



Renault Clio Grandtour dCi 85 FAP Luxe

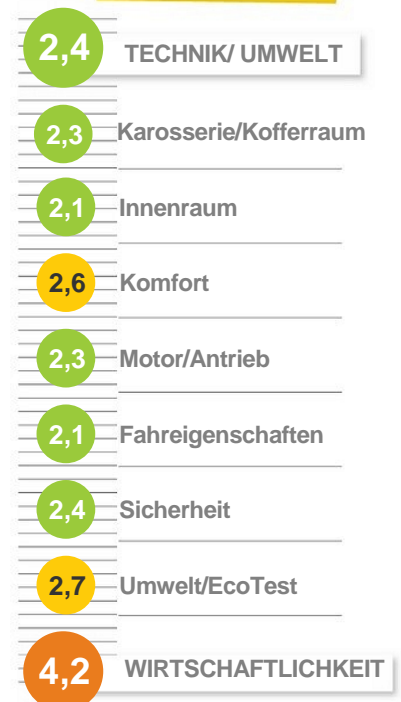
Fünftürige Kombilimousine im Kleinwagenformat (63 kW / 86 PS)

Dass ein Kleinwagen nicht unbedingt Verzicht bedeuten muss, beweist der Renault Clio Grandtour. Der kleine Kombi bietet ab Werk Annehmlichkeiten wie z. B. Regen- und Lichtsensor, Klimaautomatik und Navigationssystem. Erfreulich hoch ist auch das Sicherheitsniveau: Sechs Airbags und ESP gehören zur Serienausstattung. Im ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Franzose fünf Sterne. Das straff aber ausreichend komfortabel abgestimmte Fahrwerk sorgt für sichere Fahreigenschaften. Vorn bietet der Clio selbst groß gewachsenen Personen erstaunlich viel Platz, die Rücksitzbank taugt auf längeren Strecken nur für Kinder. Überdurchschnittlich groß und gut nutzbar dagegen: der Kofferraum. Insgesamt ist der Clio Grandtour ein praktisches aber nicht besonders günstiges Auto für die kleinere Familie. Zum Grundpreis von 20.200 Euro gesellen sich für die Wagenklasse sehr hohe Unterhaltskosten. **Karosserievarianten:** Schrägheck drei- und fünftürig **Konkurrenten:** u.a. Ford Fusion, Peugeot 207 SW, Seat Ibiza ST, Skoda Fabia Combi

- +** gutes Raumangebot auf den vorderen Plätzen, großer, praktischer Kofferraum, sicheres Fahrverhalten, gut gestuftes Getriebe, niedrige Betriebskosten
- hoher Anschaffungspreis, teurer Unterhalt, schlechter Fußgängerschutz (Stand 2005)



ADAC-URTEIL



2,3

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 vollständig verkleidet, was den Luftwiderstand optimiert und den Motor vor Verschmutzung schützt. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert. Vorne wie hinten sind in die Stoßfänger Kunststoffeinlagen eingelassen, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Hinten sind sie aber lackiert und vorne reichen sie nicht bis in die stoßgefährdeten Ecken. Die tatsächliche Zuladung ist mit 410 kg noch gut, genauso wie die erlaubten 80 kg Dachlast. Gegen 50 € 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 kaum gegen Verschmutzen abgedichtet. Seitliche Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Remplern, sie sind aber lackiert. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich sehr schwierig.

2,9

Sicht

Die Sicht aus dem Clio ist durchschnittlich. Bei der Rundumsicht kann er nur ein mäßiges Ergebnis erzielen. Vor allem die breiten C- und D-Säulen behindern die Sicht nach hinten. Die kleine Scheibe, die zwischen den beiden Säulen eingebaut ist, bringt für die Rundumsicht keinen Vorteil. Auch die Sicht durch die drei Rückspiegel ist nur durchschnittlich (linker Außenspiegel serienmäßig asphärisch). Das Wischerfeld vorne ist ebenfalls Mittelmaß, vor allem der Bereich rechts oben wird unzureichend gewischt. Die Halogenscheinwerfer sorgen für ordentliche Sicht bei Dunkelheit. Abbiegelicht ist serienmäßig verbaut. Die akustische Einparkhilfe hinten ist optional erhältlich.

- +** Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen. Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug können vom Fahrzeugführer gut erkannt werden.

2,6

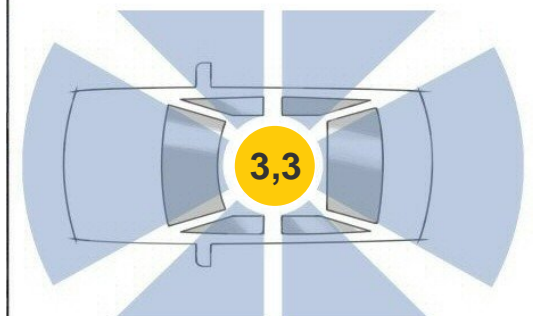
Ein-/Ausstieg

Durch die sehr hoch eingebauten vorderen Sitze ist der Abstand zur Dachkante etwas knapp bemessen. Der Abstand zwischen Sitz und Schwelleraußenkante dürfte kleiner sein, man muss mit einem großen Schritt ins Fahrzeug steigen.

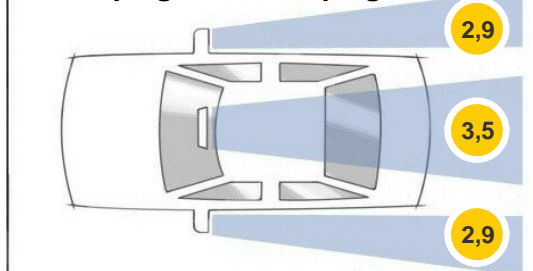


Besonders nach schräg hinten schränken die breiten Dachsäulen die Sicht stark ein.

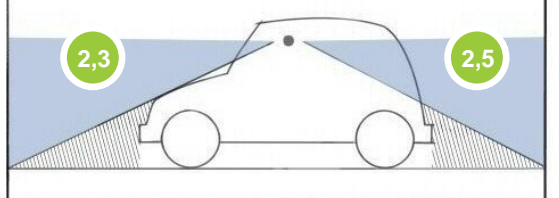
Rundumsicht



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.

Die Türen werden per Fernbedienung ver- und entriegelt, die Tasten dazu können aber leicht verwechselt werden.

⊕ Die Schweller sind angenehm tief platziert. Die Türaufhalter sind kräftig ausgelegt, haben aber nur zwei Raststufen. Der Zustieg für die Fondpassagiere gestaltet sich problemlos, nur die Türen dürften dazu etwas weiter öffnen. Außer für den Fahrer gibt es für die außen sitzenden Passagiere Haltegriffe. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch gewisse Zeit weiter und erleichtern somit den Heimweg.

1,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum ist großzügig bemessen. Unter der Gepäckraumabdeckung befinden sich 325 Liter Stauraum. Klappt man die Rücksitzlehnen vor, so vergrößert sich der Laderaum auf 650 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Mit 325 l Kofferraumvolumen erreicht der Clio Grandtour im Kleinwagenbereich einen ausgezeichneten Wert, kann aber Konkurrenten wie dem Fabia Combi (455 l) oder Seat Ibiza ST (405 l) nicht annähernd das Wasser reichen.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Allerdings sind schmutzige Finger beim Öffnen kaum zu verhindern. Die Öffnungshöhe der Klappe (1,87 m) und die lichte Ladeöffnung wurden großzügig bemessen. Zum Ausladen müssen die Gepäckstücke überhaupt nicht angehoben werden, zum Einladen nur 59 cm. Die Form des Laderaums ist sehr zweckmäßig gestaltet, die Grundfläche fast rechteckig.

⊖ Die Beleuchtung ist schwach. Am abstehenden Heckklappenschloss können sich große Personen leicht den Kopf stoßen.

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Rückenlehnen und Sitzflächen der asymmetrisch geteilten Rücksitzbank lassen sich getrennt voneinander vorklappen, die Flächen auch problemlos herausnehmen. Die Bedienung ist dabei einfach. Kleine Utensilien finden unter dem Gepäckraumboden Platz.

2,1 INNENRAUM

2,1 Bedienung

Das Lenkrad des Renault ist zwar in Höhe und Tiefe einstellbar, allerdings ist nur die oberste Position des Lenkrads wirklich zweckmäßig. Das Zündschloss wurde sehr tief angebracht. Einige Bedienelemente sind nachts nicht beleuchtet, außerdem fällt die Beleuchtung schwach aus. Hinter dem Lenkrad ist für das Radio eine Fernbedienung verbaut, die allerdings durch ihre vielen Knöpfe unlogisch aufgebaut ist. Fehlbedienungen sind wahrscheinlich.



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

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.

⊕ Die Bedienung ist gut, der Gewöhnungsaufwand gering. Ob die Türen (inkl. Heckklappe) geschlossen sind, wird überwacht. Das Display zeigt aber nicht an, welche Tür offen ist. Die Außenspiegel sind serienmäßig elektrisch einstell- und beheizbar, optional auch elektrisch anklappbar. 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 gehören zur Serienausstattung. Anordnung und Bedienung der Klimaautomatik gehen in Ordnung. Serienmäßig sind vorne und hinten elektrische Fensterheber verbaut. Die Vordere besitzen eine Antippsfunktion und funktionieren nach dem Abschalten der Zündung so lange, bis eine Tür geöffnet wurde. Die hinteren Scheiben können nur bei eingeschalteter Zündung bedient werden. Ein Tempomat und ein umfangreicher Bordcomputer sind 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. Im Fond gibt es weder Innenbeleuchtung noch Leselampen.

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist üppig. Personen bis über 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 1,77 m bequem sitzen, auch wenn die Kopffreiheit zehn Zentimeter mehr erlauben würde. Die Innenbreite hinten ist sehr großzügig.

2,6 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Clio kann beladen und unbeladen als gut bezeichnet werden. Es ist straff abgestimmt, deswegen aber nicht unkomfortabel. Lange Wellen werden gut abgedämpft, kurze schlechter gefiltert. Die Stückerneigung sowie die Wank- und Nickneigung sind gering. Bei Einzelhindernissen wird ein Poltern in den Innenraum weitergegeben. Insgesamt wirkt die Fahrwerksabstimmung des Kombi etwas komfortabler als die der Schräghecklimousine.



Im Fond finden Passagiere bis 1,77 m Körpergröße ausreichend Platz.

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. Die Lehnen sind vorne wie hinten zu kurz. 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.

⊖ Auf der Rückbank gibt es kaum Seitenführung, die Lehne ist unzureichend konturiert.

2,8 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei durchschnittlichen 69,7 dB (A). Das Motorengeräusch ist in jedem Fahrzustand deutlich im Innenraum wahrzunehmen. Bei höherer Fahrgeschwindigkeit mischen sich laute Windgeräusche dazu.

3,1 Klimatisierung

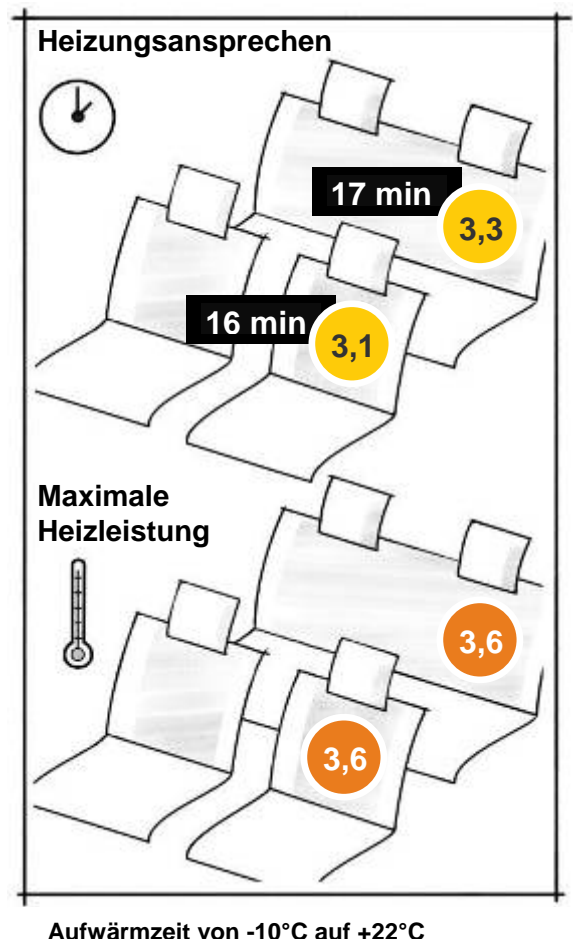
Die Wirkung der serienmäßigen Klimaautomatik ist mittelmäßig. Sowohl Heiz- als auch Kühlwirkung sind schwach. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam geregelt. Bis auf den vorderen Plätzen eine Wohlfühltemperatur von 22° C herrscht (ADAC-Heizungstest in der Klimakammer bei -10° C), vergehen 16 Minuten, hinten dauert es nur eine Minute länger.

⊖ 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 - es kann nur in vorgegebenen Stufen und für Fahrer und Beifahrer gemeinsam geregelt werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht vollständig versenken.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen*

Im Bereich Fahrleistungen verpasst der Clio mit seinem 63 kW/86 PS-Dieselmotor nur knapp eine gute Bewertung. Im vierten und im fünften Gang zeigt sich der Triebstrang sehr elastisch, im sechsten Gang und beim simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung wirkt er aber schon etwas träger.



2,5 Laufkultur

⊕ Kaum ein Diesel dieser Größe zeigt eine vergleichbare Laufkultur. Nur in Lenkrad und Schalthebel sind gelegentlich sanfte Vibrationen spürbar. Weder Brummen noch Dröhnen belasten die Insassen.

2,1 Schaltung

⊕ Die Präzision des Schaltgetriebes ist gut, die Schaltwege sind kurz. Vor allem durch die präzise Führung sind schnelle Gangwechsel möglich. Der Rückwärtsgang ist durch einen Zugring vor unbeabsichtigtem Einlegen geschützt. Außerdem ist er synchronisiert und kann deswegen auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos eingelegt werden.

1,8 Getriebeabstufung

⊕ Die Übersetzungen der sechs Gänge sind einwandfrei auf die Motorcharakteristik ausgelegt. Bei 130 km/h dreht der Motor im sechsten Gang gerade mal mit 2.600 Touren, was auf längeren Strecken Kraftstoff spart.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Renault ist gut. Im ADAC Ausweichtest ist er gut beherrschbar und reagiert ordentlich auf Lenkbefehle. Das ESP greift spät ein, deswegen wird im Parcours wenig Geschwindigkeit abgebaut. Tendenziell tritt Übersteuern auf, was durch ESP aber neutralisiert wird, bevor es zu einer Gefahrensituation kommen kann. Auf Lenkimpulse und Spurrillen reagiert der Clio ruhig. Die Traktion ist durch die im ESP enthaltene Traktionskontrolle gut.

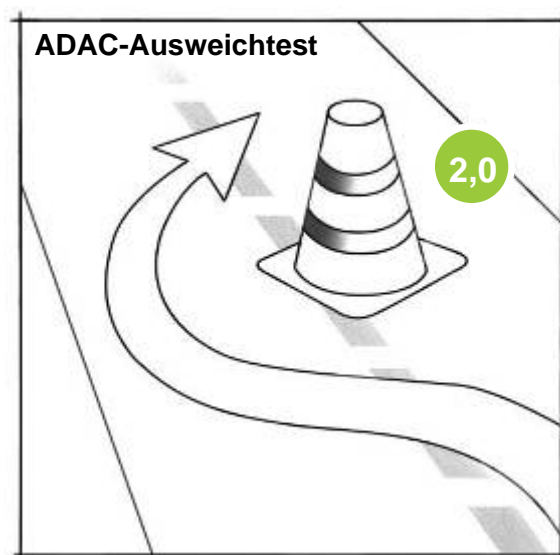
2,0 Kurvenverhalten

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

2,5 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.



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.

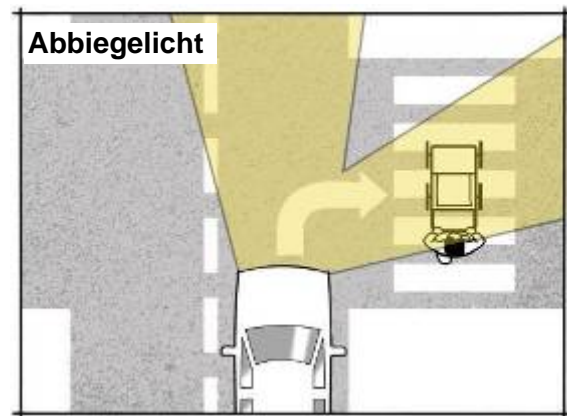
2,2 Bremse

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

2,4 SICHERHEIT

2,4 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.



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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

+ Die aktuelle Modellgeneration des Renault Clio bietet dank sehr steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt 33 Punkten für den Insassenschutz erzielt er knapp fünf Sterne. In diesem Autotest wurde ein fünftüriger Clio Grandtour getestet, welcher sich im Crashverhalten allerdings nicht nennenswert vom dreitürigen Fließheckmodell 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 1,70 m geeignet und mit 100 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.

2,2 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. Sind auf der Rücksitzbank Kindersitze montiert, so kann unter Umständen nicht mehr der komplette Längsverstellweg des Vordersitzes ausgenutzt werden.

⊖ An den hinteren Fensterhebern ist kein Einklemmschutz vorhanden. Dies kann zu schlimmen Verletzungen bei Kindern führen.

4,1 Fußgängerschutz

⊖ Beim simulierten Fußgängerunfall (ADAC-Crashtest) 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.

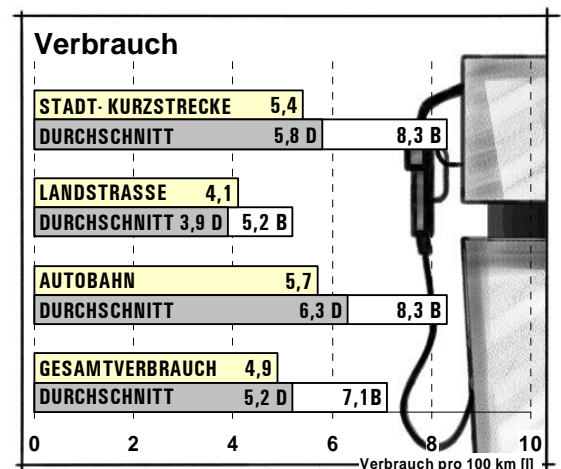
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO2*

Beim Verbrauch erreicht der Clio Grandtour dCi 85 keine Bestnoten. Innerorts verbraucht er 5,4 Liter, außerorts 4,1 Liter und auf der Autobahn 5,7 Liter auf 100 Kilometer, was zu einem durchschnittlichen Testverbrauch von 4,9 l/100 km und einem CO2-Ausstoß von 130 g/km führt. Im ADAC-EcoTest erhält er dafür nur 27 Punkte.

2,1 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Renault Clio ist gering. Nur bei bestimmten Betriebszuständen treten leicht erhöhte NOx-Konzentrationen auf. Beim ADAC-EcoTest erhält der Clio hierfür 39 Punkte, was zusammen mit den CO2-Punkten zu insgesamt 66 Punkten und somit drei Sternen reicht.



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

4,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,9 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da sich der Clio dCi mit günstigem Dieselmotorkraftstoff zufrieden gibt, sind die Betriebskosten, trotz eines nur durchschnittlichen Verbrauchs, niedrig.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle zwei Jahre ist ein Wartungsdienst fällig. Der Zahnriemen muss nach 160.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

- ⊕ Renault spendiert dem Clio Grandtour nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die Benotung würde besser ausfallen, wären die Preise für die Werkstattstunde nicht so teuer.

2,6 Wertstabilität*

Der Clio Grandtour verpasst bei der Wertstabilität nur knapp eine gute Bewertung. Dem praktischen Kleinwagen wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

5,0 Kosten für Anschaffung*

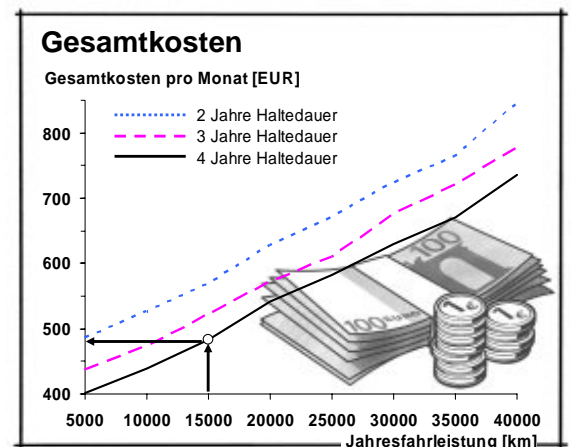
- ⊖ Auch wenn der Grandtour einen wesentlich höheren Nutzwert hat als die Schräghecklimousine, ein Grundpreis von 20.200 € kann bei einem Kleinwagen nicht toleriert werden. Der Clio ist in der Luxe Ausstattung bereits ziemlich komplett ausgestattet, der Preis für den kleinen Franzosen liegt trotzdem zu hoch.

4,7 Fixkosten*

- ⊖ Auch die Fixkosten sind alles andere als ein Schnäppchen. Die Kfz-Versicherungsklassen, egal ob Haftpflicht oder Kasko, sind sehr teuer. Die Kfz-Steuer schlägt mit 150 € im Jahr zu Buche.

4,7 Monatliche Gesamtkosten*

- ⊖ Renault Clio Grandtour dCi 85 Luxe zu fahren ist ein teures Unterfangen. Nur die Betriebskosten sind, nicht zuletzt aufgrund seiner Dieselmotors, kostengünstig. Werkstatt- und Reifenkosten liegen im Mittelfeld, der Wertverlust ist aufgrund des hohen Anschaffungspreis auch beachtlich. Die Fixkosten sind immens.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 482 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	1.6 16V 100	dCi 70	dCi 85 FAP	dCi 105 FAP
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1598	4/1461	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	82(112)	50(68)	63(86)	76(103)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	105/4250	151/4250	180/1900	220/2250	240/2000
0-100 km/h[s]	13,6	12,4	15,2	13,4	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	186	160	174	186
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,4 S	7,9 S	4,6 D	4,9 D	4,9 D
CO2 [g/km]	139	179	115	124	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/17	18/18/20	17/19/20	17/19/20	17/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	62	150	160	150	150
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	432	548	435	459	492
Preis [Euro]	13.900	19.400	15.800	18.500	20.800

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 Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1461 ccm
Leistung	63 kW (86 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	220 Nm
bei	2250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	195/50R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,4/ 4,1/ 5,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	124g/km / 130g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4233/1720/1513 mm
Leergewicht/Zuladung	1305 kg/410 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	325 l/650 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	535 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	1120 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	350 Euro ^o
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 (MP3)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (Panorama-Glas)	850 Euro

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	95 Euro
Monatliche Werkstattkosten	47 Euro
Monatliche Fixkosten	80 Euro
Monatlicher Wertverlust	260 Euro
Monatliche Gesamtkosten	482 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/20
Grundpreis	20.200 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.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Renault Clio Grandtour
dCi 85 FAP Luxe

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest