



Renault Clio E-TECH Hybrid 140 Intens

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (103 kW / 140 PS)

Viele Fahrzeuge sind heutzutage hybridisiert, kombinieren also verschiedene Antriebssysteme. Meistens steht einem Benzinmotor ein Elektromotor bei, bei der technischen Umsetzung gibt es allerhand verschiedene Konzepte. Bei Renault besteht der Antrieb aus einem 1,6 Liter großen Saugbenzinmotor, der über einen Startergenerator eine kleine Batterie laden kann und von diesem auch angetrieben wird. Zudem ist noch ein weiterer Elektromotor verbaut, integriert in das sogenannte Multi-Mode-Getriebe, das Verbrenner und E-Motor auf unterschiedlichste Art und Weise koppeln kann: Entweder nur der Elektromotor treibt an, oder der Verbrenner greift auch ins Geschehen ein. Die tut er entweder als direkter Antrieb oder auch nur, um die Batterie zu laden. Zudem kann die elektrische Kraft in zwei verschiedenen und die Verbrenner-Power in vier verschiedenen Übersetzungen wirken - 15 verschiedene Kombinationen sind laut Renault möglich.

Viel Aufwand, der sich bei zurückhaltender Fahrweise lohnt. Gerade der Innerorts-Verbrauch im Ecotest liegt mit 3,5 Litern Super auf 100 Kilometer angenehm niedrig. Außerorts und vor allem auf der Autobahn zahlt sich die Technik nicht mehr so aus. Insgesamt liegt der Ecotest-Verbrauch bei 4,9 Litern auf 100 Kilometer. Im Alltag fällt auf, dass der Clio nur bei geringer Last das Zusammenspiel der Antriebe komfortabel regelt. Soll es etwas zügiger vorangehen, ist man mit ungewohnt hohen Drehzahlen und dadurch leider auch dröhnender Geräuschkulisse unterwegs - nicht jedermanns Sache. Was allen bei uns erneut gefiel, ist der gut gemachte Innenraum. Gerade im Kleinwagensegment - und nicht nur da - erwartet man heutzutage nicht mehr eine solch wertige Anmutung. Lenkung und Fahrwerk sind ebenfalls eine runde Sache, der Clio ist nicht das allerkomfortabelste Auto, aber übertreibt es nicht mit der Härte. Zudem fährt er sicher und auf Wunsch auch dynamisch ums Eck.

Der Clio ist also ein gutes Auto, ob man allerdings den E-Tech nehmen sollte, muss eine Probefahrt klären. Zudem ist der E-Tech die mit Abstand teuerste Variante des Clio, in der mittleren Intens-Ausstattung liegt er bei mindestens 24.550 Euro. Damit kostet der Hybrid über 3.000 Euro mehr als der gleich starke, aber 100 kg leichtere Turbobenziner ohne Hybridisierung.

Konkurrenten: u.a. Ford Fiesta, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Toyota Yaris, VW Polo.

+ für Kleinwagen bemerkenswert gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sichere Fahreigenschaften, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, geringe Schadstoffemissionen

- unkomfortable Antriebseinheit, hohe Ladekante

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **1,9**

Zielgruppencheck

Familie **3,4**

Stadtverkehr **2,9**

60+ **Senioren** **2,9**

Langstrecke **3,1**

Transport **3,7**

Fahrspaß **3,1**

Preis/Leistung **2,2**

Ecotest ★★★★★☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Der Clio überrascht mit einer für diese Fahrzeugklasse bemerkenswert guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist der Sparschwanz nicht an jeder Ecke zu sehen. Im Gegenteil: Das Interieur macht einen wertigen Eindruck und würde auch manchem Kompaktwagen gut zu Gesichte stehen. Zahlreiche Applikationen in Aluminiumoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten oberen Bereiche von Armaturenbrett und vorderer Türverkleidung. Ansonsten dominiert, wie bei der Konkurrenz, harter

Kunststoff den Fahrgastraum. An der Verarbeitungsqualität im Innenraum gibt es wenig zu kritisieren, auch die Karosserie ist sorgfältig gefertigt.

⊕ Bei der Verkleidung des Unterbodens hat sich Renault sichtlich Mühe gegeben. Nicht nur der vordere und seitliche Bereich sind verkleidet, selbst hinter der mit Aeroelementen versehenen Hinterachse findet man eine glattflächige Kunststoffverkleidung.

3,0 Alltagstauglichkeit

Wie bereits der Vorgänger, ist auch der neue Clio ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Eine dreitürige Variante ist wie bei den meisten Konkurrenten nicht mehr zu haben. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 4,9 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem nur 39 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von 795 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 458 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Eine Reling für das Dach ist nicht erhältlich, mit einem passenden Dachträgersystem kann man dennoch bis zu 80 kg auf das Auto packen. Die Stützlast auf der

Anhängerkupplung kann bis 63 kg betragen, für einen Fahrradträger mit einem E-Bike sollte das reichen, bei zwei E-Bikes könnte es schon knapp werden. Ein Anhänger darf bis zu 900 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 655 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Ein vollwertiges Ersatzrad ist für den Hybrid-Clio nicht erhältlich. Der Wendekreis liegt bei 10,9 m, ein durchschnittlicher Wert für einen Kleinwagen.

2,9 Licht und Sicht

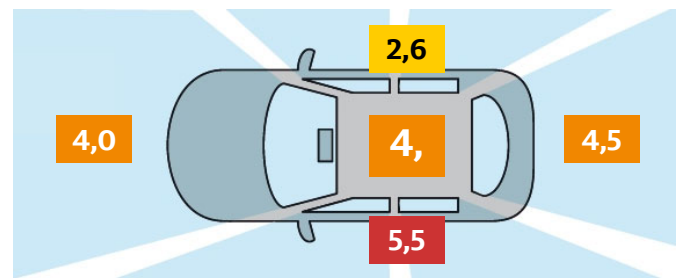
Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorn nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren hinten sind serienmäßig, vorn kosten diese ebenso Aufpreis wie Rückfahrkamera oder 360-Grad-Kamera. Den ehemals erhältlichen Parklenkassistenten bietet Renault für den Clio aktuell nicht mehr an.



Besonders nach schräg hinten schränken die breiten Dachsäulen und die nach oben verlaufenden Fensterunterkanten die Sicht stark ein.

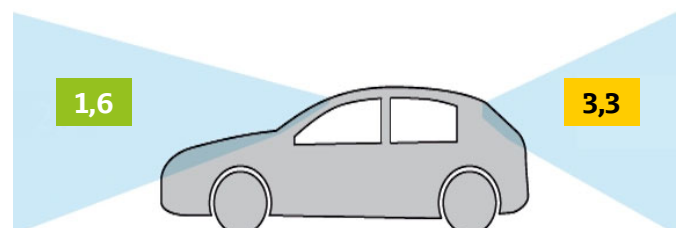
Rundumsicht

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.



Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin sind die Außenspiegel mit einem zusätzlichen asphärischen Bereich ausgestattet und verkleinern dadurch den toten Winkel.

⊕ Der Clio ist ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet ist - das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist gegen Aufpreis verfügbar. Inzwischen

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Clio gelingt relativ leicht, die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch und stören daher kaum. Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 42 cm über der Fahrbahn. Die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Steigt man hinten ein, wirkt lediglich der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die leichten Türen auch an Steigungen gut. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten.

Bis auf den Fahrer finden alle außen sitzenden Insassen einen Haltegriff am Dachhimmel vor.

⊕ Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Fasst man den Türgriff an, entriegelt sich das Fahrzeug, entfernt man sich mit der Keycard wieder vom Fahrzeug, wird automatisch und ohne Zutun des Fahrers wieder verriegelt. Als

3,6 Kofferraum-Volumen

Der neue Clio bietet für einen Kleinwagen einen recht großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter, wenn sich der variable Ladeboden in der unteren Position befindet. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 560 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 915 Liter Volumen verfügbar. Für den getesteten Hybrid-Clio ist der variable Kofferraumboden nicht erhältlich.

3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, unter der ganz geöffneten Klappe findet man bis zu einer Körpergröße von 1.90 m Platz. Zum Schließen der Klappe gibt es innen eine praktische Griffmulde in der Verkleidung. Die

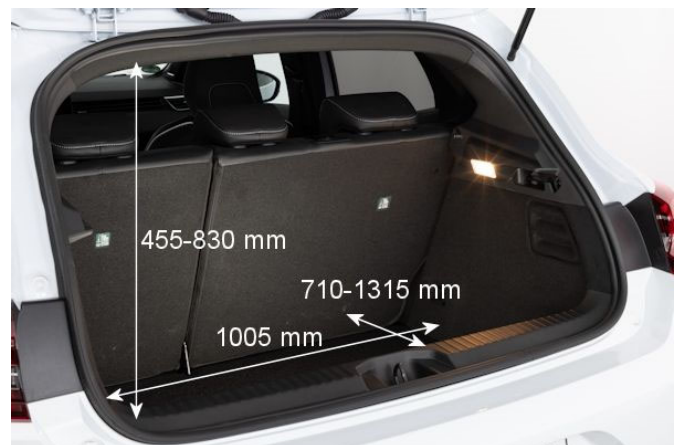
sind für den Clio auch LED-Nebelscheinwerfer, die zudem als Abbiegelicht fungieren, erhältlich. Auch das Bremslicht ist in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt.

⊖ Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Clio lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen sowie die nach hinten ansteigenden hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht ein.

Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht perfekt, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet werden kann - starten konnten wir das Auto bei unserem Test jedoch nicht ohne den Originalschlüssel im Fahrzeug. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist, dass das Keyless-System deaktiviert ist, wenn man das Fahrzeug konventionell über die entsprechende Taste auf der Fernbedienung verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung entriegelt werden.



Mit 250 l Kofferraumvolumen bietet der Clio ein Gepäckabteil von klassenüblicher Größe.

Ladekante befindet sich 77 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 25 cm hohe Stufe. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht durch den bei Hybrid nicht erhältlichen verstellbaren Ladeboden zwangsläufig eine hohe Stufe.

⊖ Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens im Stoßfänger. Dort ist sie nicht nur schwer zu finden, sondern verschmutzt auch schnell und sorgt für schmutzige Finger. Der Kofferraum verfügt nur über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchten kann.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum zwei Taschenhaken, ansonsten kann man kleines Gepäck nicht gezielt verstauen.

2,9 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Im Gegensatz zur Karosserie kommt der Innenraum des neuen Clio stark verändert daher. Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem großen Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems. In der Ausstattung Intens ist das vertikal ausgerichtete Display 7 Zoll groß, der Testwagen hatte die 9,3 Zoll große Ausführung an Bord. Das neue Renault-Bediensystem, das im Clio der fünften Generation seine Premiere feiert, ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen praktischer Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und von Drehreglern für die Lautstärke bzw. zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass das Display weit oben platziert und gut zu erreichen ist. Im Gegensatz zum Vorgänger-Clio ist der Touchscreen nun dem Fahrer zugeneigt. Unterhalb befinden sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole problemlos bedienen. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich endlich auch die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das 7 Zoll große digitale Kombiinstrument, das beim Clio Hybrid immer verbaut ist. Bei den anderen Motorisierungen und dort auch nur in der Basisausstattung verbaut Renault noch analoge Instrumente.

2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Intens ist der neue Clio in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainment-



Mit ca. 77 cm über der Fahrbahn ist die Ladekante doch schon recht hoch.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen, der Getriebewählhebel ist etwas höher angebracht und liegt dadurch gut zur Hand.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Sowohl die Bedienung als auch die Verarbeitung im Innenraum hinterlassen beim Franzosen einen guten Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass zur Kritik.

System Easy Link bietet FM- und DAB-Radio, AUX- und USB-Anschluss und Smartphoneintegration via Apple CarPlay und

Android Auto. Ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) und Auto-Update-Funktion ist ebenso gegen Aufpreis zu haben wie ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern und eine induktive Lademöglichkeit für das

Smartphone.

Mithilfe der App My Renault lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

2,4 Raumangebot vorn

⊕ Für einen Kleinwagen bietet der Clio in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot, bis knapp 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,05 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch nicht

sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch das hoch aufbauende Armaturenbrett und die hohe Seitenlinie geschmälert. Der dunkle Dachhimmel des Testwagens ist optional, serienmäßig ist er in einem Grauton gehalten.

4,1 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe geht es im Clio recht beengt zu. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für gerade einmal knapp 1,75 m große Mitfahrer. Überm Kopf ist bei Personen dieser Größe wegen der nach hinten abfallenden Dachlinie nur noch wenig Luft. Das Raumgefühl ist nicht sonderlich großzügig, wofür neben der hohen Seitenlinie auch die schmalen Seitenfenster verantwortlich sind.

3,2 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es nicht. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, in den Türfächern lässt sich auch eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist bemerkenswert groß, lässt sich aber weder abschließen noch klimatisieren.



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

⊖ Hinten finden die Insassen wenige Ablagemöglichkeiten vor. Die Türfächer sind recht klein, Becherhalter sucht man hier vergebens. Immerhin lassen sich in den Lehnentaschen kleinere Gegenstände verstauen.

3,1 KOMFORT

3,1 Federung

Der Clio hat ein in der Kleinwagenklasse übliches Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten. Verstellbare Dämpfer sind wie bei den meisten Konkurrenten nicht erhältlich.

Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort.

Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf

Unebenheiten an, zudem machen sich die optionalen 17-Zöller mit niedrigem Querschnitt negativ bemerkbar. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Franzose wacker, die Fahrt darüber wird im Clio nicht zur Folter für die Insassen.

3,1 Sitze

Erst ab der Ausstattung Intens lässt sich auch der Beifahrersitz in der Höhe verstellen. Abgesehen von der Längs- und Lehnenneigungsverstellung bieten die Vordersitze aber keine

weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist hingegen serienmäßig an Bord.

Die vorderen Sitze bieten einen ordentlichen Sitzkomfort und

passen auch etwas größeren Personen gut. Wer mehr Seitenhalt durch stärker ausgeformte Seitenwangen möchte, kann sich Sportsitze in den Clio konfigurieren.

In der zweiten Reihe sitzt man natürlich nicht so komfortabel wie vorn, unbequem ist es dort allerdings nicht. Die Rückbank

ist ausreichend konturiert, die Polsterung jedoch recht weich. Hinzukommt, dass der Kniewinkel wegen der recht tiefen Bank spitz ist. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht - auch nicht gegen Aufpreis.

3,6 Innengeräusch

Der Clio bietet einen auch nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Dominiert wird die Klangkulisse vom Vierzylinder-Benziner, der unter Last mit oft hohen Drehzahlen dröhnend auf sich aufmerksam macht. Ebenfalls deutlich vernehmbar sind die Abrollgeräusche der 17-Zoll-

Bereifung, das Fahrwerk poltert beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas.

Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung im Innenraum bestätigt: Mit 70,0 dB(A) bei 130 km/h fährt der Clio auch hier ein durchschnittliches Ergebnis ein.

3,1 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Intens rüstet Renault den Clio mit einer Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt. Für die kalten Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze sowie ein heizbares Lenkrad. Ebenfalls gegen Aufpreis zu haben sind getönte Scheiben ab der B-Säule, die die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung schützen.

⊖ Wie inzwischen bei Kleinwagen gang und gäbe verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehrädchen zum Justieren der Luftmenge. Somit lässt sich diese nicht unabhängig von der Richtung einstellen. Auch typisch Kleinwagen: Bis auf diejenigen unter den Vordersitzen gibt es keine Luftdüsen für den Fond.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

140 PS Systemleistung proklamiert Renault für den Clio E-Tech, die sich aus einem 91 PS starken Benziner mit 1,6 Litern Hubraum und zwei Elektromotoren mit zusammen 69 PS ergeben. Maximal, und zwar im rein elektrischen EV-Modus, sind 205 Nm verfügbar.

Damit ist der Franzose damit ordentlich motorisiert. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Clio in 5,6 Sekunden, von 80 auf 120 km/h braucht er eine Sekunde länger. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,9 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 180 km/h.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu

hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad und an die Pedalerie ab. Brummen ist nicht auffällig, da die Automatik niedrige Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen.

2,9 Schaltung/Getriebe

Renault verbaut im Clio E-Tech 140 ein Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen und wechselt teils hektisch und unvorhersehbar durch die unterschiedlichen Kombinationsmöglichkeiten. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die

Automatik unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und ruckt deutlich. Beim Anfahren reagiert das Getriebe etwas verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – der Fahrer muss etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt.

Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur

Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht.

Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Clio gegen Aufpreis auch eine Auto-Hold-Funktion.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Clio besticht durch seine ausgeprägte Fahrstabilität. Den ADAC Ausweichtest absolviert er aufgrund seines neutralen Fahrverhaltens und der sehr feinfühligem ESP-Regelung nicht nur sehr sicher, sondern lässt sich dabei auch erstaunlich schnell um die Pylonen zirkeln. Das gleiche Bild zeigt sich auf öffentlichen Straßen. Der Kleinwagen überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht aus der Ruhe bringen. Trotz des nicht allzu agilen Handlings bleibt er in schnell durchfahrenen

Kurven lange neutral und beginnt erst spät, über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Lupft man in der Kurve das Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Die Traktion der Vorderräder kommt mit der sanft einsetzenden Leistung meist gut zurecht. Tritt dennoch Schlupf auf - etwa auf rutschigem Untergrund - greift die Antriebsschlupfregelung gezielt ein.

2,2 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, Lenkbefehle aus der Mittellage heraus werden spontan umgesetzt. Dementsprechend gut ist die Präzision auf

kurvigem Streckenverlauf - der Clio lässt sich präzise und ohne größere Korrekturen dirigieren. Die erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Clio E-Tech bereits nach 34,7 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit

gehen ebenfalls in Ordnung, das Zusammenspiel aus Rekuperation und Radbremsen funktioniert manierlich.

2,2 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Clio hat zahlreiche Assistenzsysteme an Bord, die meisten davon sogar serienmäßig. So ist bereits in der Basisausstattung eine Kamera dabei, mit deren Hilfe der Kleinwagen u. a. einen Spurhalteassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Notbremsystem samt Kollisionswarnung und Fußgängererkennung realisiert. Ein Geschwindigkeitsregler samt -begrenzer ist ebenfalls standardmäßig dabei, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält, ist gegen Aufpreis erhältlich. Auch ein Totwinkelwarner ist optional verfügbar. Der nur beim Hybrid verfügbare Autobahn-/Stauassistent kombiniert den Abstandtempomaten samt Wiederanfahrautomatik mit der Zentrierfunktion des Spurhalteassistenten und assistiert so auf der Autobahn bei Bedarf weitgehend und im Geschwindigkeitsbereich bis 170 km/h.
























⊖ Aufgrund eines Halbleitersmangels infolge der Covid-19-Pandemie verfügen die meisten Ausstattungsvarianten des Renault Clio nicht über alle für die 5-Sterne-Crashbewertung 2019 erforderlichen Sicherheitsmerkmale. Insbesondere werden diese Fahrzeuge ohne Radar angeboten, was jedoch für eine effektive autonome Notbremsung (AEB) notwendig ist. Der Renault-Händler informiert bei Bedarf zum aktuellen Stand.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der neue Clio im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP auf 96 Prozent der möglichen Punkte - ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Renault Clio E-TECH Hybrid ist eine Variante des Clio. Es wurden einige zusätzliche Tests und Prüfungen durchgeführt, um sicherzustellen, dass die Bewertung des Clio, der 2019 Crashtests unterzogen wurde, auch für die Hybridvariante gilt.

Renault stattet den Clio wie in dieser Klasse üblich mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Notrufsystem, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam. Leider nur außen, denn die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht so weit herausziehen. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Im

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremsystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	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 (indirekt)

Zubehör ist ein Trenngitter für den Kofferraum zu haben - das ist ungewöhnlich für einen Kleinwagen.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Clio bei den ADAC Crashtests gemäß Euro NCAP 89 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet und bietet wie auch die äußeren Rücksitze Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe - vorbildlich. Auf den äußeren Fondsitzen hingegen stoßen hohe Kindersitze an die C-Säule, auf dem Mittelsitz hingegen erschwert die enge Gurtgeometrie eine sichere Montage. Nutzt man im Fond platznehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines im Türrahmen angebrachten Schalters "kinderleicht" deaktivieren lassen.

3,0 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Clio im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP 72 Prozent der erreichbaren Punkte - ein durchschnittliches Ergebnis. Während der mittlere Bereich der Fahrzeugfront recht nachgiebig ausgelegt ist, bergen die äußeren Bereiche ein etwas höheres Verletzungsrisiko.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Clio E-Tech 140 liegt im Ecotest bei 4,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 134 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 39 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt die Hybridisierung einen Verbrauchsvorteil. Hier liegt der Kraftstoffkonsum bei 3,5 l, außerorts bei 4,6 l und auf der Autobahn bei 6,3 l Super pro 100 km.

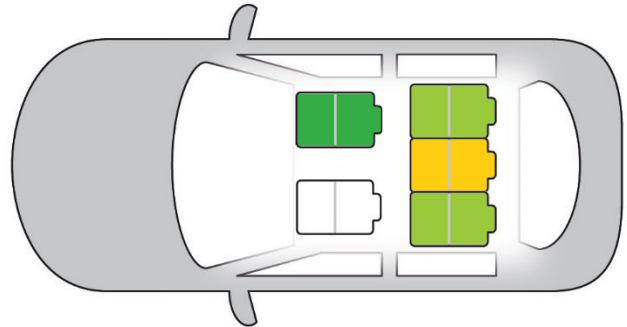
1,2 Schadstoffe

⊕ Der Clio E-Tech 140 punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt 48 von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Clio also stolze 87 Punkte und somit vier Sterne im ADAC Ecotest. Auch bei der Überprüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

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)

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	3,5		
Durchschnitt	6,0 D		7,7 B
Landstraße	4,6		
Durchschnitt	4,8 D		5,6 B
Autobahn	6,3		
Durchschnitt	6,6 D		7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9		
Durchschnitt	5,5 D		6,5 B

1,9 AUTOKOSTEN

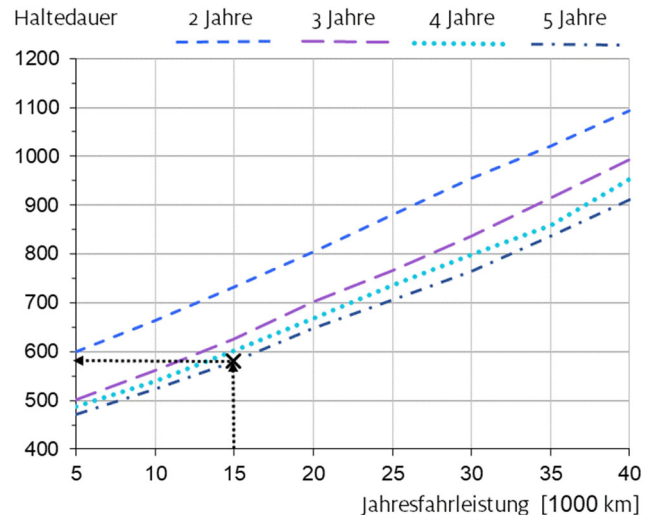
1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Clio E-Tech 140 Intens steht für 24.550 Euro in der Preisliste. Damit kostet der Hybrid über 3.000 Euro mehr als die gleich starke, aber gut 100 kg leichtere Variante mit einem reinen Benzinmotor. Man muss den Hybrid schon lange fahren, um den Verbrauchsvorteil auch finanziell auszukosten.

Als Intens ist der Clio für einen Kleinwagen allerdings recht umfangreich ausgestattet. So wartet er unter anderem mit LED-Scheinwerfern, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und digitalen Instrumenten auf. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und nicht zu teuren Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen. Die Steuer beträgt 34 Euro pro Jahr.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 580 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 65 Life	TCe 90 Zen	TCe 140 Intens	E-TECH Hybrid 140 Zen	BLUE dCi 100 Business Edition	TCe 100 LPG Intens
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1333	4/1598	4/1461	3/999
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	67 (91)	103 (140)	103 (140)	74 (100)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3600	160/2000	260/1750	205/3200	260/1750	160/2000
0-100 km/h [s]	17,1	12,2	9,4	9,9	11,4	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	180	205	180	188	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,9/n.b. S	4,9/n.b. S	5,3/n.b. S	3,6/n.b. S	3,6/n.b. D	6,7/n.b. FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	112/116	112/117	122/120	82/96	95/108	106/107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/19	18/18/19	19/21/21	19/21/21	19/21/21	18/18/19
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	14.550	18.000	21.500	23.100	21.250	20.750

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 Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, geregelt	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	103 kW/140 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 3.200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,3 l
CO ₂ -Ausstoß	82 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.050/1.798/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.313/445 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	254/1.069 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	655/900 kg
Stützlast/Dachlast	63/80 kg
Tankinhalt	39 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowenien, Novo mesto

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,7 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,5/4,6/6,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	116 g/km (WTW* 134 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	70,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.300/458 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/560/915 l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	66 Euro
Fixkosten	108 Euro	Wertverlust	293 Euro
Monatliche Gesamtkosten	580 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	34 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/21		
Basispreis Clio E-TECH Hybrid 140 Intens	24.850 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.11.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	9.631 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	300 Euro° (Paket)/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	300 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/700 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	450 Euro (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	450 Euro (Paket)/600 Euro (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	250 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	ab 600 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	750 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	400 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	400 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 390 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: November 2021
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.