



Renault Clio ENERGY TCe 90 Start & Stop Dynamique

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck (66 kW / 90 PS)

S eit Herbst 2012 wird der Renault Clio in der vierten Generation verkauft. Er ist eine komplette Neuentwicklung. Optisch wurde der neue Clio mächtig herausgeputzt. Er versprüht einen sportlichen Touch und macht Laune einzusteigen. Die hohen Erwartungen werden aber nicht erfüllt. Die wirklichen Neuerungen fehlen, teilweise wurden sogar nützliche Details des Vorgängers weggespart. Xenon-, Kurven- und Abbiegelicht sucht man vergebens, Lordosenstützen oder einen höhenverstellbaren Beifahrersitz gibt es nicht mehr, weiterhin fehlen im Innenraum Ablagen, die sonst ordentlich gefertigte Karosserie enttäuscht im Heckbereich mit hässlichen Schweißpunkten und schlecht versiegelten Falzen. Der kleine 900-Kubik-Motor sorgt für ordentliche Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Die Laufkultur kann sich trotz nur drei Zylindern sehen lassen. Der Clio ist kein schlechtes Auto, den klaren Fortschritt den neuen Modells vermisst man aber etwas. Der Grundpreis des Clio TCe 90 Dynamique liegt bei 16.300 Euro. Ausgestattet ist er in der Dynamique-Variante bereits fast vollständig. **Karosserievarianten:** aktuell keine. **Konkurrenten:** u.a.: Fiat Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, VW Polo.

+ kräftige Bremsen, großzügiges Raumangebot vorn

- hinten beengte Platzverhältnisse, unpraktische Türgriffe hinten



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

2,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

2,8 Langstrecke

3,2 Transport

2,6 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Verarbeitung

Der Clio ist ordentlich verarbeitet, im Detail entdeckt man aber häufig Unschönheiten. Die Karosserie ist wertig geschaffen, auch wenn nicht jeder Spalt gleichmäßig verläuft. Nur im Bereich der Heckklappe enttäuschen hässliche Schweißpunkte und schlecht versiegelte Karosseriefalze. Der Innenraum ist solide gefertigt, wenn dort auch tristes Hartplastik dominiert. Die Klavierlackimitate heben das Ambiente nicht. Sie wirken billig und glänzen unangenehm. Ein feines Lederlenkrad tröstet etwas. Man findet im Innenraum so einige Passungenauigkeiten.

- ⊕ Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet, was den Luftwiderstand optimiert und den Motor vor Verschmutzung schützt. Bis zur Hinterachse sind aerodynamische Abdeckungen angebracht. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert.
- ⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht gegen Verschmutzen abgedichtet. Schützende Leisten auf den Schwellern sucht man vergeblich. Kräftige Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Remplern, sie sind aber lackiert und weit unten angebracht. Beide Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und erlauben einen Teilersatz. Es sind aber fast alle Teile lackiert und der großflächige Hauptstoßfänger ist bei fast jeder Beschädigung betroffen.

Alltagstauglichkeit

Die nur durchschnittliche Zuladung verhindert eine bessere Bewertung der Alltagstauglichkeit. Bis zum zulässigen Gesamtgewicht dürfen 450 kg zugeladen werden.

- ⊕ Eine errechnete Reichweite von 865 Kilometern stellt absolut zufrieden. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 Kilogramm befördert werden. Im Innenraum sitzen vier erwachsene Personen bequem. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist als Notsitz anzusehen. Die kleine Karosserie macht den Clio vor allem im innerstädtischen Bereich sehr handlich.
- ⊖ 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, welches nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man im Serienzustand vergebens.

Sicht

Die Sicht aus dem Clio ist durchschnittlich. Die Enden des Kleinwagens sind nicht gut abzuschätzen. Die Motorhaube entzieht sich komplett dem Blick des Fahrers, hinten behindert die kleine Heckscheibe etwas. Das Wischerfeld vorne ist ebenfalls Mittelmaß. Die Halogenscheinwerfer wirken vor allem bei schlechtem Wetter etwas überfordert.

- ⊕ Die nach vorn schnell abflachende Motorhaube erlaubt gute Sicht auf Hindernisse vor dem Fahrzeug. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, selbst wenn die Witterungsverhältnisse schlecht sind.



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

⊖ Bei der Rundumsicht kann er nur ein mäßiges Ergebnis erzielen. Vor allem die breiten C- und D-Säulen verschmelzen zu einem unüberwindbaren Hindernis. Das winzige Fenster dazwischen ist nur Designelement. Aber auch die massiven B-Säulen behindern die Sicht immens. Die Sicht durch die drei Rückspiegel stellt nicht zufrieden (linker Außenspiegel serienmäßig asphärisch). Während das dargestellte Bild in den Außenspiegeln noch ausreicht, enttäuscht der Innenspiegel vollends. 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. Xenon-, Abbiege- und Kurvenlicht werden nicht angeboten.

2,8 Ein-/Ausstieg

Auch beim Ein- und Aussteigen reicht es nur zu einer zufriedenstellenden Bewertung. Die Schweller sind angenehm tief platziert und schmal ausgeführt. An der tief gezogenen Dachlinie laufen große Personen allerdings Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Die hinteren Türausschnitte sind sehr großzügig. Unerklärlich, dass dort die Türen nicht weiter öffnen - sie blockieren den eigentlich so luxuriösen Einstieg. Die Zentralverriegelung wird mit der Chipkarte, welche den Fahrzeugschlüssel darstellt, bedient. Die Tasten lassen sich aber nur schlecht unterscheiden. Vorn sind die Türbremsen etwas schwach, hinten sind sie zu grob gerastet. Außer für den Fahrer gibt es für die außen sitzenden Passagiere Haltegriffe.

2,6 Kofferraum-Volumen*

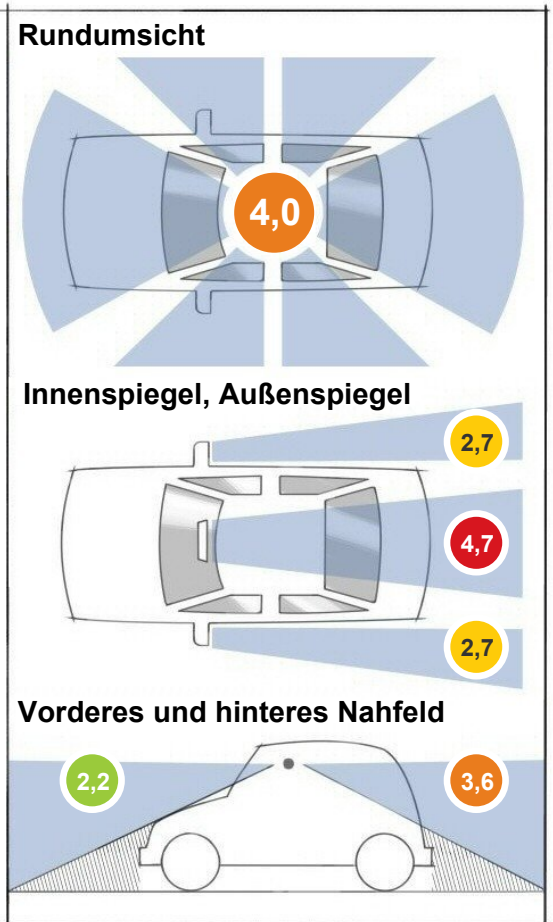
Der Kofferraum fasst lediglich durchschnittliche 285 Liter. Klappt man aber die asymmetrisch geteilten Rücksitzlehnen um, so vergrößert sich das Ladevolumen auf gute 525 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die hohe Ladekante fällt vor allem beim Ausladen unangenehm ins Gewicht. Das Format des Laderaums und die Kofferraumöffnung hingegen können überzeugen. Unter der geöffneten Heckklappe stehen auch Personen mit über 1,80 m noch bequem.

⊕ Die Heckklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen. Allerdings sind schmutzige Finger beim Öffnen kaum zu verhindern. Durch die geringe Tiefe des Kofferraums sind die Gepäckstücke gut zu erreichen.

⊖ Die Ladekante liegt 74 cm über der Fahrbahn. Beim Ausladen müssen fast 30 cm überwunden werden. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine große Stufe am Kofferraumboden das Verschieben der Koffer. Die Beleuchtung ist schwach.



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.



Mit 285 l Kofferraumvolumen erreicht der Clio im Kleinwagenbereich einen durchschnittlichen Wert. Ausreichend Platz für den Einkauf ist aber vorhanden.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich vom Innen- und Gepäckraum aus nach vorn klappen. Die Tasten zur Entriegelung sind aber unpraktisch und unter den Sicherheitsgurten versteckt.

➖ Für kleine Utensilien fehlen Ablagen.

2,7 INNENRAUM

3,1 Bedienung

Allgemein ist das Armaturenbrett ergonomisch aufgebaut. Bereits nach kurzer Zeit kommt man mit den Funktionen gut klar. Die meisten Schalter sind beleuchtet, wenn auch schwach. Der Klang der schwach ausgelegten Audioanlage ist durchschnittlich. Die Drehräder der vorderen Rückenlehnen sind schwergängig, der Hebel der SitzhöhenEinstellung etwas zu hoch angebracht. Außerdem ist der Platz neben den Vordersitzen knapp bemessen. Leselampen sind nur für die vorderen Plätze vorhanden. Wechselt man vom hängenden Gaspedal auf die Bremse, so kann man mit der Schuhsohle unter dem Bremspedal hängen bleiben. Das Bedienteil der Klimaanlage ist tief eingebaut, die Drehregler verdecken teilweise die Symbolik. Die Bedienung gibt aber keine Fragen auf. Den elektrischen Fensterhebern der vorderen Türen fehlt eine Durchlauf-Automatik, hinten muss man sich mit Fensterkurbeln zufrieden geben. Im Bordcomputer wird leider nur eine Fahrtstrecke berechnet.

⊕ Das Lenkrad lässt sich flexibel auf die unterschiedlichsten Fahrer-Staturen anpassen. Das Radio- und Navigationsgerät ist optimal platziert und lässt sich per Touch-Screen und Satellit am Lenkrad bedienen. 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. Nach einer bestimmten Zeit wird die Umluftfunktion der Heizung automatisch deaktiviert, wodurch eine vorzeitige Ermüdung und das Beschlagen der Scheiben verhindert werden kann. Ein Tempomat ist serienmäßig verbaut.

➖ Der Kartenslot für den "Zündschlüssel" und der Startknopf sind tief unten, vor dem Schalthebel unmöglich platziert. Die Schalter für Fahrlicht und Nebelscheinwerfer sind unpraktisch im Blinkerhebel angeordnet. Es gibt kein Thermometer für die Motortemperatur. Nur ein blaues Lämpchen weist darauf hin, dass der Motor noch kalt ist. Zumindest wenn Frostgefahr besteht, sollte die Außentemperaturanzeige in den Vordergrund treten oder dauerhaft angezeigt werden. Sie ist im Bordcomputer versteckt. Ist der Tempomat vorgewählt, so ist die Anzeige des Bordcomputers verdeckt. Die wenigen sehr kleinen und kaum nutzbaren Ablagen sind nicht mehr zeitgemäß. Flaschen können allenfalls im Handschuhfach untergebracht werden. Hinten sind nicht mal mehr Lehnentaschen vorhanden. Aufgrund des fehlenden Einklemmschutz stellen die vorderen Fensterheber für spielende Kinder eine erhebliche Verletzungsgefahr dar. Der Löseknopf der Handbremse hakt stark, wodurch oft mehrere Versuche notwendig sind, um den Hebel nach unten zu bewegen. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, so können sie von angeschnallten Insassen kaum erreicht werden. Auf den hinteren Plätzen braucht man zum Anschnallen immer zwei Hände - die Gurtschlösser hängen an losen Bändern. Für das Handschuhfach gibt es keine Beleuchtung.



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

1,6 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorne ist üppig. Personen bis fast 2,00 m Körpergröße können bequem Platz nehmen. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse überragend.

4,0 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 nur bis zu einer Körpergröße von knapp 1,70 m bequem sitzen, auch wenn die Kopffreiheit über zehn Zentimeter mehr erlauben würde. Obwohl die Innenbreite gut ausfällt, kommen Dach und Türverkleidungen den außen sitzenden Fond-Passagieren unangenehm nah.



Im Fond finden nur Passagiere bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Clio werden keine Sitzvarianten angeboten.

3,3 KOMFORT

3,2 Federung

Bei der Abstimmung der Federung geht Renault keine Kompromisse ein; sie ist sehr straff und sportlich gewählt. Durch den kurzen Radstand und die knappen Federwege verlagert der Clio ständig die Last zwischen den Achsen. Die Karosserie kippt nervös vor und zurück, was vor allem auf langen Fahrten und kurzweiligen Fahrbahnebenen nervt. Lange Wellen werden dafür kaum wahr genommen. Einzelhindernisse (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) und Querfugen schluckt das Fahrwerk überraschend passabel. Die Karosserieneigung beim Kurvenfahren ist vernachlässigbar klein. Stuckern tritt aber teils deutlich auf. Auf Kopfsteinpflaster rappelt das Interieur und die Karosserie dröhnt etwas. Diese Störgeräusche bleiben aber in tolerierbaren Grenzen.

3,0 Sitze

Vorn wie hinten bekommen die Insassen nur durchschnittlichen Sitzkomfort angeboten. Der Fahrersitz ist höheneinstellbar. Die Neigung des Sitzkissens kann aber nicht separat justiert werden. Am Beifahrerplatz ist nicht einmal eine Höheneinstellung vorhanden. Der Seitenhalt auf den vorderen Sitzen ist befriedigend, die Seitenwangen sind zu weich. Auf der Rückbank gibt es kaum Seitenführung. Auf den vorderen Plätzen wird der Rücken im Lordosenbereich zu wenig unterstützt, zudem dürften die Lehnen etwas üppiger ausfallen. Die Sitzflächen sind kurz. Die Polsterung ist vorn wie hinten etwas weich geraten. Der Fahrer sitzt entspannt. Er kann den linken Fuß auf einer großen, aber nachgiebigen Fußstütze abstellen. Während die Sitzflächen der Rücksitzbank noch ganz ordentlich geformt sind, fehlt es der Lehne an Kontur. Man sitzt im Fond aber recht ordentlich für einen Kleinwagen.

3,2 Innengeräusch

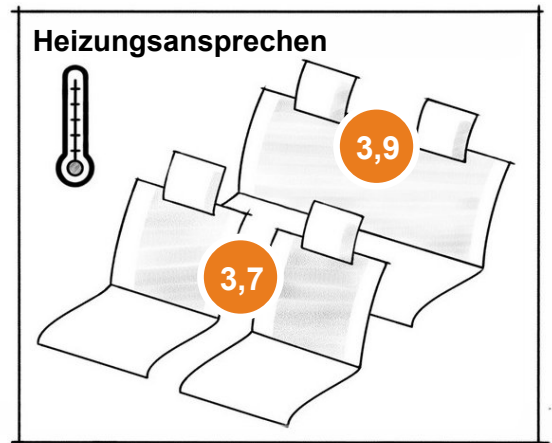
Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei nicht gerade niedrigen 70,8 dB (A). Der Motor verrichtet seine Arbeit relativ unauffällig.

⊖ Von außen dringen deutliche Fahrgeräusche in den Innenraum - der Clio wirkt schlecht gedämmt. Man hört nicht nur Abrollgeräusche der Reifen, selbst das Spritzwasser in den Radkästen nimmt man wahr. Bei höheren Geschwindigkeiten treten zudem starke Windgeräusche auf.

4,0 Klimatisierung

Die Wirkung der serienmäßigen Heizung/Klimaanlage ist mittelmäßig.

⊖ Die Einstellmöglichkeiten für die Luftverteilung könnten vielfältiger sein. Es wird mit einem Regler für beide Vordersitze zusammen gewählt, zudem sind fixe Kombinationen für die Verteilung vorgegeben. Es gestaltet sich nicht einfach, eine konstante Raumtemperatur zu halten - die Heizung muss oft nachreguliert werden.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,0 Fahrleistungen*

Bei den Fahrleistungen wird der Clio mit dem 0,9-Liter-Turbobenziner mit 66 kW/90 PS im Mittelfeld platziert. Den Sprint von 60 auf 100 km/h meistert er in 8,1 Sekunden. Auch die Durchzugskraft bei den Elastizitätsmessungen stellt zufrieden.

3,0 Laufkultur

Für einen Dreizylinder gibt es an der Laufkultur nicht viel auszusetzen. Trotzdem nimmt man im Innenraum deutliche Vibrationen wahr. Vor allen an den Berührungspunkten zwischen Fahrer und Fahrzeug (Lenkung, Schalthebel, Pedalerie) spürt man diese deutlich. Die Maschine läuft relativ rau, im niedrigen Drehzahlbereich tritt häufig Brummen auf.

3,2 Schaltung

Das Getriebe geht in Ordnung, wirkt aber etwas unkultiviert. Die Schaltpräzision ist durchschnittlich. Auch wenn die Schaltkulisse klar definiert ist, findet man beim schnellen Durchschalten die eine oder andere Stolperfalle. Das gelegentliche Haken und die zähe Synchronisierung verhindern richtig schnelle Gangwechsel. Schnelle Gangwechsel und eine unsensible Bedienung des Kupplungspedals führen oft zu deutlichem Ruckeln im Antriebsstrang - dem sogenannten Bonanza-Effekt.

– Es gibt keine mechanische Sperre, die verhindert, dass der Rückwärtsgang bei ausrollendem Fahrzeug eingelegt werden kann. Diese Fehlbedienung wird mit lautem Ratschen quittiert. Bei stehendem Fahrzeug trifft im Getriebe gerne Zahn auf Zahn, wodurch das Einlegen des Rückwärtsgangs nicht immer beim ersten mal klappt. Viel zu häufig empfiehlt die Gangempfehlung herunter zu schalten. Dem Verbrauch zu liebe sollten niedrigere Drehzahlen angestrebt werden.

3,5 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes ist stimmig, beim Schalten sind die Drehzahlsprünge gleichmäßig.

– Die Gesamtübersetzung ist zu kurz. Schon auf der Landstraße oder bei moderatem Autobahntempo dreht der Motor unnötig hoch (3.500 Touren bei 130 km/h). Ein sechster Gang würde gut tun und den Verbrauch senken.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des Renault ist gut. Beim ADAC Ausweichtest bleibt er sehr gut beherrschbar. Das Fahrverhalten ist weitgehend neutral bis leicht untersteuernd. ESP unterstützt das sichere Fahrwerk perfekt. Bei starken Lenkimpulsen kommt mächtig Unruhe ins Fahrzeug. Auch in diesem Fall sorgt ESP für Stabilität. Die Traktionskontrolle unterstützt bei weniger guten Haftungsverhältnissen. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Clio deutlich über die Vorderräder weg und baut dabei Geschwindigkeit ab - ein gut beherrschbares Grenzbereichsverhalten. Lastwechselreaktionen treten nur in geringem Maße auf.



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.

2,6 Lenkung*

Der große Wendekreis verhindert, dass die an sich gute Lenkung eine bessere Bewertung erhält.

+ Bereits bei geringen Lenkwinkeln spricht die Lenkung hervorragend an, das Fahrzeug dreht direkt in die Kurve ein. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist angenehm gering, die Übersetzung ist direkt genug. Der Clio lässt sich zielgenau steuern, nur das Lenkgefühl ist etwas verwaschen.

– Ein Wendekreis von 11 m ist für einen Kleinwagen nicht mehr tolerierbar.

2,0 Bremse

+ Der Bremsweg beträgt gute 36,1 Meter. Durch den serienmäßig verbauten Bremsassistenten ist das Ansprechen der Bremse hervorragend. Die Dosierbarkeit geht in Ordnung. Trotz des kurzen Radstands zeigt sich der Clio auch beim Bremsen spurstabil.

2,4

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal oder nicht eingelegtem Gang gestartet werden. Ein unbeabsichtigtes Anrollen wird so verhindert. Serienmäßig ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann.
- Ist der Warnblinker eingeschaltet, so kann keine Fahrtrichtungsanzeige mit dem Blinker vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich ist.

2,2

Passive Sicherheit - Insassen

Wären die hinteren Kopfstützen nicht unterdimensioniert, gäbe es an der passiven Sicherheit des Clio keinerlei Kritik.

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der neue Clio für den Insassenschutz 88% der möglichen Punkte. Die vorderen Kopfstützen wurden bzgl. Höhe und Kopfabstand für Personen bis 1,90 m recht gut positioniert. Die vorderen Insassen werden zum Anschnallen ermahnt, von den hinteren Plätzen wird der Anschnallstatus in den Instrumenten signalisiert.
- Die hinteren Kopfstützen sind nur für Personen bis 1,60 m geeignet und zu weit vom Kopf entfernt. Ein echter Rückschritt ist, dass Renault bei den hinteren Türen von gut greifbaren Bügel-Türgriffen auf schmale Klapp-Türgriffe umstellt. Dieses Optik-Schmankerl verhindert, dass nach einem Unfall hohe Kräfte zum Öffnen der Tür aufgebracht werden können. Es ist keine separate Verstaumöglichkeit für Verbandskasten und Warndreieck vorhanden.

2,5

Kindersicherheit

- +** Beim ADAC Crashtest erhält der kleine Renault für die Kindersicherheit 89% der möglichen Punkte. Auf den beiden äußeren Sitzen hinten und dem Beifahrersitz können die meisten Kindersitze befestigt werden. Dort ist auch jeweils das ISOFIX-Befestigungssystem vorhanden. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter deaktivieren, sodass auf dem Beifahrerplatz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze eingebaut werden dürfen.
- Die losen Gurtschlösser erschweren das Anschnallen von Rückhaltesystemen und erlauben aufgrund ihrer Positionierung nicht alle Typen von Kindersitzen. Auch wenn es der Hersteller erlaubt, der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze unbrauchbar.

2,4

Fußgängerschutz

- +** Erfreulich gut schneidet der Clio beim Fußgängerschutz ab. Beim ADAC Crashtest wird er dafür mit 66 % der möglichen Punkte belohnt.

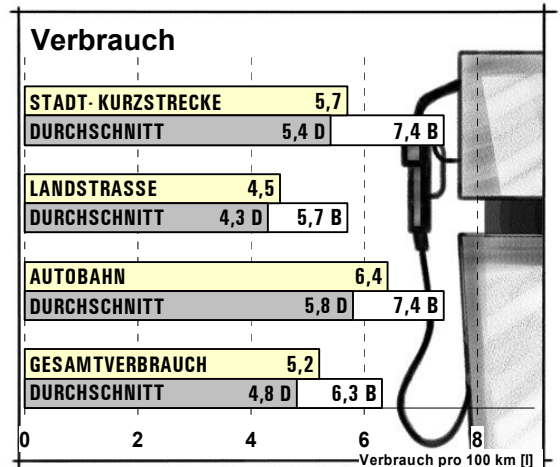
2,1 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der kleine Dreizylinder erhält mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 5,2 Litern auf 100 Kilometern nach dem strengen ADAC-Maßstab eine nur durchschnittliche Beurteilung. 5,7 l/100 km innerorts und 4,5 l/100 km außerorts sind akzeptable Ergebnisse, aber 6,4 l/100 km beim Autobahnzyklus müssten gesenkt werden. Mit einem CO₂-Ausstoß von 143 g/km erreicht er beim EcoTest 30 Punkte.

1,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Renault Clio ist erfreulich gering. Alle Messwerte sind bei allen Zyklen sehr gut. Er erhält 48 Punkte.



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

2,6 AUTOKOSTEN

3,8 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich durch die Kraftstoffkosten ermittelt. So führt der durchschnittliche Verbrauch von nicht gerade günstigem Superkraftstoff zur einer ebenso durchschnittlichen Bewertung der Betriebskosten.

3,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,3 Wertstabilität*

Obwohl der Clio noch ganz neu und ein Modellwechsel in weiter Ferne ist, verpasst er im vierjährigen Kalkulationszeitraum knapp eine gute Bewertung der Wertstabilität.

2,8 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Anschaffungspreis von 16.300 Euro reiht sich der Renault Clio TCe 90 Dynamique im Mittelfeld ein. Er ist aber bereits in Grundausstattung komplett. Um den ADAC-Standard seiner Klasse zu erreichen, müssen nur Optionen im Wert von 200 Euro geordert werden.

2,5

Fixkosten*

- + Günstig sind die Fixkosten des Clio. Mit einer jährlichen Steuerbelastung von 18 Euro zeigt er sich sehr erschwinglich. Die Kosten für Haftpflicht- und Teilkaskoversicherung sind akzeptabel.
- Unerklärlich hoch fällt die Einstufung der Vollkaskoversicherung aus.

2,4

Monatliche Gesamtkosten*

- + Die gesamten monatlichen Unterhaltskosten halten sich auf einem erschwinglichen Niveau.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	ENERGY TCe 90 Start & Stop 99g Eco-Drive	dCi 75 FAP	ENERGY dCi 90 Start & Stop
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	3/898	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	54 (74)	66 (90)	55 (75)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	135/2500	200/1750	220/1750
0-100 km/h[s]	15,4	13,0	14,3	11,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	185	168	178
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	4,3 S	3,6 D	3,6 D
CO2 [g/km]	127	99	95	93
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/17	16/18/17	18/19/18	18/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	58	18	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	448	434	431	430
Preis [Euro]	12.800	14.400	14.900	18.100

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW (90 PS)
bei	5250 U/min
Maximales Drehmoment	135 Nm
bei	2500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,7/4,5/6,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	143 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4063/1732/1448 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1955 mm
Leergewicht/Zuladung	1135 kg/453 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/525 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	540 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	865 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	87 Euro
Monatlicher Wertverlust	189 Euro
Monatliche Gesamtkosten	439 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/17
Grundpreis	16.300 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenker	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten akustisch)	350 Euro
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	840 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (inkl. Thorax & Kopf)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	840 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch)	Serie
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	470 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen