



Renault Clio 1.2 16V 75 Dynamique

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(54 kW / 74 PS)

Für die getestete Ausstattungsvariante „Dynamique“ stellt das 1,2-Liter-Benzinaggregat mit einer Leistung von 74 PS und einem Drehmoment von 107 Nm die Basismotorisierung dar. Überzeugen kann der Clio damit jedoch weder bei den Fahrleistungen noch im ADAC EcoTest. Obwohl der Kleinwagen nur 1,1 Tonnen auf die Waage bringt, ist der Motor damit überfordert und besitzt kaum Durchzugskraft - die Elastizitätswerte fallen in den beiden größten Gängen nur mäßig aus. Gleichzeitig liegt der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch mit 6,1 Liter pro 100 Kilometer im Klassenvergleich recht hoch. Im urbanen Umfeld reicht der Motor aus, alternativ sollte jedoch der TCe 90 mit einer Leistung von 90 PS in Betracht gezogen werden. Dieser erweist sich nicht nur als spritziger, sondern ist auch sparsamer im EcoTest. Punkten kann der Clio beim Platzangebot vorn und bei der umfangreichen Serienausstattung. Zumal der Anschaffungspreis mit 14.090 Euro im Klassenvergleich nicht zu hoch angesiedelt ist. Verzichten muss man beim Clio jedoch auf sicherheitssteigernde Extras wie Xenon-, Kurven- und Abbiegelicht oder auch einen City-Notbremsassistenten.
Karosserievarianten: Grandtour. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C3, Fiat Punto, Ford Fiesta, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, VW Polo.

- +** großzügiges Raumangebot vorn, Isofix auf dem Beifahrersitz serienmäßig, gute Serienausstattung, kurzer Bremsweg
- mäßige Rundumsicht, hohe Kofferraum-Ladekante, unpraktische Türgriffe hinten, hoher Autobahn-Verbrauch, kein Start-Stopp-System, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL

2,8 AUTOTEST

2,6 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,0 Familie

2,7 Stadtverkehr

2,9 Senioren

3,0 Langstrecke

3,3 Transport

3,7 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: April 2015
Text: Martin Brand

3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish gehen beim Clio insgesamt in Ordnung, wenn auch im Detail die eine oder andere Nachlässigkeit erkennbar ist. Die Karosserie wirkt insgesamt wertig, die Anbauteile sitzen recht passgenau, aber nicht alle Spaltmaße verlaufen perfekt. Im Bereich der Heckklappe enttäuschen teils unschöne Schweißpunkte und schlecht versiegelte Karosseriefalze. Der Innenraum ist solide gefertigt, wenn auch tristes Hartplastik dominiert. Optisch aufgewertet wird dieser durch mit Klavierlackimitat überzogene Bauteile. Im Innenraum findet man einige kleinere Passungenauigkeiten, die nicht tragisch sind, den Gesamteindruck aber schmälern. Kräftige Stoßleisten schützen die Türen vor kleinen Remplern, sie sind aber recht weit unten angebracht. Beide Stoßfänger zeigen sich mehrteilig ausgeführt und erlauben einen Teilersatz. Allerdings sind alle Teile lackiert, wodurch bereits kleine Remppler zu teureren Reparaturen führen können. Der Motorraum ist von unten fast vollständig verkleidet, was das Aggregat vor Verschmutzung schützt. Am restlichen Unterboden fehlen aber aerodynamische Optimierungen. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung integriert und lässt sich einfach bedienen. Die Motorhaube wird mittels Gasdruckfeder offen gehalten.

- ⊕ Im Tankstutzen ist eine Schutzklappe verbaut, die ein versehentliches Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindert.
- ⊖ Die Türausschnitte sind nach außen kaum gegen Verschmutzen abgedichtet. Einstiegsleisten, die die Schweller vor Kratzern schützen, gibt es nicht.

2,7

Alltagstauglichkeit

Der Clio 1.2 16V 75 Dynamique bietet mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem schmalen Mittelsitz, der sich allenfalls für Kurzstrecken eignet, nur eine durchschnittliche Alltagstauglichkeit. Die maximale Zuladung beträgt akzeptable 443 kg. Die zulässige Anhängelast liegt bei 1.200 kg (gebremst) bzw. 525 kg (ungebremst).

- ⊕ Mit einer Tankfüllung (45 l) lassen sich Reichweiten von rund 735 km erreichen. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 80 kg befördert werden. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg, das reicht, um beispielsweise zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren. Gegen Aufpreis ist ein vollwertiges Ersatzrad erhältlich, das am Fahrzeugunterboden montiert ist und mit wenigen Handgriffen abgelassen werden kann (im Testwagen vorhanden). Da es jedoch nicht der Fahrbereifung (Dimension) entspricht, ist es auf 80 km/h beschränkt. Dann sind auch Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.
- ⊖ Serienmäßig ist lediglich ein Pannenset an Bord, das nur bei kleinen Beschädigungen Hilfe leistet. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man im Serienzustand vergebens. Das Reserverad ist am Unterboden befestigt und dadurch nicht optimal erreichbar. Bei Nässe verschmutzt man schnell, wenn man es ablässt.

3,5

Sicht

Im Sichtkapitel schneidet der Clio durchschnittlich ab. Während sich die Front nicht einsehen lässt, kann das hintere Fahrzeugende noch ordentlich abgeschätzt werden, wenn auch die Heckscheibe klein ausfällt. Tiefe Hindernisse sind vor dem Fahrzeug gut wahrnehmbar. Im hinteren Nahbereich lassen sich Gegenstände aufgrund der recht hoch angesetzten Heckscheibe nur akzeptabel wahrnehmen.

Die Außenspiegel liefern ein durchschnittliches Bild des rückwärtigen Verkehrs. Die Scheibenwischer besitzen einen zufriedenstellenden Wirkbereich, oben rechts bleibt jedoch ein größerer Bereich ungewischt. Das Halogen-Abblendlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, könnte insgesamt aber weiter reichen. Als Besonderheit gelten die quer eingebauten Fernlichtlampen, sie bieten bei der Ausleuchtung allerdings keine Vorteile gegenüber konventionellen Halogenscheinwerfern. Da hätte Renault gut daran getan, Xenonscheinwerfer sowie Kurven- und Abbiegelicht anzubieten. Das alles ist beim Clio leider nicht erhältlich. Das City-Paket (Einparkhilfe hinten und Rückfahrkamera) wird für die getestete Variante nicht angeboten. Optional lassen sich lediglich Parksensoren für das Heck ordern (nicht im Testwagen).

+ Dank des LED-Tagfahrlichts wird man auch untertags besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Der linke Außenspiegel besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

- Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Clio nur ausreichend ab. Vor allem die breiten D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten stark ein. Da bietet auch das kleine Fenster in der Säule keine Vorteile und dient nur als Designelement. Aber auch die massiven B-Säulen behindern die Sicht immens. Nach hinten sieht man im zu kleinen Innenspiegel nur wenig. Eine automatische Abblendfunktion dafür nicht erhältlich.

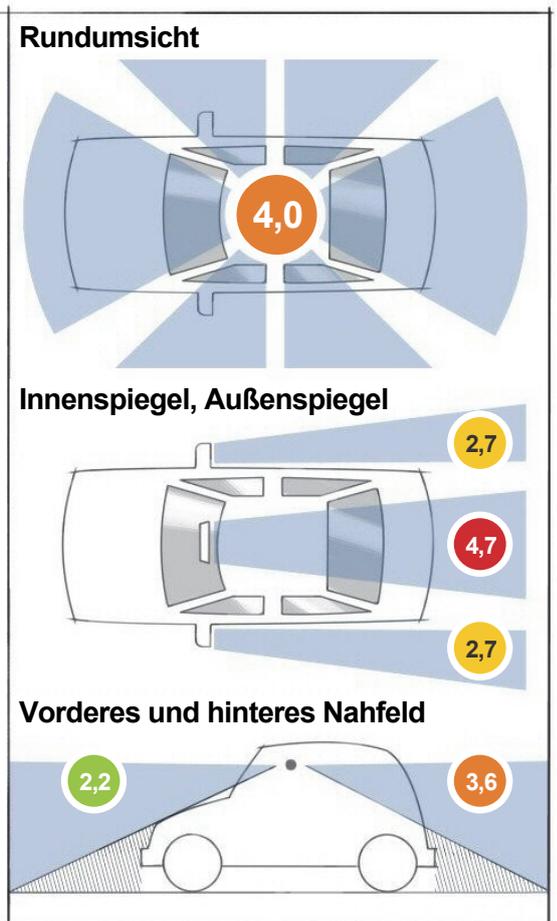
2,7 Ein-/Ausstieg

Der Clio ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung samt Funkfernbedienung im Scheckkartenformat ausgestattet. Damit kann auch die Innenraumleuchte aktiviert werden. Das schlüssellose Zugangssystem ist für die getestete Variante nicht erhältlich. Das Ein- und Aussteigen klappt insgesamt zufriedenstellend. Die Schweller liegen tief und sind schmal ausgeführt, so dass kein großer Schritt erforderlich ist. An der tief gezogenen Dachlinie laufen große Personen allerdings Gefahr, sich den Kopf zu stoßen. Auch im Fond erschwert die flache Dachlinie den Zustieg etwas. Die Türausschnitte sind ordentlich bemessen, wodurch man insgesamt auch hier recht bequem ein- und aussteigt. Einzig die Türen sollten hier ein Stück weiter öffnen. Vorn gibt es zwar drei Türrastungen, die aber recht schwach ausgelegt sind und die Türen an Steigungen kaum offen halten. Im Fond sind die Rastungen kräftig, sie besitzen aber nur zwei Positionen. Es gibt über allen Türen außer der Fahrertür Haltegriffe am Dachhimmel.

- Eine Follow-me-home-Funktion (Nachleuchten der Hauptscheinwerfer) hat der Clio nicht. Man kann mit der Fernbedienung nur die Innenraumbeleuchtung aktivieren.



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



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

2,8 Kofferraum-Volumen*

Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich zufriedenstellend aus. Bis zur Kofferraumabdeckung fasst das Abteil durchschnittliche 285 Liter. Baut man die Abdeckung aus, können bis unters Dach 365 Liter verstaut werden. Dann lassen sich bis zu sechs handelsübliche Getränkekisten hinter der Rücksitzbank stapeln. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne vergrößert sich das Volumen auf 525 Liter (gemessen bis zur Fensterunterkante). Nutzt man das volle Ladevolumen und belädt bis zum Dach, finden 940 Liter Platz. Ein Kofferraumtrenngitter ist im Zubehör erhältlich.



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

3,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Kofferraum-Zugänglichkeit ist zufriedenstellend. Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen, wenn dabei auch die Finger schmutzig werden können. Die Klappe schwingt nicht besonders weit auf, es finden nur Personen bis zu einer Größe von knapp 1,82 m Platz darunter. Sowohl die Kofferraumöffnung als auch das Ladeabteil haben ein durchschnittliches Format. Die Ladekante liegt 72 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Gepäck zum Einladen nicht zu hoch angehoben werden muss.

- + Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.
- Beim Ausladen muss eine Stufe von 26 cm überwunden werden. Bei vorgeklappten Rücksitzen behindert eine große Stufe am Kofferraumboden das Vorschieben von Gepäckstücken. Die Beleuchtung ist mit nur einer Lampe schwach.

2,9 Kofferraum-Variabilität

- + Die asymmetrisch geteilte Rücksitzlehne lässt sich einfach nach vorn klappen. Die Druckknöpfe zur Entriegelung sind aber unpraktisch unter den Sicherheitsgurten versteckt.
- Beim Umklappen der Lehne muss man zuerst den am Dach angebrachten Mittelgurt aushängen, da dieser sonst mitten im Laderaum hängt. Ablagemöglichkeiten für kleine Utensilien fehlen im Kofferraum. Zur Ladungssicherung gibt es lediglich Zurrösen am Kofferraumboden.

2,5 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Insgesamt ist das Cockpit des Clio ergonomisch und übersichtlich aufgebaut. Bereits nach kurzer Zeit kommt man mit den Grundfunktionen gut zurecht. Etwas gewöhnungsbedürftig gestaltet sich der Motorstart, da man zuerst die Schlüsselkarte einstecken muss, und erst im Anschluss den Start-/Stopp-Knopf zu betätigen hat. Ungünstig ist auch, dass sowohl der Kartenslot als auch der Startknopf weit unten, vor dem Schalthebel, positioniert sind.



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

Der Lichtschalter ist im Blinkerhebel integriert, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt - ebenso für die Nebelschlussleuchte. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, die Fahrgeschwindigkeit wird aber nur digital angezeigt. Die Scheibenwischer vorn besitzen ein einstellbares Intervall, aber keine Tippfunktion. Das Bedienteil der Lüftungs-/Klimatisierungsanlage ist tief eingebaut, die Drehregler verdecken teilweise die Symbolik. Die Steuerung gibt aber keine Fragen auf. Den elektrischen Fensterhebern der vorderen Türen fehlt eine Auf-/Abwärtsautomatik, hinten muss man sich mit Kurbeln zufrieden geben. Die meisten Schalter sind beleuchtet und dadurch im Dunkeln gut zu finden. Der Klang der Audioanlage ist durchschnittlich. Die Drehräder der vorderen Rückenlehnen sind schwergängig, der Hebel der SitzhöhenEinstellung etwas zu hoch angebracht und die Zugänglichkeit durch den geringen Platz zwischen Sitz und Türverkleidung eingeschränkt. 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. Der Bordcomputer wird mittels zweier Tasten am rechten Lenkstockhebel bedient. Er besitzt aber keinen separaten Kurz- und Langstreckenspeicher.

+ Das Lenkrad lässt sich auf unterschiedliche Fahrer-Staturen in Höhe und Weite anpassen. Das Hauptdisplay des optionalen R-Link Multimedia-/Navigationssystems ist optimal in der Höhe platziert. Der Touchscreen lässt sich gut bedienen, es bedarf aber einer zielgenauen Betätigung. Das Audiosystem kann zudem mittels Bedienungssatellit am Lenkrad gesteuert werden. Die Türen (inkl. Heckklappe) werden überwacht, ob sie richtig 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 werden die Heckscheibenheizung und die Umluftfunktion der Heizung automatisch deaktiviert. Ein Tempomat ist serienmäßig verbaut, die eingestellte Geschwindigkeit wird dem Fahrer angezeigt.

- Es gibt keine Motortemperaturanzeige. Nur ein blaues Lämpchen weist darauf hin, dass der Motor noch kalt ist. Die Außentemperaturanzeige ist im Bordcomputer versteckt. Besser wäre es, wenn diese dauerhaft angezeigt wird. Bei vorgewähltem Tempomat ist die Anzeige des Bordcomputers verdeckt. Die wenigen sehr kleinen und kaum nutzbaren Ablagen sind unpraktisch. Flaschen können allenfalls im Handschuhfach untergebracht werden. Hinten sind bei der getesteten Variante nicht einmal Lehnentaschen vorhanden (nur beim Luxe). Aufgrund des fehlenden Einklemmschutzes stellen die vorderen Fensterheber für Kinder eine erhebliche Verletzungsgefahr dar. Sind die vorderen Türen voll geöffnet, 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. Der für den hinteren Mittelsitz am Dachhimmel angebrachte Gurt ist umständlich zu erreichen und anzulegen. Für das Handschuhfach gibt es keine Beleuchtung.

1,4 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot vorn ist großzügig bemessen. Personen bis rund zwei Meter Körpergröße finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse tadellos, wodurch sich insgesamt ein angenehmes subjektives Raumgefühl ergibt.

3,5 Raumangebot hinten*

Das Raumangebot hinten ist zufriedenstellend. Ist der Fahrersitz auf 1,85 m große Personen eingestellt, haben im Fond nur noch Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m genügend Beinfreiheit. Die Kopffreiheit wäre hinten deutlich großzügiger bemessen. Auf der Rückbank finden zwei Personen bequem Platz. Das subjektive Raumgefühl geht in Ordnung, auch wenn sich die hochgezogene Seitenlinie etwas beeinträchtigend auswirkt.



Im Fond finden nur Passagiere bis 1,75 m Körpergröße ausreichend Platz.

4,0 Innenraum-Variabilität

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

3,1 KOMFORT

2,8 Federung

Die Feder-Dämpfer-Abstimmung hat Renault beim Clio eher straff gewählt. Vor allem kurze Wellen dringen deutlich zu den Insassen durch und lassen den Kleinwagen bei regelmäßiger Anregung nervös und unruhig wirken. Die Federung spricht auch bei Einzelhindernissen und Querfugen hölzern an, grobe werden nur wenig absorbiert. Auf Kopfsteinpflaster dröhnt die Karosserie und es werden deutliche Vibrationen an das Lenkrad übertragen. Lange Bodenwellen bereiten dem Clio keine Probleme, auch die Seitenneigung fällt eher gering aus. Bei niedrigen Geschwindigkeiten geht der Komfort in Ordnung.

2,9 Sitze

Der Sitzkomfort ist vorn wie hinten zufriedenstellend. Der Fahrersitz ist über einen weiten Bereich höheneinstellbar, lediglich eine separate Neigungseinstellung des Sitzes 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 Unterstützung, zudem dürften die Lehnen etwas höher ausfallen. Durch die kurzen und nicht in der Länge einstellbaren Sitzflächen haben große Personen wenig Oberschenkelunterstützung. Trotz der insgesamt weichen Polsterung finden Fahrer unterschiedlicher Körpergröße eine entspannte Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf einer großen, aber nachgiebigen Fußstütze abstellen - ein Trittbrett gibt es nicht. 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, wenn auch die Oberschenkel besser aufliegen dürften.

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

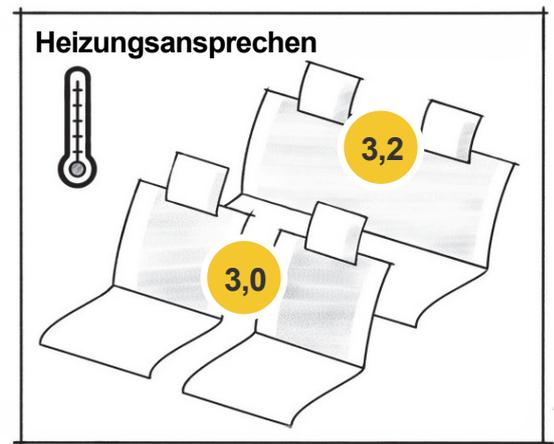
3,6 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Clio fällt hoch aus. Bei 130 km/h wurde ein Pegel von 72,2 dB(A) gemessen. Sowohl das Motor- als auch die Fahrgeräusche sind deutlich im Innenraum zu vernehmen. Bei höheren Geschwindigkeiten gesellen sich zudem noch laute Windgeräusche hinzu. Insgesamt ist der Clio nur mäßig geräuschgedämmt.

3,7 Klimatisierung

Der Clio Dynamique ist serienmäßig mit einer manuellen Klimaanlage ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es eine Klimaautomatik (nicht im Testwagen). Im ADAC Heizungstest fährt der Clio 1.2 16V 75 ein zufriedenstellendes Ergebnis ein. Die Fahrgastzelle wird recht gleichmäßig erwärmt.

– Die Luftverteilung lässt sich nur in vorgegebenen Kombinationen und für Fahrer sowie Beifahrer gemeinsam einstellen. Gleiches gilt für die Temperatureinstellung. Zudem gestaltet es sich schwierig, eine konstante Raumtemperatur zu halten - diese wird nicht angezeigt und muss oft nachreguliert werden.



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

3,6 MOTOR/ANTRIEB

4,1 Fahrleistungen*

– Bei den Fahrleistungsmessungen schneidet der Clio 1.2 16V 75 schlecht ab. Das Aggregat hat eine Höchstleistung von 74 PS (5.500 1/min) und besitzt ein Drehmoment von maximal 107 Nm, das aber erst bei 4.250 1/min anliegt. Punkten kann der Renault damit weder bei den Elastizitätsmessungen noch beim Überholvorgang. Im vierten Gang braucht der Clio 15,5 Sekunden und im fünften Gang sogar 26,0 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) beendet der Clio erst nach 9,8 Sekunden (2./3. Gang).

3,3 Laufkultur

Die Laufkultur des 1,2-l-Vierzylinder-Ottomotors ist allenfalls zufriedenstellend. Das Aggregat überträgt recht deutliche Vibrationen an das Lenkrad und die Pedale, vor allem bei hohen Drehzahlen. Darüber hinaus ist der Motor stets akustisch im Innenraum präsent. Im mittleren Drehzahlbereich neigt das Aggregat sowohl im Zug- als auch Schubetrieb zu starkem Dröhnen.

3,2 Schaltung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe lässt sich zufriedenstellend betätigen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus, der Schalthebel könnte aber etwas präziser geführt sein. Das gelegentliche Haken und die zähe Synchronisierung verhindern schnelle Gangwechsel. Eine Schaltanzeige hilft dem Fahrer, einen dem Betriebszustand entsprechenden Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich weitgehend problemlos dosieren. Wird allerdings unsanft gekuppelt, ruckelt es im Antriebsstrang. Das Anfahren an Steigungen erleichtert die serienmäßige Berganfahrhilfe, da diese für kurze Zeit ein Zurückrollen des Fahrzeugs unterbindet.

– Es gibt keine mechanische Sperre, die verhindert, dass der Rückwärtsgang während der Fahrt eingelegt werden kann. Dies wird bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug mit lautem Ratschen quittiert, da der Rückwärtsgang nicht synchronisiert ist. Ein Schalten vom Fünften in den Rückwärtsgang ist aber nicht möglich. Bei stehendem Fahrzeug trifft im Getriebe gerne Zahn auf Zahn, wodurch das Einlegen des Rückwärtsgangs nicht immer beim ersten Mal klappt. Ein Start-Stopp-System ist für die getestete Motorisierung nicht erhältlich.

3,8 Getriebeabstufung

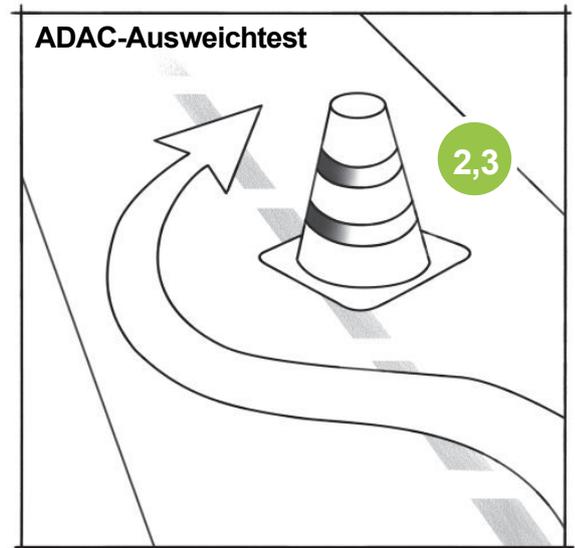
Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes gehen in Ordnung, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten.

– Die Gesamtübersetzung hat Renault kurz gewählt. Das Aggregat dreht bereits bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit (130 km/h) mit hohen 4.000 1/min. Trotz der kurzen Übersetzung hat der Motor im größten Gang bei höheren Geschwindigkeiten kaum Zugkraftreserven, was häufige Schaltvorgänge auf Autobahnen zur Folge hat.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des Renault Clio gibt kaum Anlass zu Kritik, wenn auch das Fahrzeug bei einem plötzlichen Lenkimpuls etwas souveräner reagieren könnte, da dieser mit einem nachpendelnden Heck quittiert wird. Im ADAC Ausweichtest fährt der Clio insgesamt ein gutes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet, verhält sich der Renault weitgehend neutral und zeigt beim Gegenlenken ein untersteuerndes Verhalten. Wird der Ausweichvorgang mit einem, einer Schrecksituation entsprechenden, Lenkimpuls eingeleitet, werden bereits beim ersten Anlenken verzögert Seitenführungskräfte an der Hinterachse aufgebaut, wodurch der Renault mit dem Heck drängt. Diese Übersteuerneigung ist auch beim Gegenlenken erkennbar, dann greift allerdings das elektronische Stabilitätsprogramm unterstützend ein - dadurch wird Geschwindigkeit abgebaut und ein Schleudern verhindert. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Clio deutlich über die Vorderräder, bleibt im Grenzbereich aber gutmütig und beherrschbar. Hebt man das Gaspedal in Kurven, drückt der Clio etwas mit dem Heck nach, im Bedarfsfall regelt jedoch auch dann das ESP zuverlässig. Die Traktionskontrolle unterstützt bei weniger guten Haftungsverhältnissen und bremst zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab.



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.

2,7 Lenkung*

Die Lenkung spricht bereits bei kleinen Lenkwinkeln gut an, bietet dem Fahrer aber speziell um die Mittellage wenig Rückmeldung. Wird mit größerem Winkel angelenkt, baut die Hinterachse etwas verzögert Seitenführung auf, dann ändert sich die Fahrtrichtung allerdings schlagartig, was gelegentliche Lenkkorrekturen nach sich zieht. Insgesamt lässt sich der Clio recht präzise steuern.

+ Der Kraftaufwand beim Rangieren ist angenehm gering, die Übersetzung direkt. Um von ganz links nach ganz rechts zu kurbeln, sind nicht einmal drei Lenkradumdrehungen notwendig.

– Der Wendekreis fällt mit knapp elf Metern für einen Kleinwagen groß aus.

1,6 Bremse

+ Die Bremse spricht spontan an und zeigt sich belastbar. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h steht der Clio bereits nach 35 Metern (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Dunlop SportBluResponse; 195/55 R16 91V). Die Dosierbarkeit geht in Ordnung, auch wenn sich der Druckpunkt nicht immer perfekt erfüllen lässt. Bei Vollbremsungen in Kurven zeigt sich der Clio recht spurstabil.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- +** Der Clio ist mit den wichtigsten aktiven Sicherheitssystemen ausgestattet. Er besitzt serienmäßig das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) und einen Bremsassistenten. Letzterer unterstützt dabei den Fahrer, bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert und der nachfolgende Verkehr dadurch gewarnt. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal oder nicht eingelegtem Gang gestartet werden. Serienmäßig ist ein Speedlimiter verbaut, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann. Der Clio ist ebenfalls ab Werk mit einem Reifendruck-Kontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Rad Luft verliert.
- Ist der Warnblinker eingeschaltet, kann keine Fahrtrichtungsanzeige mit dem Blinker vorgenommen werden, was vor allem beim Abschleppen gefährlich sein kann. In den Türverkleidungen fehlen Rückstrahler/-leuchten, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkel auf offene Türen hinweisen könnten. Sicherheitssysteme wie ein City-Notbremsassistent sind für den Clio nicht erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Clio ist serienmäßig mit Frontairbags sowie kombinierten Kopf- und Thorax-Airbags vorn ausgestattet. Darüber hinaus besitzen die vorderen Sicherheitsgurte Gurtstraffer und -kraftbegrenzer. Im ADAC Crashtest erhält der Clio 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz (Test: 08/2012). Insgesamt bringt es der Renault auf die vollen fünf Sterne. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis rund 1,90 m und können dank geringem Abstand zum Kopf bei einem Heckaufprall optimal wirken. Die vorderen Insassen werden zum Anschnallen ermahnt, der Anschnallstatus der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal.
- Die hinteren Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,60 m und sind zu weit vom Kopf entfernt. Durchgehende Kopfairbags gibt es nicht. An den hinteren Türen gibt es nur schlecht greifbare und schmale Klapp-Türgriffe. Diese zugunsten der Optik gewählte Form verhindert, dass nach einem Unfall hohe Kräfte zum Öffnen der Tür aufgebracht werden können. Es ist keine separate Verstaumöglichkeit für Verbandskasten und Warndreieck vorhanden, wodurch diese unter Umständen im Notfall nicht sofort auffindbar sind.

Kindersicherheit

- +** Im ADAC Crashtest erhält der Renault Clio bei der Kindersicherheit 89 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich sowohl auf den Fondaußenplätzen als auch auf dem Beifahrerplatz mittels Isofix-Befestigungssystem montieren. Laut Bedienungsanleitung sind auf den Fondaußenplätzen universelle Kindersitze aller Altersgruppen erlaubt. Der Beifahrerairbag lässt sich per Drehschalter deaktivieren, so dass hier auch rückwärtsgerichtete Kindersitze eingebaut werden dürfen. Alternativ können Kindersitze vorn rechts auch mit den Gurten lagestabil befestigt werden.
- Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen problemlos nutzen. Auf den Fondplätzen sind die Gurtschlösser nicht stabil fixiert und lang, was das Anschnallen von Kindersitzen unnötig erschwert. Die Gurtanlenkpunkte wurden ungünstig unter dem Polster positioniert und das Polster ist im Fond recht weich, was eine lagestabile Montage ebenfalls erschwert.

Des Weiteren sind die Gurtschlösser im Fond nicht verwechslungssicher. Auch wenn es der Hersteller erlaubt, der hintere Mittelsitz ist für Kindersitze unbrauchbar. Drei Kindersitze nebeneinander hätten ohnehin keinen Platz. Auf den äußeren Fondplätzen können hohe Kindersitze an den Dachsäulen anstoßen. Auf dem Beifahrerplatz dürfen laut Bedienungsanleitung universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht verwendet werden. Die Kindersicherung der Fondtüren kann auch von Kinderhänden leicht deaktiviert werden.

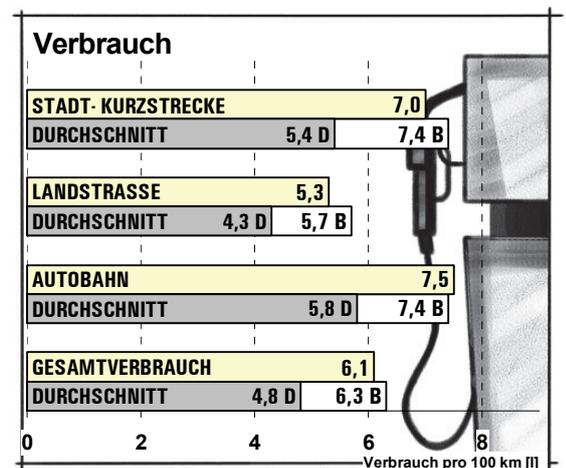
2,4 Fußgängerschutz

⊕ Im ADAC Crashtest (Test 08/2012) erreicht der Clio beim Fußgängerschutz 66 Prozent der möglichen Punkte. Während der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, zeigen sich die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch zu aggressiv gestaltet.

2,8 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO2*

In diesem Kapitel schneidet der Clio 1.2 16V 75 Dynamique mit einer CO2-Bilanz von 166 g/km und daraus resultierenden 21 Punkten nicht besonders gut ab. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,1 Liter pro 100 Kilometer. Dieser setzt sich aus 7,0 l/100 km innerorts, 5,3 l/100 km außerorts und 7,5 l/100 km auf der Autobahn zusammen.



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

1,7 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel des EcoTest kann der Clio 1.2 16V 75 Dynamique mit 43 Punkten ein gutes Ergebnis einfahren. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen fällt negativ auf. In der Summe bringt es der Clio jedoch mit 64 Punkten nur zu drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,6 AUTOKOSTEN

4,9 Betriebskosten*

⊖ Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. So führt der im Klassenvergleich erhöhte Kraftstoffkonsum von nicht gerade günstigem Superkraftstoff zu hohen Kosten.

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.

3,8

Wertstabilität*

Dem Clio 1.2 16V 75 Dynamique wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein nur mäßiger prozentualer Restwertverlauf prognostiziert.

2,6

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis des Renault Clio 1.2 16V 75 Dynamique fällt mit 14.090 Euro im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Die Serienausstattung ist mit einem CD-Radio, einer manuellen Klimaanlage sowie elektrischen Fensterhebern vorn recht umfangreich. Gegen Aufpreis lassen sich eine Klimaautomatik sowie ein Licht-/Regensensor ordern. Sicherheitssteigernde Systeme wie z. B. ein City-Notbremsassistent sind für den Clio jedoch nicht lieferbar.

2,3

Fixkosten*

⊕ Insgesamt fallen die Fixkosten nicht zu hoch aus. Die KFZ-Steuer schlägt mit überschaubaren 88 Euro pro Jahr zu Buche. Teil- und Vollkaskoeinstufung liegen im durchschnittlichen Bereich (TK: 16; VK: 16).

⊖ Die HaftpflichtEinstufung erweist sich im Klassenvergleich dagegen als sehr teuer (KH: 17).

1,9

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen trotz der hohen Betriebskosten sowie der nur durchschnittlichen Wertstabilität im Klassenvergleich niedrig aus.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 65	1.2 16V 75	TCe 90	TCe 120 EDC	dCi 75	dCi 90	1.6 Turbo R.S. EDC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	3/898	4/1197	4/1461	4/1461	4/1618
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	54 (74)	66 (90)	88 (120)	55 (75)	66 (90)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	105/4250	107/4250	135/2500	190/2000	200/1750	220/1750	240/1750
0-100 km/h[s]	15,7	14,5	12,2	9,4	14,3	12,0	6,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	167	177	199	168	181	225
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,5 S	5,5 S	4,9 S	5,2 S	3,6 D	3,6 D	6,3 S
CO2 [g/km]	127	127	114	120	95	95	144
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/16	17/16/16	20/22/17	20/22/17	18/18/17	18/19/18	18/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	88	88	56	74	142	142	132
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	424	438	455	499	435	441	619
Preis [Euro]	11.890	12.690	15.190	17.790	14.790	17.090	22.990

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1149 ccm
Leistung	54 kW (74 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	107 Nm
bei	4250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	195/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,9/10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	9,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/5,3/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	127 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	166 g/km
Innengeräusch 130km/h	72,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4063/1732/1448 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1960 mm
Leergewicht/Zuladung	1120 kg/443 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	285 l/525 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	525 kg/1200 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	45 l
Reichweite	735 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	114 Euro
Monatliche Werkstattkosten	48 Euro
Monatliche Fixkosten	88 Euro
Monatlicher Wertverlust	180 Euro
Monatliche Gesamtkosten	430 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/16/16
Grundpreis	14.090 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor (Komfort-Paket)	690 Euro
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne (Seite mit Kopf-/Thorax)	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Komfort-Paket)	690 Euro
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten	290 Euro
Lackierung Metallic	490 Euro
Schiebe-Hubdach (nur Luxe und GT)	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,8

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen