



Renault Clio 1.2 Campus Authentique

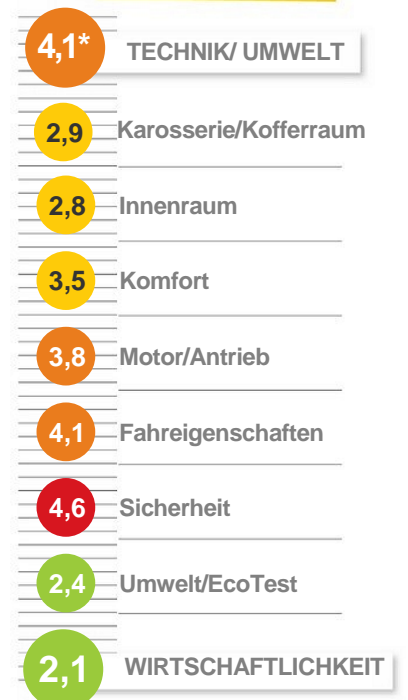
Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(43 kW / 58 PS)

Der Renault Clio Campus wird in seiner Grundform schon seit mehr als zehn Jahren angeboten. Renault möchte mit dem Modell vor allem junge und preisbewusste Fahrer ansprechen. Doch wenn man sich das Fahrzeug genauer betrachtet, fällt bald auf, dass das Modell schon in die Jahre gekommen ist. Weder die Komfort- noch die Sicherheitsausstattungen können mit den heutigen Autos mithalten. So fehlen wichtige Sicherheitssysteme wie ESP oder Kopfairbags. Komfort muss teuer extra bezahlt werden, Klimaanlage oder ein Radio kosten zusammen immerhin mehr als ein Zehntel des Grundpreises. Der liegt beim dreitürigen Modell mit kleinem 1.2 l Benziner immerhin bei 9.700 Euro. Der Innenraum und die Bedienelemente wirken nicht mehr aktuell, man hat schon im Neuwagen das Gefühl, in einem günstigen Gebrauchtwagen zu sitzen. Einzig die guten Platzverhältnisse und die gute Rundumsicht kann man positiv bewerten. Für das Geld sollte man sich lieber überlegen, einen Sandero von der Konzerntochter Dacia zu kaufen. Der bietet für weniger Geld mehr Platz und eine bessere Ausstattung.
Karosserievarianten: Fünftürer **Konkurrenten:** Dacia Sandero, Lada Kalina, Skoda Fabia

- + vorne viel Platz, gute Rundumsicht, gute Wirtschaftlichkeit
- mangelhafte Sicherheitsausstattung (kein ESP), schlechte Verarbeitung, unbequeme Sitze, schlechte Fahrleistungen, gefühllose Lenkung



ADAC-URTEIL



* abgewertet wegen Sicherheitsmängeln

Der Clio Campus stammt vom seit 1998 gebauten Clio II ab. Der Plattform merkt man deutlich an, dass sie seit zwölf Jahren auf dem Markt ist. Weder die Verarbeitungsqualität noch die verwendeten Materialien im Innenraum können überzeugen. Der Innenraum wirkt billig und nicht mehr zeitgemäß. Den Fortschritt der letzten zwölf Jahre merkt man auch im Motorraum. Während bei neueren Fahrzeugen versucht wird, Zündkabel und elektrische Leitungen abzudecken und z.B. vor Marderbiss zu schützen, laufen diese im Clio Campus ungeschützt und teilweise schlecht isoliert quer durch den Motorraum. Da dieser von unten komplett offen ist, kann Schmutz und Spritzwasser ungehindert eindringen, zudem erhöht sich der Kraftstoffverbrauch aufgrund des zerklüfteten Unterbodens. Auch die Türschweller sind gegen Verschmutzung und Verkratzen nicht geschützt.

