

Autotest



Renault Clio Grandtour dCi 75 FAP Expression

Fünftürige Kombilimousine im Kleinwagenformat (55 kW / 75 PS)

en Renault Clio gibt es auch in der neuen Generation wieder als praktischen Kombi. Der im Vergleich zur Schrägheckvariante rund 20 cm längere Grandtour kann dabei vor allem mit seinem Heckabteil punkten. Dank seiner ebenen und in idealer Höhe angebrachten Ladekante sowie dem praktischen und gut nutzbaren Kofferraum eignet er sich gut als kompaktes Stadt- und Einkaufsauto. Der Basisdiesel zeigt sich zwar ausreichend sparsam, die Fahrleistungen sind aber nicht rühmenswert. Bei nicht allzu hohen jährlichen Kilometerlaufleistungen kann man getrost auf den TCe 90 Benzinmotor zurückgreifen. Der ist nicht nur günstiger, sondern auch agiler zu fahren. Ansonsten gibt es beim neuen Clio Grandtour wenig Aufregendes zu berichten. Das Fahrzeug besitzt weder besonders viele Stärken noch gravierende Schwächen. Der Renault Clio Grandtour kostet in der getesteten Variante mindestens 15.900 Euro - die Serienausstattung ist zwar nicht schlecht, doch für Klimaanlage und Radio muss Extra bezahlt werden. Karosserievarianten: Schrägheck. Konkurrenten: Seat Ibiza ST. Skoda Fabia Kombi.

- großer, gut zugänglicher Kofferraum, großzügiges Raumangebot vorn, ISOFIX auch auf dem Beifahrersitz, gute Serienausstattung
- schwache Heizung, hohe Fixkosten, nur wenige brauchbare Ablagen im Innenraum



-
2
eck
-

Stand: Oktober 2013 Text: D. Silvestro

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Die Verarbeitung des Clio Grandtour ist ordentlich, im Detail entdeckt man aber doch die eine oder andere Nachlässigkeit. Die Karosserie wirkt insgesamt wertig, es passen aber nicht alle Spaltmaße perfekt. Im Bereich der Heckklappe enttäuschen teils unschöne Schweißpunkte und schlecht versiegelte Karosseriefalze. Der Innenraum ist solide gefertigt, wenn auch tristes Hartplastik dominiert. Aufgewertet wird dieser durch mit Klavierlackimitat überzogene Bauteile. Im Innenraum findet man einige kleinere Passungenauigkeiten, welche nicht tragisch sind, den sonst guten Gesamteindruck aber etwas schmälern. Kräftige Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Remplern, sie sind aber etwas zu weit unten angebracht. Beide Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und erlauben einen Teilersatz. Allerdings sind fast alle Teile lackiert und der großflächige Hauptstoßfänger ist bei fast jeder Beschädigung betroffen.

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 und lässt sich einfach bedienen.

Die Türausschnitte sind nach außen kaum gegen Verschmutzen abgedichtet. Schwellerschutzleisten sucht man vergeblich. Es fehlt ein Fehlbetankungsschutz, welcher verhindern würde, dass man versehentlich Benzin anstatt Diesel tankt.



Alltagstauglichkeit

Der Clio Grandtour dCi 75 kann mit einer guten Alltagstauglichkeit punkten. Man findet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz hinten in der Mitte vor. Die maximale Zuladung beträgt akzeptable 463 kg. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.200 kg (gebremst) bzw. 595 kg (ungebremst).

Mit dem 45 l lassen sich mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 1.000 km realisieren. Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 80 kg befördert werden. Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad in Größe der Fahrbereifung erhältlich, das am Fahrzeugunterboden montiert ist und mit wenigen Handgriffen abgelassen werden kann (im Testwagen vorhanden).

Serienmäßig ist nur ein Pannenset an Bord, welches nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man im Serienzustand vergebens.



Sicht

Im Sicht-Kapitel kann der Clio Grandtour nur ein durchschnittliches Ergebnis einfahren. Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen und die Rundumsicht ist zufriedenstellend. Vor allem nach hinten ist der Kombi deutlich übersichtlicher als die Schrägheckvariante.
Hindernisse vor dem Fahrzeug sind gut wahrnehmbar. Dank der etwas tiefer gezogenen Heckscheibe lassen sich aber auch Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug recht gut erkennen. Besonders stolz sind die Franzosen auf die neu entwickelten Bi-Halogenscheinwerfer. Die Besonderheit: Die Scheinwerferlampen sind quer eingebaut. In der Praxis kann das Halogenlicht zwar ein akzeptables Ergebnis einfahren,



Nach schräg hinten schränken die breiten Dachsäulen die Sicht ein.

doch ein überragender Fortschritt gegenüber konventionellen Halogenscheinwerfern ist nicht erkennbar.

Da hätte Renault gut daran getan, Xenonscheinwerfer oder auch Kurven- und Abbiegelicht anzubieten. Das alles ist beim Clio leider nicht lieferbar. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln geht in Ordnung, der linke Außenspiegel ist mit einem asphärischen Bereich ausgestattet, wodurch Objekte im toten Winkle des Fahrzeugs besser erkennbar sind. Eine akustische Einparkhilfe hinten sowie eine Rückfahrkamera sind in der getesteten Basis-Ausstattung nicht verfügbar und werden nur bei den teuren Varianten angeboten.

Nach hinten sieht man im zu kleinen Innenspiegel leider nur wenig. Ein automatisch abblendender Innenspiegel ist nicht erhältlich.

2,7

Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Der Schweller ist 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 großzügig bemessen, so steigt man auch hier recht bequem ein und aus. Einzig die Türen sollten hier ein Stück weiter öffnen. 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.

Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch für kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg. Die Scheinwerfer können auch über die Fernbedienung aktiviert werden.

2,3

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des Clio Grandtour fällt insgesamt für einen Kleinwagen recht großzügig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung sind es zwar lediglich 285 l, entfernt man diese aber und belädt das Fahrzeug bis zum Dach, kommen durchaus brauchbare 480 l zusammen.

⊕ Einen sehr großzügigen Kofferraum findet man dann nach dem Umklappen der Rücksitzlehnen vor. Gemessen bis zur Fensterunterkante sind es 575 l, bis zum Dach passen insgesamt stolze 1.095 l in den Kofferraum.



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.



Lediglich 285 I Gepäck passen in den Kofferraum des Grandtour. Das mag für einen Kleinwagen ein guter Wert sein, die Kombi-Konkurrenten in dieser Fahrzeugklasse bieten hier aber z.T. bedeutend mehr Platz.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit des Clio Grand Tour gibt kaum Anlass zur Kritik. Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen, das Format des Kofferraums ist praktisch. Dank dem ebenen Ladeboden und der in fast optimaler Höhe liegenden Ladekante hat man wenig Mühe, schweres Gepäck in den Kofferraum zu heben.

Der Kofferraum wird nur schwach beleuchtet. Nicht ideal ist die Öffnungshöhe der Heckklappe. Personen über 1,85 m laufen Gefahr, sich den Kopf an der Klappe anzustoßen.

2,6

Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach nach vorn klappen. Die Tasten zur Entriegelung sind aber unpraktisch und unter den Sicherheitsgurten versteckt. Zudem muss man zuerst den am Dach angebrachten Mittelgurt aushängen, da dieser beim Klappen der Lehnen sonst mitten im Laderaum hängt. Kleine Utensilien finden unter dem doppelten Ladeboden Platz, sonst gibt es im Kofferraum aber keine Ablagemöglichkeiten. In den höheren Ausstattungsvarianten lässt sich beim Grandtour die Sitzlehne des Beifahrersitzes umklappen (nicht beim Expression), dann können auch sehr lange Gegenstände transportiert werden.

2,7

INNENRAUM

3,1

Bedienung

Allgemein ist das Cockpit des Clio ergonomisch aufgebaut. Bereits nach kurzer Zeit kommt man mit den Funktionen gut klar. Die meisten Schalter sind beleuchtet. 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 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



Vernünftig verarbeitet und weitgehend funktionell zeigt sich der Clio im Renaulttypischen Design.

Fragen auf. Den elektrischen Fensterhebern der vorderen Türen fehlt eine Auf-/Abwärtsautomatik, hinten muss man sich mit Fensterkurbeln zufrieden geben. Im Bordcomputer gibt es leider keinen separaten Kurzund Langstreckenspeicher.

Das Lenkrad lässt sich flexibel auf die unterschiedlichsten Fahrer-Staturen anpassen. Das optionale Radio- und Navigationsgerät (Media & Klima-Paket) 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.

1,8

Raumangebot vorne*

① Das Raumangebot vorne ist großzügig bemessen. Personen bis ca. 1,95 m Körpergröße finden genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit würde für noch etwas größere Personen ausreichen. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse tadellos, wodurch sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumgefühl ergibt.

3,3

Raumangebot hinten*

Das Raumangebot hinten ist zufriedenstellend. Ist der Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, so haben im Fond nur noch Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m genügend Beinfreiheit, die Kopffreiheit wäre auch hinten deutlich großzügiger bemessen. Auf der Rücksitzbank finden zwei Personen Platz. Der Mittelsitz sollte nur als Notsitz angesehen werden. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, auch wenn die hochgezogene Seitenlinie etwas einengend wirkt.



Innenraum-Variabilität

Für den Clio Grandtour werden keine Sitzvarianten angeboten. Es lassen sich lediglich die Vordersitze in Liegeposition bringen und die Rücksitzbank geteilt umlegen. Dies reicht für eine ausreichende Innenraum-Variabilität.



KOMFORT



Federung

Gegenüber der Schrägheckvariante zeigt sich der Clio Grandtour zwar etwas komfortabler abgestimmt, doch insgesamt spricht die Federung immer noch recht hölzern an. Lange Bodenwellen bereiten dem Kombi keine Probleme, auch die Seitenneigung fällt eher gering aus. Bei ständiger Anregung durch kurze Bodenwellen (z.B. auf schlechten Landstraßen) federt das Fahrwerk unwillig an und sorgt so für deutliche Stöße, die recht ungefiltert bis zu den Insassen durchdringen. Das unwillige Anfedern spürt man auch auf feinen Unebenheiten oder rauem Fahrbahnbelag, dann sind ständig leichte Vibrationen im Innenraum spürbar.

Einzelhindernisse (z.B. abgesenkte Kanaldeckel) und Querfugen schluckt das Fahrwerk dagegen überraschend passabel. Auf Kopfsteinpflaster dröhnt die Karosserie etwas, diese Störgeräusche bleiben aber in tolerierbaren Grenzen.



Sitze

Der Sitzkomfort ist vorn wie hinten zufriedenstellend. Der Fahrersitz ist über einen weiten Bereich höheneinstellbar, lediglich eine separate Neigungseinstellung der Sitzfläche fehlt. Der Seitenhalt auf den vorderen Sitzen geht in Ordnung, die Seitenwangen sind aber zu weich gepolstert. Die Lehnen der Vordersitze bieten dem Rücken im Lordosenbereich recht wenig unterstützt, zudem dürften die Lehnen etwas üppiger ausfallen. Durch die kurzen und nicht in der Länge einstellbaren Sitzflächen haben große Personen etwas wenig Oberschenkelunterstützung. Trotz der insgesamt weichen Polsterung finden Fahrer unterschiedlicher Körpergröße eine entspannte Sitzposition. 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. Auf den Außensitzen im Fond sitzt man aber trotzdem recht entspannt.

Den Vordersitzen fehlt es insgesamt an Einstellmöglichkeiten. Es gibt keine einstellbaren Lordosenstützen und die Sitzflächen sind nicht neigungseinstellbar. Zudem fehlt dem Beifahrersitz eine Höheneinstellung. Diese ist auch nicht gegen Aufpreis lieferbar.



Innengeräusch

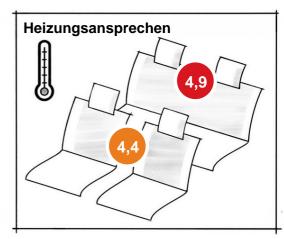
Die Innenraum-Geräusche des Clio liegen im durchschnittlichen Bereich. Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei akzeptablen 70,1 dB (A). Der Motor verrichtet seine Arbeit weitgehend unauffällig und ist im Innenraum kaum präsent. Nicht perfekt gedämmt sind dagegen die Fahrgeräusche. Sowohl Abrollgeräusche der Reifen, als auch Spritzwasser in den Radkästen nimmt man deutlich wahr. Bei höheren Geschwindigkeiten nehmen zudem die Windgeräusche überproportional zu.



Klimatisierung

Beim Clio Grandtour Expression kostet selbst eine manuelle Klimaanlage Aufpreis (im Testwagen vorhanden). Ein Klimaautomatik gibt es erst bei den höheren Ausstattungsvarianten.

Die Heizleistung des Clio dCi 75 kann weder vorne noch hinten überzeugen. Es dauert zu lange, bis der Innenraum auf eine angenehme Temperatur erwärmt wird. 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 Temperatureinstellung muss oft nachreguliert werden.



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

3,1 MOTOR/ANTRIEB

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Clio Grandtour dCi 75 fallen nur akzeptabel aus. Überholvorgänge lassen sich in zufriedenstellender Zeit absolvieren. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt das Fahrzeug rund 9,2 s. Die Elastizität des kleinen Dieselmotors mit maximal 200 Nm Drehmoment geht im vierten Gang noch in Ordnung.

◯ Kaum Vortrieb hat das Fahrzeug dann aber im fünften Gang. Die Folge sind häufige Schaltmanöver, wenn man etwas stärker beschleunigen möchte.

^{2,8} Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Diesels geht in Ordnung. Etwas störend sind allerdings die ständigen leichten Vibrationen, die man an Pedalen, Schalthebel und Lenkrad verspürt. Unter Last wirkt der Diesel etwas rau. In gewissen Drehzahlbereichen neigt der Motor dann auch zum Dröhnen.

2,9 Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich zufriedenstellend schalten. Gangwechsel lassen sich aber nicht besonders präzise vollziehen, vor allem wenn man schnell schaltet, kann es beim Gassenwechsel schon mal etwas haken. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus. Die Kupplungsbetätigung funktioniert ebenfalls weitgehend problemlos, die Kupplungskräfte sind nicht zu hoch und die Dosierung ist tadellos. Einzig beim Anfahren erfordert die Kupplungsbetätigung etwas Gefühl, was aber auch an der leichten Anfahrschwäche des Dieselmotors liegt. Eine Schaltanzeige soll dem Fahrer helfen, jeweils im wirtschaftlichsten Gang zu fahren. Häufig nicht sinnvoll ist jedoch die Empfehlung zurückzuschalten. Sobald man unter Last fährt, fordert die Anzeige dauerhaft den Fahrer auf, einen niedrigen Gang zu wählen, was oft keinen Sinn gibt.

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.

2,5 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Fünfgang-Getriebes geht in Ordnung. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht der richtige Gang parat. Die Gesamtübersetzung passt insgesamt, bei 130 km/h dreht der Motor mit moderaten 2.300 1/min. Es fehlt ein zusätzlicher sechster Gang, der für eine geringere Spreizung der Gänge sorgen würde.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

^{2,4} Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Renault Clio gibt kaum Anlass zur Kritik. Beim ADAC Ausweichtest bleibt das Fahrzeug sehr gut beherrschbar. Das Fahrverhalten ist weitgehend neutral, beim Gegenlenken untersteuert das Fahrzeug geringfügig, das ESP greift dann aber sofort unterstützend ein, wodurch der Ausweichtest problemlos bewältigt werden kann. Noch nicht ideal ist die Reaktion des Fahrzeugs bei einem plötzlichen Lenkimpuls, dann wird der Kleinwagen etwas unruhig, bleibt aber trotzdem beherrschbar. Auch in diesem Fall sorgt das ESP für Stabilität. Die Traktionskontrolle unterstützt bei weniger guten Haftungsverhältnissen. In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Clio deutlich über die Vorderräder, bleibt aber im Grenzbereich trotzdem gutmütig und beherrschbar. Lastwechselreaktionen treten kaum 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.

Lenkung*

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

- Bereits bei geringen Lenkwinkeln spricht die Lenkung spontan 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 in schnell durchfahrenen Kurven könnte etwas besser sein.
- Ein Wendekreis von knapp elf Meter ist für einen Kleinwagen zu viel.

^{2,9} Bremse

Der durchschnittliche Bremsweg des Clio Grandtour dCi 75 fällt mit 39,2 m nicht besonders niedrig aus (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Good Year Duragrip 88T der Größe 185/65 R15).

Die Bremse lässt sich gut Dosieren und spricht spontan an. 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 gefährlich sein kann.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

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

Frontairbags sowie kombinierte Kopf- und Thorax-Airbags vorne findet man serienmäßig an Bord, separate durchgehende Kopfairbags sind dagegen nicht mehr lieferbar. Trotzdem erhält der Clio für den Insassenschutz bei den ADAC Crashtests gute 88% der möglichen Punkte. Die Ergebnisse des Clio Grandtour sollten ähnlich gut ausfallen. 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.

2,3

Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest erhält der Renault Clio für die Kindersicherheit 89% der möglichen Punkte. Das Ergebnis beim Clio Grandtour sollte ähnlich gut ausfallen. 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 und zu langen Gurtschlösser an den äußeren Rücksitzen erschweren unnötig das Anschnallen von Kindersitzen. Auch wenn es der Hersteller erlaubt, der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze unbrauchbar. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz.

2,4

Fußgängerschutz

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

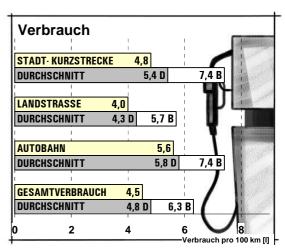
2,8 UMWELT/ECOTEST

Verbrauch/CO2*

Mit einer ermittelten CO2-Bilanz von 145 g/km kann der Clio Grandtour dCi 75 mit 29 Punkten ein durchschnittliches Ergebnis im CO2-Kapitel des EcoTest einfahren. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,5 l/100 km. Innerorts sind es 4,8 l, außerorts 4,0 l und auf der Autobahn 5,6 l pro 100 km.

2,5 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des EcoTest kann das Fahrzeug mit 35 Punkten ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Vor allem die erhöhten NOx-Werte kosten den Clio dCi 75 einige Punkte. So reicht es in der Summe mit 64 Punkten nur zu drei Sternen im ADAC EcoTest.



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

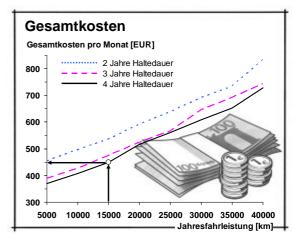
2,8 AUTOKOSTEN

2,3 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich durch die Kraftstoffkosten ermittelt. Der Verbrauch liegt zwar nur im akzeptablen Bereich, aufgrund des günstigeren Dieselkraftstoffes kann der Clio Grandtour dCi 75 aber trotzdem noch ein gutes Ergebnis bei den Betriebskosten einfahren.

3,6 Werkstatt- / Reifenkosten*

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



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 447 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Wertstabilität*

Dem ganz neu auf dem Markt erhältlichen Renault Clio Grandtour mit wirtschaftlichem Dieselmotor kann ein guter prozentualer Restwertverlauf prognostiziert werden.

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Renault Clio Grandtour dCi 75 fällt zwar mit 15.900 Euro nicht zu hoch aus, doch es sollte beachtet werden, dass das Fahrzeug in der Grundausstattung nicht besonders gut ausgestattet ist. Selbst für eine Klimaanlage oder ein Radio muss man Aufpreis bezahlen. Hier empfiehlt sich das Media & Klang-Paket, welches für 1.490 Euro eine Klimaanlage sowie ein Radio- und Navigationssystem beinhaltet.



Fixkosten*

🖨 Teuer ist der Clio Grandtour dCi 75 bei den Fixkosten. Zu den ohnehin hohen Kosten für die KFZ-Steuer (142 Euro pro Jahr) gesellen sich durchweg schlechte Versicherungsklassen-Einstufungen (KH:18; VK:19; TK:18).

Monatliche Gesamtkosten*

Trotz der hohen Fixkosten und dem nicht gerade niedrigen Anschaffungspreis kann das Fahrzeug bei den absoluten monatlichen Kosten ein gutes Ergebnis einfahren. Das liegt vor allem am stabilen Restwertverlauf sowie den niedrigen Betriebskosten.

	MO				
1)11		אווו	$V \Delta R$	$I \triangle NI$	1 – NI
	IVI		$V \cap V$		

in der preisgünstigsten Modellversion

ТҮР	1.2 16V 75	ENERGY TCe 90 Start & Stop	TCe 120 GT EDC	dCi 75 FAP	ENERGY dCi 90 Start & Stop (DPF)
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	3/898	4/1197	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	54 (74)	66 (90)	88 (120)	55 (75)	66 (90)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	135/2500	190/2000	200/1750	220/1750
0-100 km/h[s]	14,5	12,2	9,9	14,3	11,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	182	199	168	178
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [I]	5,5 S	4,5 S	5,2 S	3,6 D	3,6 D
CO2 [g/km]	127	105	120	95	93
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/17	16/18/17	16/18/17	18/19/18	18/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	58	18	44	142	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	457	446	522	443	450
Preis [Euro]	13.800	15.100	21.750	15.900	19.100
A (1)					

Aufbau

= Stufenheck

= Schrägheck

CP = Coupe = Cabriolet RO = Roadster = Kombi

= Kleintransporter TR GR = Transporter

= Großraumlimousine = Bus = Geländewagen

Versicherung KH = KFZ-Haftpfl.

= Vollkasko = Teilkasko Kraftstoff

= Normalbenzin = Superbenzin = SuperPlus SP

= Diesel = Flüssiggas = Erdgas

= Pick-Up

DATEN UND MESSWERTE	
4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1461 ccm
Leistung	55 kW (75 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	200 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/65R15
Reifengröße (Testwagen)	185/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,95/10,9 m
Höchstgeschwindigkeit	168 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	9,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,61
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,5 I
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	95 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	145 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4267/1732/1445 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiege	
Leergewicht/Zuladung	1240 kg/463 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 I/575 I
Anhängelast ungebremst/gebremst	595 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	451
Reichweite	1000 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN	
Monatliche Betriebskosten	89 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	104 Euro
Monatlicher Wertverlust	202 Euro
Monatliche Gesamtkosten	447 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/18/17
Grundpreis	15.900 Euro

NOTENSKALA					
Sehr gut Gut Befriedigend	0.6 - 1.5 1.6 - 2.5 2.6 - 3.5	AusreichendMangelhaft	3,6 - 4,5 4,6 - 5,5		

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 2013 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 01.03.2013 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 $\underline{www.adac.de/autotest}$

AUSSTATTUNG	
TECHNIK	
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
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 (Media-Klima-Paket)	1.490 Euro°
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (Media-Klima-Paket)	1.490 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch	
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	Serie
AUSSEN	
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	
Lackierung Metallic	490 Euro°

Schiebe-Hubdach

° im Testwagen vorhanden

TESTURTE			
TESTORTE		AUTOTEST ¹	2,7
KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Fahreigenschaften	2,6
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,4
Alltagstauglichkeit	2,3	Lenkung*	2,6
Sicht	3,2	Bremse	2,9
Ein-/Ausstieg	2,7	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Volumen*	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsyst	
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,6	Kindersicherheit	2,3
Innenraum	2,7	Fußgängerschutz	2,4
Bedienung	3,1	Umwelt/EcoTest	2,8
Raumangebot vorne*	1,8	Verbrauch/CO2*	3,1
Raumangebot hinten*	3,3	Schadstoffe	2.5
Innenraum-Variabilität	4,0		_,-
Komfort	3,2		
Federung	2,7	AUTOKOSTEN	2,8
Sitze	3,0		
Innengeräusch	2,9	Betriebskosten*	2,3
Klimatisierung	4,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,6
Motor/Antrieb	3,1	Wertstabilität*	2,4
Fahrleistungen*	3,6	Kosten für Anschaffung*	3,5
Laufkultur	2,8	Fixkosten*	4,4
Schaltung	2,9	Monatliche Gesamtkosten*	2,3
Getriebeabstufung	2,5	¹ ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klasse	enbezogen

nicht erhältlich