



Renault Clio ENERGY TCe 120 Intens

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (87 kW / 118 PS)

Seit Ende 2012 wird der Clio in der vierten Generation angeboten, 2016 bekam der Kleinwagen ein Facelift. Seitdem gibt es ab der Ausstattungsvariante Intens LED-Scheinwerfer, außerdem ist nun für den 1,2 Liter großen Vierzylinder-Turbobenziner neben dem Doppelkupplungsgetriebe ein manuelles Sechsganggetriebe lieferbar - mit dieser Motor-/Getriebekombination tritt der Clio im ADAC Autotest an.

Der Motor ist antrittsstark und recht laufruhig, das Getriebe lässt sich angenehm schalten, von dieser Seite gibt es also keine Beschwerden. Der Durchschnittsverbrauch im ADAC EcoTest ist mit sechs Litern Super auf 100 Kilometer zumindest nicht zu hoch. Da die Lenkung gut abgestimmt ist und in Kombination mit dem kräftigen Motor eine gute Portion Fahrspaß erlaubt, kommt der TCe auch sportlicheren Fahrern entgegen. Leider leistet sich der Test-Clio aber ein paar Schwächen: Der Partikelausstoß ist hoch und das ESP lässt beim ADAC Ausweichtest etwas zu viel Bewegung am Heck zu - bei zackigen Lenkmanövern braucht man eine kundige Hand am Volant. Zudem glänzen alle heutzutage bei der Konkurrenz auch in der Kleinwagenklasse erhältlichen Fahrerassistenzsysteme mit Abwesenheit: Beispielsweise ist weder ein Notbrems-, noch ein Spurhalteassistent verfügbar. Der Grundpreis von 18.090 Euro für den getesteten Clio Intens geht dennoch in Ordnung, da dann die erwähnten LED-Scheinwerfer mit ihrer guten Ausleuchtung sowie ein Navigationssystem schon an Bord sind. **Konkurrenten:** u.a. Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 208, VW Polo.

⊕ spritziger Motor, agiles Fahrverhalten, gutes Platzangebot vorn

⊖ erhöhter Partikelausstoß, keine Assistenzsysteme verfügbar, teils zu spät reagierendes ESP

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

Familie **3,7**

City **2,9**

60+ **2,9**

Langstrecke **3,7**

Transport **3,6**

Fahrspaß **2,3**

Preis/Leistung **2,4**

EcoTest ★★☆☆☆

3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,1 Verarbeitung

Der Clio bietet eine klassenübliche Verarbeitung - das heißt, den Rotstift der Controller erkennt man an einigen Details. Beispielsweise ist der Kofferraumboden nicht besonders wertig und auf einen umlaufenden Dichtgummi an den Türen wurde verzichtet. Im Innenraum wurden

hauptsächlich harte Kunststoffe verwendet, die eher praktisch als chic wirken. Wählt man die Stoffsitze mit roten Sitzwangen, werden auch ein paar Elemente im Cockpit in diese Farbe getaucht und lockern so die eher trist-graue Landschaft etwas auf.

2,7 Alltagstauglichkeit

Dem getesteten Clio dürfen 444 kg zugeladen werden - davon 80 auf dem Dach und 75 auf der Anhängerkupplung. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einem Gesamtgewicht von 1.200 kg und ungebremste bis 580 kg gezogen werden. Der Wendekreis fällt mit elf Metern durchschnittlich aus. Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommt man mit dem 45 Liter fassenden Tank etwa 750 km weit.

⊕ Ein Ersatzrad ist bei den turboaufgeladenen Benzinern stets an Bord, auch Wagenheber und Werkzeug sind vorhanden.

⊖ Das Ersatzrad ist unter dem Kofferraum angebracht und muss über einen Mechanismus noch unten abgelassen werden, was besonders bei Schmuttelwetter ärgerlich ist.

3,1 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Hintere Parksensoren sind beim Intens serienmäßig. Weitere technische Unterstützung bietet Renault gegen Aufpreis an: Parksensoren vorn, eine Rückfahrkamera und ein Parklenkassistent können hinzu gekauft werden. Die Scheibenwischer funktionieren gut, lassen aber an der linken A-Säule einen recht großen Bereich ungewischt.

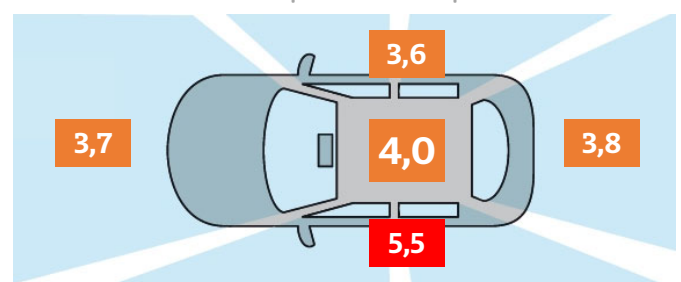
⊕ Als Intens kommt der Clio serienmäßig mit LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten. Leider bieten die Scheinwerfer keine Reinigungsanlage, die Fahrbahnausleuchtung ist aber gut, vor allem gefällt die tageslicht-ähnliche Farbe.

Allerdings könnte die Lichtverteilung homogener sein.

⊖ Renault nutzt die vorhandenen Nebelscheinwerfer nicht, um ein Abbiegelicht zu realisieren - ein solches gibt es nur für das leistungsstarke Modell mit R.S. im Namen. Bei der Rundumsicht schneidet der Clio nur mäßig ab, was vor allem an den sehr breiten hinteren Dachsäulen liegt.

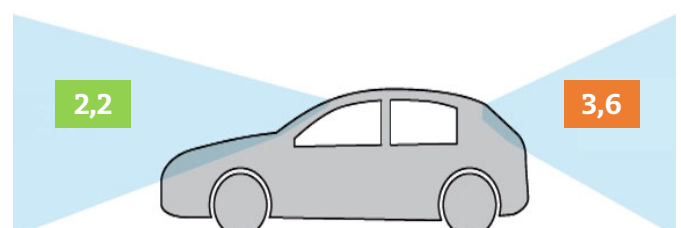
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Besonders nach schräg hinten schränken die breiten Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe die Sicht stark ein.

2,5 Ein-/Ausstieg

Der Clio ist ein Kleinwagen, dementsprechend sind die Sitze nicht allzu hoch montiert und der Einstieg eher schmal - dennoch gibt es keinen Grund zur Klage, man kommt vernünftig in den Clio und wieder heraus. Dabei helfen auch die Haltegriffe am Dachhimmel, auf den nur der Fahrer verzichten muss.

⊕ Der Clio Intens ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Der Schlüssel im Scheckkartenformat wirkt zwar sehr klobig und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben. Praktisch: Das Fahrzeug verschließt sich automatisch, wenn man sich mit dem Schlüssel entfernt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher Piepton.

3,5 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen unter der Hutablage fällt mit 285 Litern durchschnittlich aus. Bei ausgebaute Hutablage passen 365 Liter oder bis zu sechs Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 940 Liter erhöhen, bis zur Fensterunterkante sind es 525 Liter.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu öffnende Heckklappe gibt eine hohe Ladeöffnung frei, beim Beladen stört aber die 72 Zentimeter über der Fahrbahn liegende Ladekante.

⊖ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe und den durchschnittlichen Längen- und Breitenmaßen lassen sich sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Bei schwerem Gepäck ist zudem die mit 26 Zentimetern sehr hohe Stufe vom Kofferraumboden zur Ladekante hinderlich - bei Dunkelheit vermisst man eine zweite Kofferraumleuchte. Klappt man die Rücksitzlehnen um,

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rückbank entriegelt man einfach per Hebel oben an der Lehne - vor dem Umlegen muss man aber noch eventuell den am Himmel befestigten Gurt des Mittelsitzes aushängen. Die äußeren Gurte sollte man beim Umklappen in die vorgesehenen Halter einhängen,

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen ungenügenden Diebstahlschutz. Das Fahrzeug kann über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-System kann zumindest zulasten des Komforts deaktiviert werden, wenn man konventionell über die Taste auf der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden. Die hinteren Türgriffe sind chic versteckt in der Dachsäule, dadurch aber grundsätzlich nicht sehr ergonomisch und selbst für größere Kinder schlecht erreichbar.



Mit 285 l Kofferraumvolumen erreicht der Clio im Kleinwagenbereich einen durchschnittlichen Wert. Störender wirkt sich die recht hohe Ladekante aus.

entsteht keine ebene Ladefläche, sondern eine deutliche Stufe. Große Personen sollten acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am Heckklappenschloss stoßen.

da man sie sonst beim Wiederaufstellen der Lehne leicht einklemmen kann.

⊖ Für Kleinkram gibt es im Kofferraum keinerlei gesonderte Ablagen.

2,9 INNENRAUM

2,8 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich an unterschiedlich große Fahrer anpassen, der Schalthebel liegt etwas tief, ist aber einwandfrei erreichbar. Bei den Pedalen gibt es hingegen noch Verbesserungspotenzial. Das Platzangebot um das Gaspedal dürfte etwas großzügiger sein und es fehlt ein Schutz am Bremspedal, damit man beim Wechsel vom Gas nicht mit der Schuhsohle daran hängen bleibt. Der Motorstart erfolgt mittels Startknopf, für den Schlüssel im Scheckkartenformat gibt es einen Halteschacht. Das Kombiinstrument liegt zwar gut im Sichtfeld des Fahrers, es gibt aber leider nur eine digitale Geschwindigkeitsanzeige.

Mit den Grundfunktionen des Renault kommt man nach kurzer Zeit zurecht, auch wenn manche Bedieneinheit nicht optimal gestaltet ist. So befindet sich beispielsweise der Lichtschalter am Blinkerhebel und der Tempomat muss erst per Taste auf dem Mittelunnel aktiviert werden, bevor die gewünschte Geschwindigkeit am Lenkrad eingestellt werden kann. Das Multimediasystem R-Link Evolution wird mittels Sieben-Zoll-Touchdisplay bedient. Das Menü ist in sich logisch aufgebaut. Alternativ kann das Radio jedoch auch über einen separaten Lenkradsatelliten bedient werden. Dieser ist hinter dem Lenkrad schlecht zu sehen und erst nach einiger Eingewöhnung intuitiv bedienbar. Die Klimaautomatik ist übersichtlich aufgebaut und lässt sich einwandfrei bedienen, ist aber tief positioniert.

2,9 Multimedia/Konnektivität

Der Clio Intens ist wie der Testwagen gegen Aufpreis mit dem Multimediasystem R-Link Evolution mit TomTom-Navigation per SD-Karte ausgestattet. Radio (FM/AM und DAB), ein einfacheres Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und je ein AUX- und USB-Anschluss sind allerdings schon serienmäßig im Intens verbaut. Online-Anbindungen und gegen weiteren Aufpreis ein kräftiges Bose-Soundsystem samt Subwoofer sind auch erhältlich. Die Online-Konnektivität, Verkehrsinformationen in

1,8 Raumangebot vorn

Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit für zwei Meter große Personen, wie auch die Kopffreiheit. Es stellt

⊕ Den Komfort erhöht der serienmäßige Licht- und Regensensor.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind. Wichtige Kontrollelemente wie eine Kühlflüssigkeits-temperaturanzeige fehlen. Eine Fensterheberautomatik hat nur das Fahrerfenster.

Der metallene Schaltknauf ist schön gefertigt und wirkt wertig, bleibt aber im Winter lange kalt.



Vernünftig verarbeitet und weitgehend funktionell bietet der Clio im Innenraum solide Hausmannskost - nicht mehr, aber auch nicht weniger.

Echtzeit (HD Traffic), TomTom Places und Wettervorhersagen gibt es nach Aktivierung 3 Jahre lang kostenlos. Sein Smartphone kann man auch per Android Auto koppeln - CarPlay für iOS-Nutzer ist nicht verfügbar.

Um unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es eine 12V-Steckdose sowie einen USB-Anschluss vor dem Schalthebel. Im Renault-Zubehörkatalog findet man zudem eine Mittelarmlehne mit induktiver Ladestation.

⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es im Clio nicht mehr.

sich auch trotz der nur durchschnittlichen Innenbreite ein recht angenehmes Raumgefühl ein, die auch dem hellen Dachhimmel des Testwagens zu verdanken ist.

3,8 Raumangebot hinten

Die geringe Innenbreite und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen beeinträchtigen das Raumgefühl, das auch hinten durch den hellen Himmel wieder etwas aufgebessert wird.

⊖ Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von nur knapp 1,75 Meter genügend Beinfreiheit vor, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Lässt einem der Passagier vorn mehr Platz, wird man spätestens ab knapp 1,85 Meter von der Kopffreiheit begrenzt.

4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Um Ablagen ist es im Clio mäßig bestellt. Die Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind zu flach, ein Brillenfach fehlt genauso wie ein Ablagefach in der



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

Mittelarmlehne - letzteres aufgrund der erst bei höheren Ausstattungslinien vorhandenen Mittelarmlehne. Zumindest ist das Handschuhfach beleuchtet.

3,3 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten ist im Vergleich zum restlichen Kleinwagensegment gelungen abgestimmt. Der Wagen bietet einen vernünftigen Komfort, ohne in Kurven

oder bei schnellerer Fahrt zum Schaukeln zu neigen. Nur auf vielen kleinen Bodenwellen kommt der Clio manchmal ins Stuckern.

3,3 Sitze

Der Fahrersitz im Clio ist ab der zweitniedrigsten Ausstattungslinie Limited höhenverstellbar, beim getesteten Clio Fünftürer in der nächsthöheren Ausstattung Intens gegen Aufpreis auch der Beifahrersitz. Bei der Kombiversion namens Grandtour gibt es den höhenverstellbaren Beifahrersitz überhaupt nicht, allerdings kann man ihn dort umklappen und so Platz für großes Gepäck schaffen. Die Sitze im Clio Intens sind "Komfort-Sitze" mit zwar deutlich ausgeprägten, aber weichen Seitenwangen. Lehne und Sitzfläche sind angenehm geformt, aber für größere

Menschen schlicht zu kurz und dann aufgrund des Gewichts auch meist zu weich gepolstert.

Gegen Aufpreis gibt es das GT-Line-Paket Plus, dann sind neben anderen sportlichen Merkmalen auch Sportsitze mit verstärktem Seitenhalt montiert.

⊖ Hinten sitzt man wie üblich deutlich unbequemer als vorn, vor allem in der Mitte lassen sich lange Strecken nicht bequem absolvieren.

4,0 Innengeräusch

⊖ Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum des Testwagens 71,5 dB(A) - das ist ein Wert in der Liga von Sportwagen mit lautem Motor. Im Clio TCe 120 ist der

Motor bei dieser Geschwindigkeit zwar zu hören, aber nicht im Vordergrund. Eher sind es Abroll- und Windgeräusche, die die Geräuschkulisse bestimmen.

3,6 Klimatisierung

Der Clio Intens bietet serienmäßig eine manuelle Klimaanlage und gegen Aufpreis wie im Testwagen eine Einzonen-Klimaautomatik. Diese regelt die Gebläseleistung, die Luftverteilung, den Umluftbetrieb, das Ein- und Ausschalten der Klimaanlage und damit die Temperatur automatisch

auf das vorgewählte Niveau.

⊖ Die Luftstromintensität der äußeren Düsen in der Armaturentafel lässt sich nicht unabhängig von der jeweiligen Gebläseleistung justieren - im Alltag ärgerlich.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ 118 PS und 205 Nm reichen bei knapp 1,2 Tonnen für ordentliche Fahrleistungen. Laut Werk sprintet der Clio in neun Sekunden von Null auf Hundert, bei 182 km/h soll die Höchstgeschwindigkeit erreicht sein. Auch die ADAC

Elastizitätsmessungen stellen dem Testwagen ein gutes Zeugnis aus, selbst im sechsten Gang - hierbei hilft die eher kurze Endübersetzung sicherlich. Der kleine Motor bietet durchaus Fahrspaß.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbomotor glänzt zwar nicht mit einem besonders spontanen Ansprechen, zieht aber kräftig durch das Drehzahlband. Bei höheren Touren kann sich der Vierzylinder

ein Dröhnen nicht verkneifen - da das maximale Drehmoment aber schon bei recht niedrigen 2.000 Umdrehungen anliegt, kann man ruhig vorher schalten.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsganggetriebe gefällt mit recht kurzen Wegen und angenehmen Bedienkräften, allerdings könnten die Gassen etwas präziser geführt sein. Die Gänge sind passend zueinander gestuft, insgesamt ist die Übersetzung

eher kurz, was dem Sprintvermögen entgegen kommt: Bei 130 km/h rotiert die Kurbelwelle im sechsten Gang mit 3.000 Umdrehungen. Die Berganfahrhilfe gibt es serienmäßig.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Clio ist fahraktiv abgestimmt, sein Heck drängt bei sportlicher Fahrweise leicht nach außen. Dieses Verhalten erhöht den Fahrspaß, leider hat Renault es aber verpasst, das ESP dennoch rechtzeitig eingreifen zu lassen. Weicht man - wie beim ADAC Ausweichtest simuliert - einem Hindernis ruckartig aus, übersteuert der Clio stark und

muss mit geschickten Lenkbewegungen stabilisiert werden.

Der Geradeauslauf auf der Autobahn ist auch auf Spurrinnen für den in dieser Klasse üblichen, kurzen Radstand tadellos.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist den französischen Entwicklern gut gelungen. Angenehm direkt lässt sich der Clio in Kurven steuern, die Rückmeldung über die Beschaffenheit der

Straße ist dabei angemessen. Auch höhere Geschwindigkeiten auf der Autobahn sind dank der ordentlichen Zentrierung des Lenkrads kein Problem.

3,1 Bremse

Mit 36,8 Metern Bremsweg aus 100 km/h reiht sich der Test-Clio im Mittelfeld der im ADAC Autotest geprüften Fahrzeuge ein. Das Bremspedal bietet einen ordentlichen

Druckpunkt und erlaubt eine gute Dosierung der Bremskraft.

3,7 SICHERHEIT

4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Auch nach dem Facelift bietet der Clio keinerlei aktive Sicherheitssysteme. Lediglich Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer sind an Bord, beide immerhin in jedem Clio serienmäßig.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Clio 88 Prozent der Punkte für die Insassensicherheit. Die vorderen Kopfstützen reichen für 1,95 Meter großer Personen aus, hinten ist man bis 1,65 Meter geschützt.

⊖ Nur vier Airbags sind an Bord: Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer. Hinten muss man auf die Luftsäcke verzichten. Verbandkasten und Warndreieck haben keine definierte Halterung und sind deshalb im Notfall unter Umständen nicht schnell griffbereit.

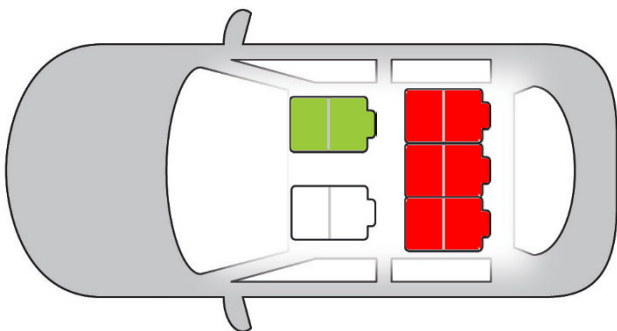
3,9 Kindersicherheit

⊕ Für den Kinderschutz bei einem Crash bekommt der Clio 89 Prozent der Punkte. Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze mit dem Gurt leicht zu befestigen, für die Montage rückwärtsgerichteter Sitze ist der Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktivierbar. Isofix-Halterungen sind aber nur auf den äußeren Rückbankplätzen verfügbar.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren (einfacher Hebel an der Tür) ist auch von Kindern leicht bedienbar. Einen Einklemmschutz für die Fensterheber gibt es nur an der Fahrertür, deshalb sollte man Vorsicht walten lassen,

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

wenn man als Fahrer die hinteren Fenster hochfährt. Hinten außen schränken Kindersitze mit Base den Verstellweg der Vordersitze deutlich ein, hier ist eine Probemontage vor dem Kauf dringend zu empfehlen. Hohe

Kindersitze können außen am Dach anstehen - auf dem Mittelsitz ist dies zwar kein Problem, mangels Isofix und wegen der ungeeigneten Gurthanbindungen kann man einen Sitz hier aber nicht stabil befestigen.

3,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Clio wird mit 66 Prozent der Punkte bewertet. Vor allem die seitlichen Bereiche der Motorhaube und die vorderen Dachsäulen bergen noch erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

4,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der Clio TCe 120 Intens erreicht in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 162 g/km 29 von 60 möglichen Punkten. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei glatt sechs Litern Super auf 100 Kilometer. Die Verbräuche pro 100 Kilometer im Einzelnen: Innerorts 5,8, außerorts 5,2, Autobahn 7,4 Liter.

5,1 Schadstoffe

⊖ Bei den Schadstoffen patzt der Direkteinspritzer: Wegen der hohen Partikelemissionen und den erhöhten CO-Emissionen im Autobahnzyklus erreicht der Renault hier nur neun der maximalen 50 Punkte. Insgesamt kommt der Clio damit auf 38 Punkte und zwei Sterne im ADAC EcoTest.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,5 AUTOKOSTEN

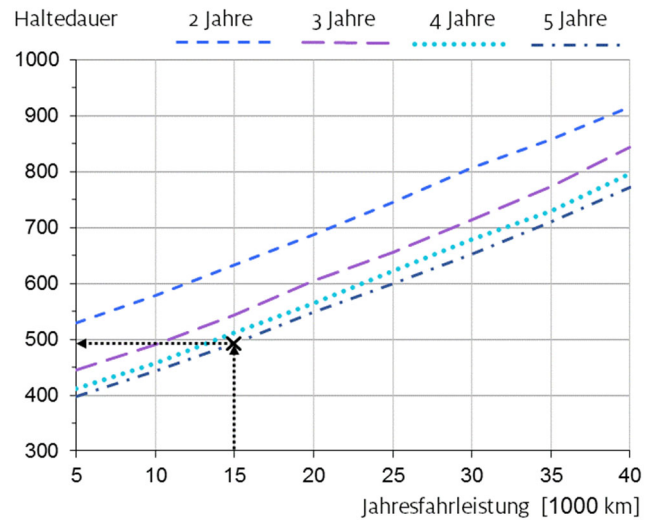
1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ 18.090 Euro stehen für den TCe 120 Intens in der Preisliste. Dann kommt der Renault bereits mit LED-Scheinwerfern, manueller Klimaanlage, hinterer Einparkhilfe, Keyless-Go und Navigationssystem.

Die jährliche Steuer beträgt 70 Euro, spätestens alle 30.000 Kilometer oder zwei Jahre ist eine Inspektion fällig - das Auto legt das Wartungsintervall abhängig vom Fahrstil fest. Die Versicherungseinstufungen sind nicht allzu niedrig, beide Kaskoklassen liegen bei 23.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 493 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.2 16V 75	ENERGY TCe 90	ENERGY TCe 120	ENERGY dCi 90	ENERGY dCi 110 EDC	R.S. EDC	R.S. Trophy EDC
Aufbau/Türen	SR/5	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	4/1618
Leistung [kW (PS)]	54 (73)	66 (90)	87 (118)	66 (90)	81 (110)	147 (200)	162 (220)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	107/4250	140/2250	205/2000	220/1750	260/1750	260/2000	280/1750
0-100 km/h [s]	14,5	12,2	9,0	12,0	11,2	6,7	6,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	167	182	182	181	190	235	235
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6 S	4,7 S	5,3 S	3,3 D	3,5 D	5,9 S	5,9 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	127	105	118	85	90	133	135
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/19	18/19/19	20/23/23	18/20/21	18/19/18	19/26/25	19/26/25
Steuer pro Jahr [Euro]	88	38	70	142	142	110	114
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	426	425	479	436	461	595	622
Preis [Euro]	11.990	15.290	16.490	17.290	19.990	23.390	24.890

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6, geregelt	
Hubraum	1.197 ccm
Leistung	87 kW/118 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km	5,3 l
CO ₂ -Ausstoß	118 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.063/1.732/1.448 mm
Leergewicht/Zuladung	1.165/494 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300/1.146 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Flins

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,2/9,7/13,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,8 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,2/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	137 g/km (WTW* 162 g/km)
Reichweite	750 km
Innengeräusch 130 km/h	71,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.215/444 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/525/940 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	119 Euro	Wertverlust	202 Euro
Monatliche Gesamtkosten	493 Euro		
Steuer pro Jahr	70 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/23/23		
Basispreis Clio ENERGY TCe 120 Intens	18.090 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 26.10.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.380 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.150 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (City-Paket)	590 Euro° (im Paket)/Serie
Parklenkassistent (Easy-Parking-Paket)	790 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera (City-Paket)	590 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Techno-Paket)	Serie/790 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (Komfort-Paket Plus)	390 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten (Komfort-Paket Plus)	390 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz (Komfort-Paket Plus)	Serie/390 Euro
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/590 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,1	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	3,1	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,7
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,5	Fahreigenschaften	2,7
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,8	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	3,2	Bremse	3,1
Innenraum	2,9	Sicherheit	3,7
Bedienung	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,2
Multimedia/Konnektivität	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	3,0
Raumangebot vorn	1,8	Kindersicherheit	3,9
Raumangebot hinten	3,8	Fußgängerschutz	3,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Umwelt/EcoTest	4,1
Komfort	3,3	Verbrauch/CO ₂	3,1
Federung	3,0	Schadstoffe	5,1
Sitze	3,3		
Innengeräusch	4,0		
Klimatisierung	3,6		

Stand: Januar 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.