⊕ Die Zuladung des Clio Campus fällt mit 499 kg für einen Kleinwagen sehr großzügig aus. Auf dem Dach dürfen bis zu 60 kg Gepäck transportiert werden. Serienmäßig ist der Clio Campus zwar nur mit einem Reifenreparaturset ausgestattet, gegen geringen Aufpreis ist aber ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung erhältlich. Die Türen werden durch dicke, unlackierte Seitenleisten gegen Beschädigungen vor dagegenschlagende Autotüren geschützt. Leider sind die lackierten Stoßstangen aber ungeschützt.

⊖ Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung mit einbezogen und muss sehr umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden.

⊕ Der kleine Franzose zeigt sich sehr übersichtlich, da die kaum abfallende Motorhaube gut im Blickfeld des Fahrers liegt und die Heckscheibe fast senkrecht steht. Bei der Rundumsichtmessung schneidet der dreitürige Clio gut ab. Die Dachsäulen sind (vor allem im Vergleich zu neueren Fahrzeugen) recht schmal, zudem lassen sich die hinteren Kopfstützen komplett versenken. Dadurch zählt der Clio Campus zu den übersichtlichsten auf dem Markt befindlichen Fahrzeugen. Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug können früh erkannt werden, da der Bodenblick gut ausfällt. Da lässt es sich auch verschmerzen, dass keine Einparksensoren erhältlich sind. Die Außen- und Innenspiegel geben ein akzeptables Blickfeld wieder, der fahrerseitige Außenspiegel besitzt sogar einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Scheibenwischer sind mit modernen Aerotwin-Wischblättern ausgestattet und sorgen für ein gutes Ergebnis.

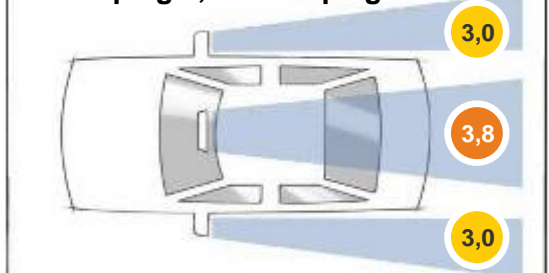


Schmale Dachsäulen sowie versenkbare Kopfstützen erleichtern die Sicht nach hinten besonders.

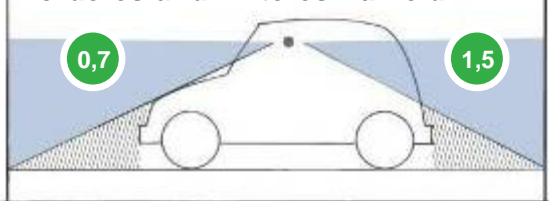
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

⊖ In der Basis-Ausstattungsvariante Authentique sind die Außenspiegel nicht beheizbar (auch nicht gegen Aufpreis). Die Halogenscheinwerfer sorgen für eine ausreichende Fahrbahnausleuchtung, Xenonscheinwerfer oder andere sichtverbessernde Systeme wie Kurven- oder Abbiegelicht sind nicht erhältlich. Immerhin gibt es gegen Aufpreis Nebelscheinwerfer.

2,9 Ein-/Ausstieg

Vorne lässt es sich im Clio Campus recht bequem ein- und aussteigen, es stört aber der geringe Abstand zwischen Sitzfläche und Dach, wodurch große Personen beim Einsteigen den Kopf einziehen müssen. Der Zustieg zur hinteren Sitzreihe fällt für einen Dreitürer noch zufriedenstellend aus, da beide Vordersitze eine Easy-Entry-Funktion besitzen und die Sitze beim Klappen dann nach vorn geschoben werden können. Die Zentralverriegelung lässt sich mit einer Fernbedienung öffnen, welche aber nur einen Knopf zum Öffnen und Verschießen besitzt. Dieser lässt sich zudem nicht ideal betätigen. Das Fahrzeug lässt sich auch verschließen, wenn die Heckklappe geöffnet ist. Dadurch kann man sich leicht aussperren, wenn der Schlüssel im Kofferraum vergessen wird. Einen Haltegriff am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die leichten Türen auch an Steigungen offen zu halten.

3,0 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraumvolumen fällt mit 250 l für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellend aus. Klappt man die Rücksitzlehne um, stehen maximal 510 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 250 l Volumen ist der Kofferraum des Clio Campus von klassenüblicher Größe.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich recht einfach öffnen und anheben, es stört aber der etwas schwergängige Öffnungsknopf, der im Renault-Emblem integriert ist. Die äußere Kofferraumladekante liegt 68 cm über dem Boden, innen stört eine knapp 20 cm tiefe Bordwand. Das praktische Kofferraumformat und die große Ladeöffnung sorgen für eine insgesamt gute Nutzbarkeit. Der Kofferraum besitzt eine extra Beleuchtung, die zwar etwas spärlich ausfällt, aber trotzdem nicht selbstverständlich ist in diesem Preissegment.

⊖ Bei vorgeklappten Rücksitzen stören eine hohe Stufe und der nach vorne hin ansteigende Ladeboden enorm.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitze sind asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Klappmechanismus ist aber umständlich, da erst die Flächen aufgestellt werden müssen und danach die Lehnteile geklappt werden können. Noch schwieriger gestaltet sich das Umklappen aufgrund der fehlenden hinteren Türen und der entsprechend schlechteren Zugänglichkeit. Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden, da diese keine extra Halter haben.

⊖ Da keine Ablagen vorhanden sind, lassen sich kleinere Utensilien nicht sicher im Kofferraum verstauen.

2,8 INNENRAUM

3,4 Bedienung

Die Ergonomie der Bedienelemente entspricht nicht mehr dem Stand der Technik. Das große und wenig griffige Lenkrad ist nur in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellbar, die Pedale sind nicht optimal angeordnet (Abstand Gas/Bremse) und die Sitzeinstellung funktioniert nur grobrastig sowie mit erhöhtem Kraftaufwand. Das Heizungsbedienteil liegt weit unten versteckt und lenkt aufgrund der wenig griffigen Einstellräder und den kleinen Piktogrammen stark vom Fahrgeschehen ab, wenn man während der Fahrt Einstellungen vornehmen möchte. Das aufpreispflichtige Radio ist hoch genug angeordnet, die Tasten sind aber klein und nicht gut erkennbar. Immerhin gibt es auch eine Lenkradfernbedienung. Die elektrischen Fensterheber vorne funktionieren auch ohne Zündung (bis eine Türe geöffnet wird), besitzen aber keine Antippautomatik und keinen Einklemmschutz. Ablagen sind genügend vorhanden, das Handschuhfach ist groß, aber unbeleuchtet. Die Innenraumbelichtung fällt spärlich aus, hinten gibt es keine extra Lampen. Insgesamt fällt der Gewöhnungsaufwand aber aufgrund der doch recht wenigen Schalter nicht besonders hoch aus.



Neben den zu tief positionierten Reglern der Heizung und Lüftung gibt es beim Clio am Fahrerplatz nur wenig zu bemängeln.

⊖ Auf Komfortextras muss man beim Clio Campus Authentique weitgehend verzichten. Manuell einstellbare Spiegel, kein Bordcomputer, nicht einmal eine Außentemperaturanzeige gibt es in dieser Version. Ohne das aufpreispflichtige Radio fehlt auch eine Uhr im Fahrzeug. Eine Klimaanlage kostet Aufpreis (nicht im Testwagen), nur dann gibt es auch eine Umluftfunktion.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot im Clio Campus ist für die vorderen Insassen großzügig bemessen. Personen bis über 1,90 m können sich den Sitz weit genug zurückstellen. Die Kopffreiheit würde sogar noch für etwas größere Personen ausreichen. Dank der großen Innenbreite und der niedrigen Seitenlinie ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

3,4 Raumangebot hinten*

Hinten geht es deutlich enger zu. Für zwei Personen ist die Innenbreite zwar ausreichend üppig bemessen, drei Erwachsene finden aber nebeneinander kaum Platz. Die Beinfreiheit reicht nur für 1,70 m große Personen (Fahrersitz auf 1,85 m große Person eingestellt).

3,5 KOMFORT

3,0 Federung

Obwohl schon in die Jahre gekommen, ist der Federungskomfort nicht der schlechteste.

Das tendenziell straffe Fahrwerk sorgt bei langen Bodenwellen für eine kaum nachschwingende Karosserie, auch im beladenen Zustand. Die Stuckerneigung ist wenig ausgeprägt. Nicht ganz so gut schneidet der Clio bei kurzen Bodenwellen und Einzelhindernissen ab. Diese dringen recht deutlich bis in den Innenraum, wobei merkliche Aufbaubewegungen vorhanden sind. Die Seitenneigung bei schnell durchfahrenen Kurven ist noch akzeptabel.

3,7 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich in einem kleinen Bereich in der Höhe einstellen. Für den Beifahrersitz fehlt die Höheneinstellung. Die Sitzlehnen der Vordersitze bieten kaum Rückenunterstützung, eine Lordosenstütze sucht man vergebens. Speziell für große und breite Personen sind die Sitzlehnen zu niedrig und zu nachgiebig. Zudem bieten sie kaum Seitenhalt. Auch die Sitzflächen sind recht kurz und unterstützen kaum die Oberschenkel. Die hinteren Sitzplätze bieten ebenfalls wenig Komfort, da die Lehnen kaum konturiert sind und wenig Unterstützung geben. Auch die Sitzflächen sind sehr weich und nachgiebig gestaltet. Insgesamt hält sich der Sitzkomfort sowohl vorne als auch hinten in Grenzen.

3,3 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt zwar bei 130 km/h noch im zufriedenstellenden Bereich, speziell der Motor wird aber bei hohen Drehzahlen sehr laut. Windgeräusche dringen auch bei hohen Geschwindigkeiten nicht zu dominant in den Innenraum.

4,1 Klimatisierung

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

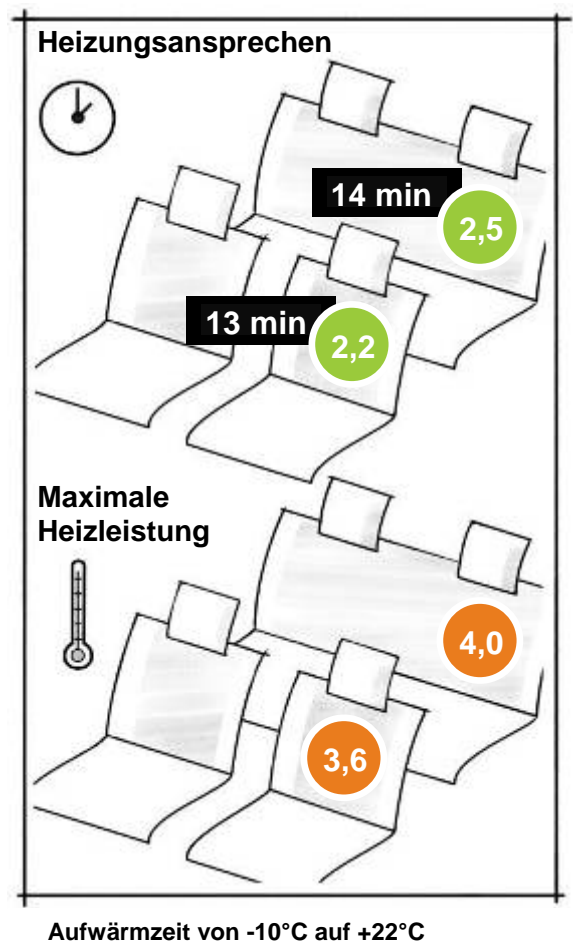
Die Heizwirkung des Clio ist durchschnittlich. Vorne spricht die Heizung relativ schnell an, angenehme Temperaturen werden nach kurzer Zeit erreicht. Hinten dauert es zwar etwas länger, aber auch hier müssen die Insassen nicht zu lange frieren.

⊖ Eine Klimaanlage ist nur gegen Aufpreis erhältlich. Wenn diese wie im Testwagen fehlt, besitzt das Fahrzeug auch keine Umluftfunktion. Die manuelle Regelung der Heizung gelingt nur durch mehrmaliges Nachjustieren des Temperaturreglers. Die Luftverteilung kann nur schlecht dosiert werden.

3,8 MOTOR/ANTRIEB

5,1 Fahrleistungen*

⊖ Die Fahrleistungen des 58 PS schwachen Clio Campus 1.2 können nicht überzeugen. Um überhaupt voran zu kommen, muss der Motor weit ausgedreht werden. Immerhin zeigt er sich dabei recht drehfreudig. Die Elastizität des Motors ist katastrophal. Im fünften Gang vergehen von 60 auf 100 km/h knapp 25 Sekunden, dass ist ungenügend.



3,2 Laufkultur

Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders liegt noch im akzeptablen Bereich. Mit steigenden Drehzahlen nehmen die Vibrationen zu, im oberen Drehzahlbereich gesellt sich dann leichtes Dröhnen dazu.

3,6 Schaltung

Die Vorwärtsgänge lassen sich zufriedenstellend einlegen. Es stören aber die etwas langen Schaltwege und die geringe Schaltpräzision bei schnellen Gangwechseln.

– Der Rückwärtsgang lässt sich zwar einfach einlegen, befindet sich das Fahrzeug aber nur minimal in der Vorwärtsbewegung, wird das mit lautem Krachen im Getriebe quittiert.

2,0 Getriebeabstufung

+ Insgesamt passen die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes. Mit dem leistungsschwachen Motor kann man es wohl kaum besser machen, auch wenn man oft zurück schalten muss. Ein sechster Gang würde nichts bringen.

4,1 FAHREIGENSCHAFTEN

4,6 Fahrstabilität

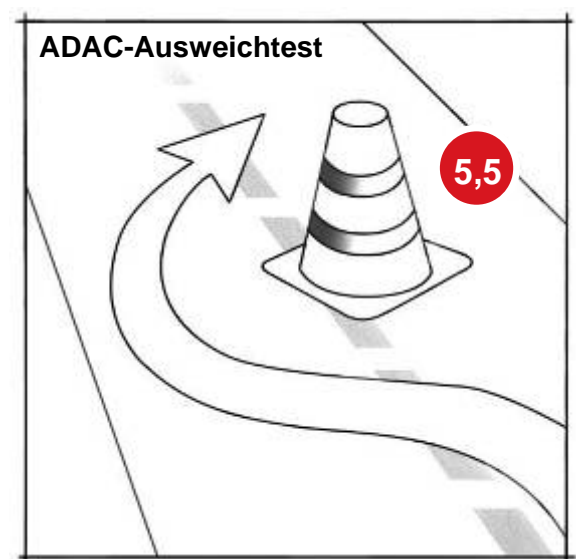
Bei einem plötzlichen Lenkimpuls giert das Fahrzeug leicht, was prinzipiell noch nicht so dramatisch wäre. Allerdings fehlt ESP, dadurch können speziell auf nasser oder rutschiger Fahrbahn schnell kritische Situationen entstehen. Spurrillen folgt das Fahrzeug nur wenig. Bei Fahrbahnverwerfungen wird das Fahrzeug aber zum Teil deutlich versetzt, wodurch oft am Lenkrad korrigiert werden muss. Es gibt zwar keine Traktionskontrolle, der schwache Motor hat aber sowieso zu wenig Drehmoment, als dass die Räder den Halt verlieren würden.

– Beim ADAC-Ausweichtest erhält das Fahrzeug die Note mangelhaft, da kein ESP an Bord ist und das Fahrzeug unkontrolliert schleudern würde.

3,9 Kurvenverhalten

Das Eigenlenkverhalten des Wagens ist untüchtig und noch gut beherrschbar. Bei zu schneller Kurvenfahrt schiebt das Fahrzeug früh in Richtung Fahrbahnrand. Das untersteuernde Verhalten ist zwar nicht kritisch, ESP wäre aber trotzdem von Vorteil.

– Besonders wichtig wäre ESP, um die Lastwechselreaktionen zu unterbinden. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve drängt das Heck deutlich nach und kann nur durch schnelles Gegenlenken stabilisiert werden. Besonders bei Nässe können daraus schnell kritische Situationen entstehen.



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.

3,7 Lenkung*

Die Lenkung des Clio Campus spricht zwar akzeptabel an, zeigt sich aber um die Mittellage viel zu unpräzise. Das Lenkgefühl bei schnell durchfahrenen Kurven ist nur ausreichend. Die Übersetzung könnte etwas direkter sein, immerhin hält sich der Kraftaufwand beim Rangieren dank Servolenkung in Grenzen. Der Wendekreis fällt mit 10,3 m für diese Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

3,6 Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt 41 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist zwar nur ein akzeptabler Wert, immerhin zeigt sich die Bremsanlage aber auch nach mehreren Bremsungen standfest. Die Bremse spricht dank Bremsassistent gut an, die Dosierbarkeit ist durchschnittlich.

4,6 SICHERHEIT

4,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

– Für den Clio Campus ist kein ESP erhältlich. Das ist nicht mehr zeitgemäß und führt zur Abwertung der Gesamtnote. Immerhin sind ABS und ein Bremsassistent an Bord.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Renault Clio Campus ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags ausgestattet. Kopfairbags sind nicht lieferbar. Die Kopfstützen reichen vorne für 1,85 m große Personen, auch hinten sind sie hoch genug. Der Abstand zum Kopf ist gering, somit können sie ideal wirken. Nur der Fahrerplatz ist mit einem Ansnallerinnerer ausgestattet. An den labilen Klapptürgriffen kann im Falle eines Unfalls nur wenig Zugkraft aufgebracht werden, um klemmende Türen zu öffnen. Das Warndreieck und der Verbandskasten haben keine festen Halterungen und fliegen haltlos im Kofferraum umher.

3,0 Kindersicherheit

+ Die Gurtanordnung auf den äußeren Rücksitzen eignet sich gut zur stabilen Befestigung von Kinderrückhaltesystemen verschiedener Bauformen. Auch Isofix-Halterungen sind auf den hinteren Außensitzen vorhanden. Die Zugänglichkeit zu den hinteren Sitzen ist nicht ideal, da keine hinteren Türen vorhanden sind.

– Der Beifahrerairbag ist nicht abschaltbar, laut Betriebsanleitung sind sowohl auf dem Beifahrersitz als auch auf dem hinteren Mittelsitz generell keine Kindersitze erlaubt.

4,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte beim Clio Campus nicht besonders gut ausfallen. Die Scheibenwischerachsen sind ungeschützt und direkt unter der harten Motorhaube befinden sich massive Motorteile. Schon beim Crashtest vor ca. zehn Jahren wurde nur ein Stern erreicht.

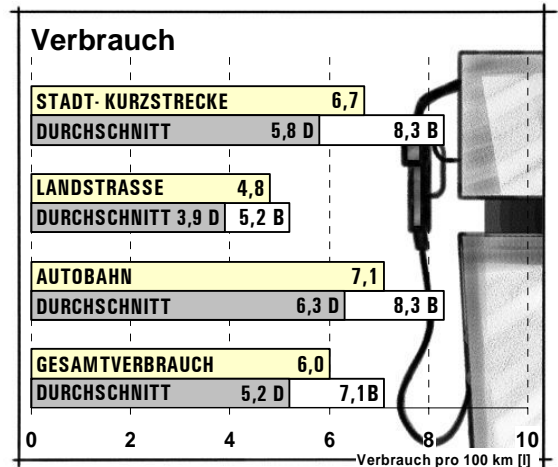
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch des kleinen Benziners fällt mit 6,0 l/100 km leicht erhöht aus. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,7 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei hohen 7,1 l pro 100 km. Der durchschnittliche CO₂-Ausstoß beträgt 141 g/km, das reicht für 23 Punkte im EcoTest.

1,0 Schadstoffe

+ Im ADAC-EcoTest erreicht das Fahrzeug die volle Punktzahl bei den Schadstoffen. Daran sieht man, dass auch ältere Fahrzeuge durchaus sauber sein können. Die Probleme moderner Direkteinspritzer mit dem Rußpartikelaußstoß sind dem Clio Campus fremd. Dadurch rettet sich der Clio Campus 1,2 trotz des nicht besonders niedrigen Verbrauchs auf vier Sterne im ADAC-EcoTest (73 Punkte).



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

2,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,9 Betriebskosten*

Die Betriebskosten fallen aufgrund des nicht besonders niedrigen Verbrauchs leicht erhöht aus.

1,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Clio Campus muss spätestens nach 30.000 km oder alle 24 Monate zur Wartung in die Werkstatt. Das lange Intervall verspricht relativ lange Inspektionsabstände und somit weniger Werkstattaufenthalte. Der Zahnriemen muss nach 120.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

+ Renault spendiert dem Clio Campus 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 Benotung würde noch besser ausfallen, wären die Werkstattstundenpreise nicht so teuer.

4,8 Wertstabilität*

- Dem schon seit 1998 gebauten Clio Campus kann nur ein schlechter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

1,5 Kosten für Anschaffung*

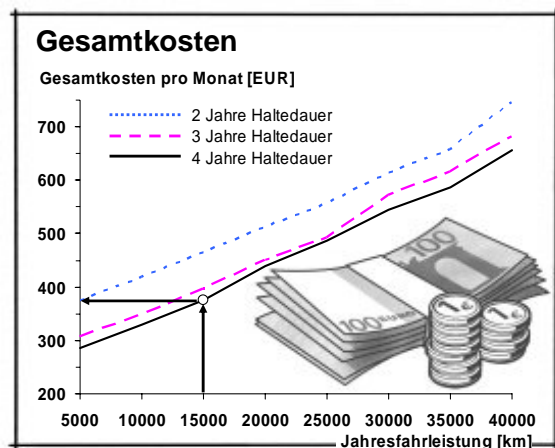
+ Günstig zeigt sich das Fahrzeug in der Anschaffung. Für 9.700 Euro ist das Basismodell mit drei Türen und 1,2 l Benzinmotor erhältlich. Auf Komfortausstattung muss aber weitgehend verzichtet werden. Sowohl Klimaanlage als auch ein Radio kosten Aufpreis. Beides im Paket kostet 1.250 Euro, dass sind immerhin knapp 13% des Grundpreises, allein für diese beiden Ausstattungsmerkmale.

1,6 Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen niedrig aus. Gerade mal 64 Euro KFZ-Steuer werden jährlich fällig. Auch die Versicherungskosten sind durchweg gering.

1,6 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die monatlichen Gesamtkosten fallen trotz des schlechten Restwertverlaufs niedrig aus. Geringe Werkstatt- und Reifenkosten und der niedrige Anschaffungspreis lassen die absoluten monatlichen Kosten nicht besonders ansteigen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 375 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2	dCi 65	1.2 LPG
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1461	4/1149
Leistung [kW(PS)]	43(58)	47(64)	43(58)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	93/2500	160/1900	88/2500
0-100 km/h[s]	15,0	14,9	16,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	162	158
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,0 S	4,5 D	7,5 FG
CO2 [g/km]	140	115	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/15/16	16/19/21	14/15/16
Steuer pro Jahr [Euro]	64	160	24
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	375	390	346
Preis [Euro]	9.700	12.100	11.200

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	43 kW (58 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	93 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	175/65R14T
Reifengröße (Testwagen)	175/65R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,35 m
Höchstgeschwindigkeit	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	11,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,7/ 4,8/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	140g/km / 141g/km
Innengeräusch 130km/h	71dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3811/1639/1417 mm
Leergewicht/Zuladung	926 kg/499 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	250 l/510 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	495 kg/1100 kg
Dachlast	60 kg
Tankinhalt	50 l
Reichweite	830 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	33 Euro
Monatliche Fixkosten	61 Euro
Monatlicher Wertverlust	154 Euro
Monatliche Gesamtkosten	375 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/15/16
Grundpreis	9.700 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 1.2 Campus Authentique

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro ^o
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	460 Euro ^o
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (inkl. Radio)	1.250 Euro
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

4,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest