



Renault Clio 1.6 Turbo R.S. EDC

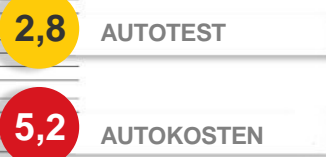
Dreitüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(147 kW / 200 PS)

Auch die kleinen Motorisierungen des neuen Clio zeigen sich sportlich. Wer aber das Extreme liebt, darf sich beruhigt für die R.S.-Variante interessieren. Kern des Sportlers ist der 1,6-Liter-Turbobenziner mit 147 kW/200 PS, der in Kombination mit dem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe für hervorragende Fahrleistungen sorgt. Diese lässt er sich aber auch mit einem sehr hohen Kraftstoffverbrauch bezahlen. Unterschiedliche Fahrmodi können ausgewählt werden. Im Normalzustand stören die langen Schaltpausen etwas. Schaltet man auf Sport, werden Lenkung, Motor und Getriebe angepasst. Wechselt man in den Race-Modus, wird der Clio zur Fahrspaßgarantie. Dann werden auch die Gänge hemmungslos durchgerissen. Am Steuer sollte dann aber ein Könnler sitzen, denn das ESP wird deaktiviert und das Fahrwerk überrascht bei schroffer Gangart mit deutlichem Übersteuern. Xenon-, Kurven- und Abbiegelicht sucht man vergebens, Lordosenstützen oder einen höheninstellbaren Beifahrersitz gibt es nicht, im Innenraum fehlen Ablagen, die sonst ordentlich gefertigte Karosserie enttäuscht im Heckbereich mit hässlichen Schweißpunkten und schlecht versiegelten Falzen. Und dafür verlangt Renault 24.000 Euro? Hier muss jeder für sich entscheiden, wie sehr er das Extreme liebt. **Karosserievarianten:** Kombi (Grantour). **Konkurrenten:** u.a.: Citroen DS3 Racing, Mini John Cooper Works, Opel Corsa OPC.

- +** kräftige Bremsen, großzügiges Raumangebot vorn, gute Motor-Getriebe-Kombination
- hinten beengte Platzverhältnisse, unpraktische Türgriffe hinten, hoher Verbrauch, sehr hohe Unterhaltskosten



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Juni 2013
Text: Stefan Giuliani

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,7

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. Die Türausschnitte sind kaum nach außen abgedichtet. Schützende Leisten auf den Schwellern gibt es nur vorn.

⊕ Der Motorraum ist von unten vollständig verkleidet, was den Luftwiderstand optimiert und den Motor vor Verschmutzung schützt. Der komplette Unterboden ist aerodynamisch optimiert. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert.

⊖ 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.

2,9

Alltagstauglichkeit

Die nur durchschnittliche Zuladung verhindert eine bessere Bewertung der Alltagstauglichkeit. Bis zum zulässigen Gesamtgewicht dürfen 416 kg zugeladen werden. Eine errechnete Reichweite von 670 Kilometern ist nur Mittelmaß.

⊕ 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.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Pannenset an Bord, welches nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man im Serienzustand vergebens. Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad erhältlich, das am Fahrzeugunterboden montiert ist und mit wenigen Handgriffen abgelassen werden kann. Anhänger sind am R.S.-Modell nicht erlaubt.

3,5

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 vorn ist ebenfalls nur 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. Während das dargestellte Bild in den Außenspiegeln noch ausreicht (linker Spiegel mit asphärischem Bereich), enttäuscht der Innenspiegel vollends. Die optional erhältliche Rückfahrkamera war im Testfahrzeug nicht verbaut. Eine akustische Einparkhilfe ist nicht erhältlich. Aufgrund der begrenzten Sichtverhältnisse nach hinten gestaltet sich das Rückwärtsfahren nicht immer einfach. Xenon-, Abbiege- und Kurvenlicht werden nicht angeboten.

2,6 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. Serienmäßig lässt sich die Zentralverriegelung schlüssellos bedienen. Beim Verlassen des Fahrzeugs verriegelt der Renault sogar selbständig. Vorn sind die Türbremsen etwas schwach, hinten sind sie zu grob gerastet. Außer für den Fahrer gibt es für die außen sitzenden Passagiere Haltegriffe.

2,8 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst lediglich durchschnittliche 285 Liter unterhalb der Kofferraumabdeckung. Sechs handelsübliche Getränkeboxen lassen sich hinter der Rücksitzbank unterbringen. Klappt man aber die asymmetrisch geteilten Rücksitzlehnen um, so vergrößert sich das Ladevolumen auf gute 525 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante).

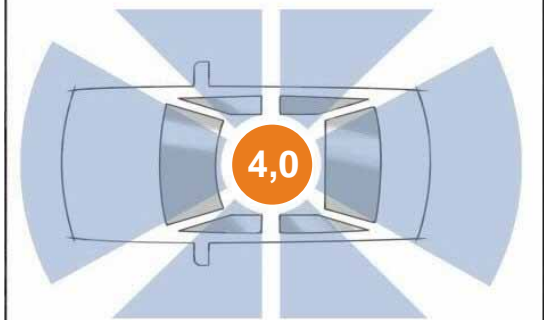
⊕ Nutzt man das volle Ladevolumen und belädt bis zum Dach, so können fast 1.000 Liter Ladevolumen verwendet werden.

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

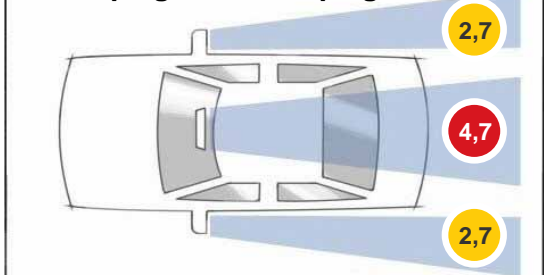
Die hohe Ladekante fällt vor allem beim Ausladen unangenehm ins Gewicht. Das Format des Laderaums und die Kofferraumöffnung hingegen können überzeugen. Unter der geöffneten Heckklappe stehen auch Personen mit über 1,80 m noch bequem.

⊕ 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.

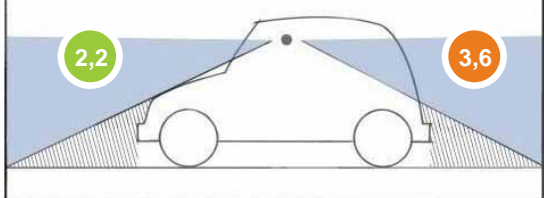
Rundumsicht



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.



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

⊖ Die Ladekante liegt 72 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.

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.

2,6 INNENRAUM

2,9 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. 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 Klimaautomatik ist tief eingebaut und klein angeschrieben. Die Bedienung gibt aber keine Fragen auf. Den elektrischen Fensterhebern fehlt eine Durchlauf-Automatik. Im Bordcomputer wird leider nur eine Fahrtstrecke berechnet.



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

⊕ 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. Das optionale Soundsystem sorgt für guten Klang. 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.

⊖ 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 (außer am Fahrerplatz) stellen die 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.

1,6 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 knapp bemessen. 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.

3,1 KOMFORT

3,2 Federung

Der Clio R.S. ist mit dem Renault Sport Sportfahrwerk ausgestattet. Optional ist im Cup-Paket ein noch tieferes und härteres Fahrwerk erhältlich (nicht im Testwagen). Da bereits der Standard-Clio sehr straff abgestimmt ist, halten sich die Unterschiede zum Sportfahrwerk in Grenzen. 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 kippelt 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 gering. Stuckern tritt aber teils deutlich auf. Auf Kopfsteinpflaster rappelt das Interieur und die Karosserie dröhnt etwas. Diese Störgeräusche bleiben aber in tolerierbaren Grenzen.

2,8 Sitze

Im Clio R.S. sind serienmäßig Sportsitze eingebaut. Vorn wie hinten bekommen die Insassen nur durchschnittlichen Sitzkomfort angeboten. Der Fahrersitz ist höhenstellbar. Die Neigung des Sitzkissens kann aber nicht separat justiert werden. Am Beifahrerplatz ist nicht einmal eine Höheneinstellung vorhanden. Die Sportsitze bieten mehr Seitenhalt als die Seriensitze. Sie sind aber eng geschnitten. Kräftige Personen finden zwischen den Seitenwangen kaum Platz. Auf der Rückbank gibt es kaum Seitenführung. Angenehm fallen die hohen Vordersitzlehnen auf. Die Sitzflächen sind kurz. Die Polsterung ist vorn gut und straff, hinten aber 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 für einen Kleinwagen aber recht gut .

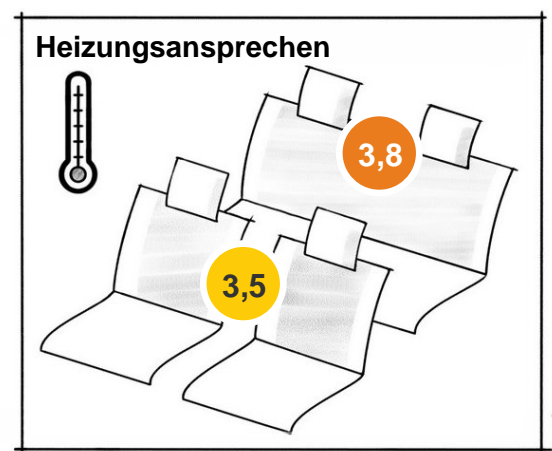
3,2 Innengeräusch

Bei 130 km/h liegt das gemessene Innengeräusch bei nicht gerade niedrigen 70,4 dB (A). Der Motor ist im Innenraum, vor allem unter Last, deutlich zu hören. Die ausgeprägte Geräuschkulisse passt aber zum sportlichen Auftreten des R.S.

– 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.

3,3 Klimatisierung

Die Wirkung der optionalen Heizung/Klimaautomatik ist mittelmäßig. Sowohl die Raumtemperatur als auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen. Bei der Luftverteilung ist aber jeder Bereich separat anwählbar.



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

1,6 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

+ Bei den Fahrleistungen bleibt kein Platz für negative Kritik. Den Sprint von 60 auf 100 km/h meistert er in 3,8 Sekunden. Der Turbobenziner weckt Emotionen. Vor allem im Race-Modus überzeugt er mit seiner Bissigkeit und dem kernigen Sound.

2,5 Laufkultur

Vibrationen werden von den Insassen kaum registriert. Der Motor läuft aber im Allgemeinen schon rau und schroff. Brummen und Dröhnen sind ihm nicht ganz fremd. Man erwartet von dem kleinen Sportler aber schon fast so eine Charakteristik.

1,7 Schaltung

+ Das Doppelkupplungsgetriebe strebt tendenziell höhere Drehzahlen an, was durch Aktivieren des Sport-Modus noch verstärkt werden kann. Die Gangwechsel werden vor allem beim manuellen Schalten per Lenkradpaddel stark verzögert wahr genommen. Eine deutliche Änderung tritt aber auf, wenn der Race-Modus aktiviert wird. Neben Motorkennlinie und Lenkung wird auch die Schaltstrategie angepasst. Dann werden die Gänge ohne Skrupel durchgerissen. Da gleichzeitig das ESP deaktiviert wird, sollte man diese Einstellung aber mit Vorsicht genießen. Auch wenn die Sperrtaste am Wählhebel gelegentlich etwas hakelt, funktioniert die Bedienung sorgenfrei. Beim Anfahren rollt das Fahrzeug nach dem Loslassen des Bremspedals automatisch an (vergleichbar mit einer Wandlerautomatik). Diese Funktion ist im Race-Modus

aber deaktiviert. Dem Fahrer wird der aktuell eingelegte Gang angezeigt. Am Berg wird das Fahrzeug automatisch festgehalten und erleichtert somit das Anfahren.

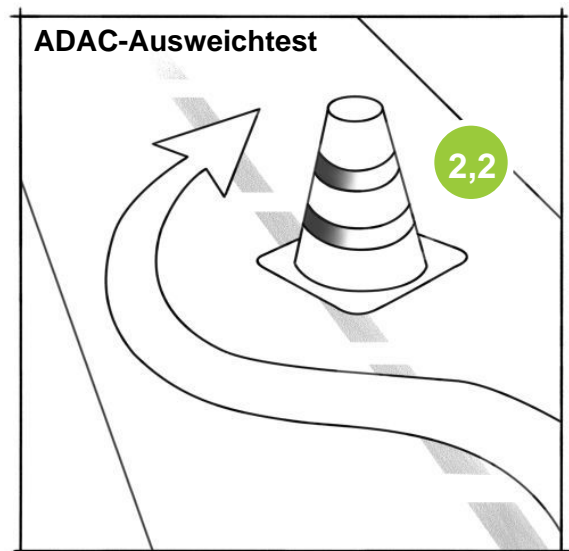
2,5 Getriebeabstufung

Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes ist stimmig, beim Schalten sind die Drehzahlsprünge gleichmäßig. Die Gesamtübersetzung ist aber sehr kurz. Man hätte die Gänge weiter spreizen können. Bei 130 km/h dreht der Clio im größten Gang bereits mit über 3.000 Touren.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Renault geht in Ordnung. Bei plötzlichen Lenkmanövern, wie z.B. einem überraschenden Spurwechsel, kommt deutliche Unruhe ins Fahrzeug. ESP greift aber hart ein und stabilisiert. Beim ADAC Ausweichtest bleibt er gut beherrschbar, tendiert bei großen Lenkwinkeln aber deutlich zum Übersteuern. Im Allgemeinen ist das Fahrverhalten weitgehend neutral bis leicht untersteuernd ausgelegt. ESP unterstützt das Fahrwerk mit harten, aber effektiven Eingriffen. Die Traktionskontrolle regelt 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 schon gelegentlich auf. Mit deaktiviertem ESP sollten deshalb nur Könner fahren.



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.

2,8 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. Im Sport-Modus wird die Servo-Unterstützung reduziert, die Lenkkräfte steigen an, das Gefühl für die Straße wird aber besser.

⊖ Ein Wendekreis von über 11 m ist für einen Kleinwagen nicht mehr tolerierbar. Vor allem bei schlechten Grip-Verhältnissen spürt man deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung.

1,7 Bremse

⊕ Der Bremsweg beträgt gute 35,1 Meter. Durch den serienmäßig verbauten Bremsassistenten ist das Ansprechen der Bremse hervorragend. Die Dosierbarkeit geht in Ordnung. Bremsst man in eine Kurve hinein, läuft die Hinterachse etwas aus der Spur.

2,4

SICHERHEIT

2,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert. 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.

2,6

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. Zudem sind sie nicht gegen Verwechseln gesichert. Die Kindersicherungen an den hinteren Türen können auch von Kindern leicht deaktiviert werden. Auch wenn es der Hersteller erlaubt, der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze kaum geeignet.

2,4

Fußgängerschutz

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

3,7 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

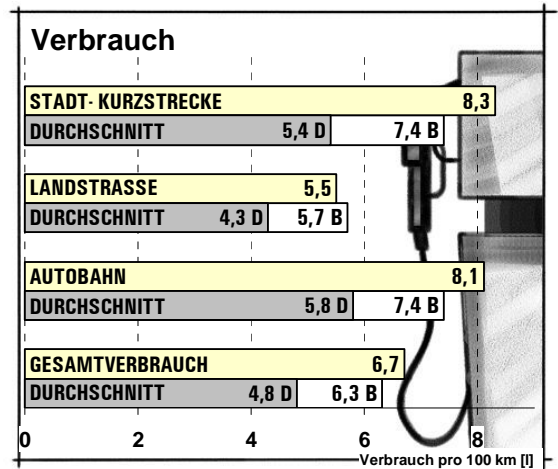
Zum Sparen wurden der Turbomotor des R.S. nicht entwickelt.

– Beim ADAC EcoTest erzielt der Clio einen durchschnittlichen Testverbrauch von 6,7 Litern auf 100 Kilometer. Nach dem Well-To-Wheel-Verfahren kann somit ein CO₂-Ausstoß von 181 Gramm pro Kilometer errechnet werden, wofür er nur schlappe 15 Punkte im EcoTest erreicht. In der Stadt verbraucht der Renault 8,3 l, außerorts 5,5 l und auf der Autobahn 8,1 l/100 km.

2,9 Schadstoffe

Während des kompletten Prüfzyklus das ADAC EcoTest zeigt der Clio erhöhten Schadstoffausstoß. Deswegen reicht es nur zu 31 Punkten.

In Kombination mit den CO₂-Punkten erzielt der kleine Sportler nur 46 Punkte und somit nur zwei Sterne.



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

5,2 AUTOKOSTEN

5,5 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich durch die Kraftstoffkosten ermittelt.

– Der hohe Verbrauch von teurem Super-Kraftstoff führt unweigerlich zu hohen Betriebskosten.

5,5 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.

– Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

3,1 Wertstabilität*

Obwohl der Clio noch relativ neu und ein Modellwechsel in weiter Ferne ist, wird ihm im vierjährigen Kalkulationszeitraum eine durchschnittliche Wertstabilität prognostiziert. Durstige Sportwagen passen nicht gut zu den teuren Kraftstoffpreisen.

5,2 Kosten für Anschaffung*

– 23.950 Euro sind für einen Kleinwagen ein stolzer Preis. Die reichhaltige Ausstattung tröstet da nur in geringem Maß.

5,5 Fixkosten*

– In allen Versicherungsklassen ist der Clio R.S. sehr unvorteilhaft eingestuft. Für die Kfz-Steuer werden jährlich 102 Euro fällig.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Unterhaltskosten sind immens. In jeder Einzelbewertung schneidet der R.S. schlecht ab. Der prozentuale Wertverlust wird durch den hohen Anschaffungspreis in die Höhe getrieben.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	ENERGY TCe 90 99g Eco-Drive	TCe 120 GT EDC	dCi 75 FAP	ENERGY dCi 90 83g Eco-Drive	1.6 Turbo R.S. EDC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	3/898	4/1197	4/1461	4/1461	4/1618
Leistung [kW (PS)]	54 (74)	66 (90)	88 (120)	55 (75)	66 (90)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	107/4250	135/2500	190/2000	200/1750	220/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	14,5	13,0	9,9	14,3	12,0	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	185	199	168	180	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,5 S	4,3 S	5,2 S	3,6 D	3,2 D	6,3 S
CO2 [g/km]	127	99	120	95	83	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/17	16/18/17	16/18/17	18/19/18	18/19/18	18/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	58	18	44	142	142	102
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	449	438	515	436	432	634
Preis [Euro]	12.800	14.400	20.750	14.900	16.200	23.950

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-Haftpfli.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1618 ccm
Leistung	147 kW (200 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/45R17
Reifengröße (Testwagen)	205/40R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05/11,25 m
Höchstgeschwindigkeit	225 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	6,7 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	3,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,3 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/5,5/8,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	144 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	181 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4090/1732/1432 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1965 mm
Leergewicht/Zuladung	1295 kg/416 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/525 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	670 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	152 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	140 Euro
Monatlicher Wertverlust	272 Euro
Monatliche Gesamtkosten	634 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/26/23
Grundpreis	23.950 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 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 www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (nicht für R.S.)	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
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
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	400 Euro ^o
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

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

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen