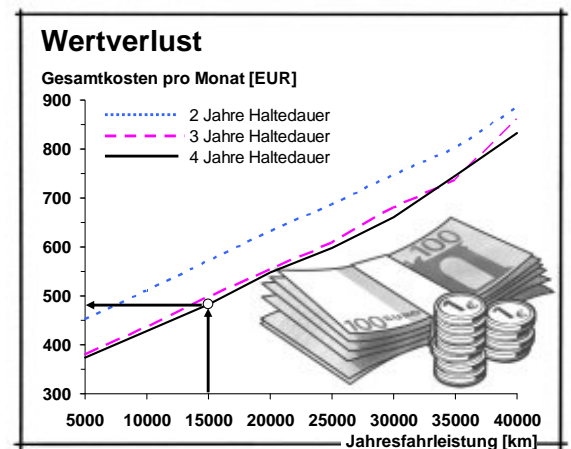
– Aufgrund des hohen Benzinverbrauchs liegen die Betriebskosten sehr hoch.

3,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

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 sehr kurz. Der 1,2 Liter Benziner 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 relativ niedrig.

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 483 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,4 Wertstabilität*

– Auch der Wertverlust des Renault Clio ist unakzeptabel hoch. In der Fahrzeugklasse des Clio erwartet man Autos, die finanziell reizvoll sind. Diesen Wunsch kann er schon aufgrund seiner schlechten Wertstabilität nicht erfüllen.

4,0 Kosten für Anschaffung*

– Der Kaufpreis des Clio 1,2 TCe 100 in Luxe-Ausstattung liegt bei stolzen 16.300,- €. Allerdings sind in dieser Ausstattungsvariante schon viele hilfreiche und sicherheitsrelevante Optionen enthalten.

2,4 Fixkosten*

+ Sehr günstig sind die Fixkosten des Clio. Mit einer jährlichen Steuerbelastung von 58 Euro (nach neuer CO₂-Besteuerung) ist er steuerlich ein sehr günstiges Fahrzeug. In allen Versicherungsklassen liegt er zwar nur im Mittelfeld, was aber nicht verhindert, dass er bei den Fixkosten eine gute Benotung erhält.

⊖ Die monatlichen Gesamtkosten des Clio TCe 100 liegen für ein Auto seiner Klasse zu hoch. Zwar sind die Fixkosten sehr günstig. Aber der Wertverlust und die Betriebskosten fallen so hoch aus, dass er insgesamt nur ein schlechtes Ergebnis bei der Berechnung der monatlichen Kosten bekommt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	1.2 16V 80	TCe 100	1.6 16V 110	1.6 16V 130	dCi 70	dCi 85 FAP	dCi 105 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1149	4/1598	4/1598	4/1461	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	58(78)	74(100)	82(112)	94(128)	50(68)	63(86)	76(103)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	105/4250	108/4250	145/3000	151/4250	155/4250	160/1700	220/2250	240/2000
0-100 km/h[s]	13,4	14,9	11,0	12,2	9,3	15,2	13,1	11,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	163	183	186	190	162	174	186
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	6,5 S	6,7 S	8,1 S	7,8 S	5,2 D	5,3 D	5,5 D
CO2 [g/km]	139	133	137	179	160	120	124	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/17	16/17/17	15/18/17	15/18/20	16/19/24	17/19/21	17/19/21	17/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62	50	58	150	112	160	150	150
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	424	446	461	536	520	433	455	491
Preis [Euro]	12.700	15.100	15.400	18.200	17.100	14.400	17.300	19.600

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1149 ccm
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	145 Nm
bei	3000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	195/50R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 2. Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,9/ 5,2/ 7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	137g/km/ 153g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4032/1720/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	1186 kg/402 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/615 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	535 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	820 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	66 Euro
Monatlicher Wertverlust	238 Euro
Monatliche Gesamtkosten	483 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/17
Grundpreis	17.100 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Renault Clio TCe 100 Luxe

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten akustisch)	350 Euro
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch)	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie
Zentralverriegelung(mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glasdach el)	850 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,3	Fahrstabilität	1,8
Sicht	2,8	Kurvenverhalten	2,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Lenkung*	2,6
Kofferraum-Volumen*	2,3	Bremse	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ^{2,2}	2,2
Innenraum	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	2,0	Kindersicherheit	2,4
Raumangebot vorne*	1,6	Fußgängerschutz	4,1
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	4,3
Komfort	2,7	Schadstoffe	1,1
Federung	2,4		
Sitze	2,7	WIRTSCHAFTLICHKEIT	4,4
Innengeräusch	3,5	Betriebskosten*	4,8
Klimatisierung	2,9	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,8
Motor/Antrieb	2,4	Wertstabilität*	5,4
Fahrleistungen*	1,8	Kosten für Anschaffung*	4,0
Laufkultur	2,7	Fixkosten*	2,4
Schaltung	2,8	Monatliche Gesamtkosten*	4,8
Getriebeabstufung	2,5		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest