- Otto-Motor
- 23.200 €
- 84 kW/115 PS
- 806 km
- 5,2 l pro 100 km




# Renault Clio TCe 115 Techno

## Fünftürige Schrägheckklimousine der Kleinwagenklasse

Mittlerweile gibt es den Renault Clio in der sechsten Generation. Von Beginn an ist der Kleinwagen ein Erfolg und wurde bisher rund 17 Millionen Mal gebaut. Ein wesentlicher Grund dafür ist sicher auch das Preis-Leistungs-Verhältnis. Die Preise beginnen für die Basisvariante bei 19.990 Euro. Dem ADAC Autotest stellt sich der Basis-Benziner in der mittleren Ausstattungslinie Techno für mindestens 21.750 Euro. Mit einem Testverbrauch von nur 5,2 l/100 km beweist Renault, dass klassische Antriebstechnik durchaus konkurrenzfähig gegenüber komplizierten Hybridantrieben sein kann. Unter der Haube steckt nämlich nur ein „einfacher" Dreizylinder-Turbo ohne Hybridisierung. Das geringe Leergewicht von nur 1,2 t leistet hier einen positiven Beitrag. Der Benziner gehört zwar nicht zu den spritzigsten Vertretern seiner Art, dafür bereitet der handliche Kleinwagen mit seiner Handschaltung und der sportlich-straffen Fahrwerksabstimmung durchaus Fahrfreude. Das Cockpit schafft einen gelungenen Kompromiss zwischen aktueller Technik, bewährten Bedienelementen und moderner Optik – man kommt schnell und intuitiv mit dem Renault klar. Kritik muss sich der Franzose für die klassentypisch beengten Platzverhältnisse im Fond und die unpraktischen Klapptürgriffe hinten gefallen lassen. Zudem zeigt der agile Clio im ADAC Ausweichtest Schwächen im Grenzbereich. Punkten kann er wiederum mit seiner praxistauglichen Sicherheits- und Komfortausstattung. Nahezu alles, was man im Kleinwagen-Alltag gebrauchen kann, ist mit dabei oder gegen einen schmalen Taler konfigurierbar. Ein paar mehr Ablagen dürfte der Innenraum seinen Insassen dennoch bieten. Luft nach oben gibt es sicherlich immer, aber unterm Strich ist der Clio eine gute Wahl.

✓ **einfache Bedienbarkeit, sparsamer Antrieb, gute Fahrleistungen, praxistaugliche Sicherheits- und Komfortausstattung**

✗ **beengter Fond, wenig Ablagen, Fondtür mit unpraktischem Klapptürgriff, Schwächen im ADAC Ausweichtest**

**ADAC Urteil**

| | |
|---|---|
| 2,6 | Autotest |
| 1,9 | Autokosten |

**ADAC Zielgruppencheck**

| | |
|---|---|
| 3,3 | Familie |
| 2,9 | Stadtverkehr |
| 2,9 | Senioren |
| 2,8 | Langstrecke |
| 3,5 | Transport |
| 2,2 | Fahrspaß |
| 2,2 | Preis/Leistung |

**Konkurrenten**

u. a. Hyundai i20, MG MG3, Opel Corsa, Peugeot 208, Seat Ibiza, Skoda Fabia, Suzuki Swift, VW Polo

Alle Infos und Bilder auch digital auf adac.de

ADAC © ADAC e.V.

# Inhaltsverzeichnis


**3,1 Karosserie 03**

Verarbeitung 03
Alltagstauglichkeit 03
Licht und Sicht 03
Ein-/Ausstieg 04
Kofferraum-Volumen 04
Kofferraum-Nutzbarkeit 04
Kofferraum-Variabilität 05

**2,8 Innenraum 05**

Bedienung 05
Multimedia 06
Raumangebot vorn 06
Raumangebot hinten 06
Innenraum-Variabilität 07

**3,2 Komfort 07**

Federung 07
Sitze 07
Innengeräusch 07
Klimatisierung 07

**2,5 Antrieb 08**

Fahrleistungen 08
Laufkultur 08
Getriebe 08

**2,3 Fahreigenschaften 08**

Fahrstabilität 08
Lenkung 08
Bremse 09

**2,4 Sicherheit 09**

Aktive Sicherheit 09
Passive Sicherheit 09
Kindersicherheit 10
Sicherheit ungeschützte Personen 10

**2,0 Umwelt 10**

Verbrauch 10
Umwelteinfluss 10

**1,9 Autokosten 10**

Monatliche Gesamtkosten 10

**Motorvarianten 11**

**Fahrzeugdaten 12**

**Bilder 13**


**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

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2026 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2026 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.

ADAC © ADAC e.V.

# 3,1 Karosserie

## 3,2 Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie des Clio gibt wenig Grund zur Klage. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig und schmal, die Motorhaube und die Heckklappe sind sauber eingepasst. Beim Gepäckabteil haben sich die Franzosen hingegen weniger Mühe gegeben: Der Ladeboden besteht aus einem schwach verstärkten Filz, der weder sonderlich solide noch langlebig wirkt. Zudem kommt die Heckklappe im oberen Bereich ohne Verkleidung aus und unterhalb des Ladebodens blickt man an einigen Stellen ebenfalls auf das blanke Karosserieblech.

Das Interieur ist insgesamt gut verarbeitet, selbst auf schlechtem Untergrund ist kein Klappern oder Knistern zu vernehmen. Störend fallen lediglich einige scharfe Kunststoffgrate etwa an den Sonnenblenden und am Handschuhfach auf. Zudem kann man hier und da bei beherztem Griff an Teilen des Interieurs Knarzgeräusche erzeugen.

Der Innenraum wirkt dank der Stoff-Applikationen an Armaturenbrett und vorderen Türen sowie der metallisch anmutenden Zierleiste am Armaturenbrett für Kleinwagenverhältnisse durchaus wertig. Bei genauerem Hinsehen wird der gerade in diesem Fahrzeugsegment vorherrschende Kostendruck aber gut sichtbar: Das Armaturenbrett und die Türverkleidungen sind sonst primär aus Hartplastik. Geradezu billig wirken die hinteren Türverkleidungen, die gänzlich aus Hartplastik bestehen – selbst die Armauflagen.

✓ Der Unterboden ist außer am Heck glattflächig verkleidet. An unverkleideten Stellen ist reichlich Unterbodenschutz sichtbar.

✗ Einige Achsteile, wie z. B. die Antriebswellen, weisen jetzt schon Rostansätze auf. Die Motorhaube wird, wie in dieser Klasse üblich, von einem Stab offengehalten. Der Hebel zur Entriegelung der Haube macht keinen soliden Eindruck.

## 2,9 Alltagstauglichkeit

Der Clio ist ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Setzt man den Testverbrauch von 5,2 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem lediglich 42 l großen Tank eine theoretische Reichweite von 806 km – ein guter Wert für einen Kleinwagen. Die maximal mögliche Zuladung des Testwagens liegt bei 461 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Eine Reling für das Dach ist zwar nicht erhältlich, aber mit einem passenden Dachträgersystem kann man dennoch bis zu 80 kg auf dem Auto transportieren. Die zulässige Stützlast beträgt 75 kg – für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte dies gerade reichen. Ein Anhänger darf bis zu 900 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es nur bis zu 615 kg sein. Optional ist ein Notrad erhältlich, das Platz unter dem Ladeboden findet, wo beim Testwagen das serienmäßige Pannenset in einer separaten Box gelagert ist.

Der fünfsitzige Clio streckt sich auf überschaubare 4,12 m und macht sich mit 2,01 m inklusive der Außenspiegel nicht sonderlich breit. In Kombination mit dem Wendekreis von 11,0 m ist er für den wuseligen Stadtverkehr damit gut geeignet.

## 3,2 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich hinten gut, vorn nur mäßig abschätzen – das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vor dem Fahrzeug kann man gut sehen, hinten fällt das aufgrund der hohen Fensterunterkante etwas schwerer. Parksensoren hinten und eine Rückfahrkamera sind Serie. Eine 360-Grad-Kamera sowie einen Parkassistenten gibt es für den Techno nicht, dafür aber im Paket u. a. Parksensoren vorn.



Die breiten C-Säulen sowie die ansteigende Seitenlinie schmälern die Sicht nach schräg hinten.

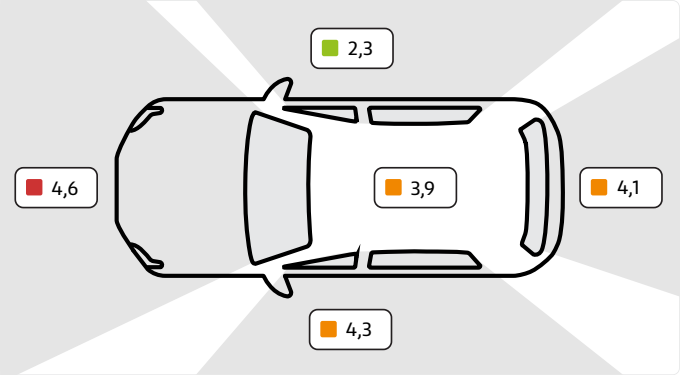
✓ Der Clio ist bereits ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist angenehm hell und homogen, der Lichtkegel dürfte allerdings etwas breiter ausfallen. In puncto Lichtfunktionen hat der Kleinwagen allerdings wenig zu bieten: Er bringt lediglich einen statischen Fernlichtassistenten mit. Abbiege- oder Kurvenlicht sind ebenso wenig erhältlich wie eine Scheinwerferreinigungsanlage. Die Leuchtweitenregulierung erfolgt manuell; immerhin gibt es hierfür eine gut erreichbare Taste links vom Lenkrad. Zudem wird die aktuelle Einstellung im Kombiinstrument angezeigt. Das Bremslicht ist in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt, zudem umfasst das Tagfahrlicht nicht nur die vorderen, sondern auch die hinteren Leuchten. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab.

✗ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Clio lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen sowie die sich nach hinten verjüngenden hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht ein. Ist der Warnblinker eingeschaltet, kann mit dem Blinker keine Fahrtrichtung mehr angezeigt werden.

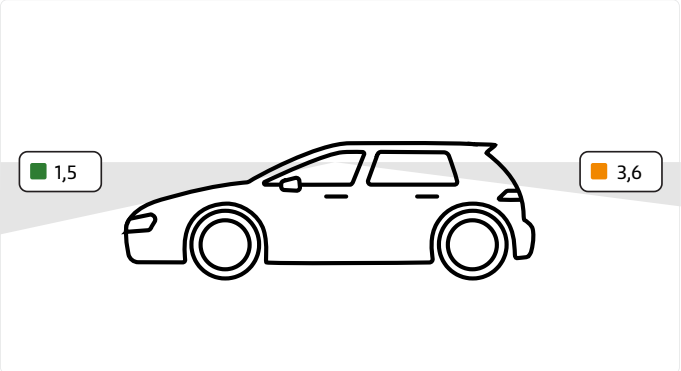
Leider verfügen die Außenspiegel nicht über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert

© ADAC e.V.

und somit die Sicht nach hinten verbessert. Eine automatische Abblendfunktion ist für diese ebenfalls nicht zu haben. Sowohl die Scheinwerfer als auch die Brems-, Blink- und Nebelschlussleuchten sind recht klein, aber leuchtstark ausgeführt, wodurch man bei direktem Blick in die Leuchten geblendet werden kann. Größere Lichtaustrittsflächen wären hier besser.




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




Vorderes und hinteres Nahfeld – Die Noten zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Clio gelingt zufriedenstellend. Vorn fordern die Schweller einen größeren Schritt, hinten ist der Zustieg ob der Abmaße des Clio generell etwas beengt. Die Sitzfläche des Fahrersitzes befindet sich in der untersten Position 43 cm über der Fahrbahn und ist damit nicht zu tief. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten der Türen. Sie sind kräftig genug ausgelegt und halten die leichten Türen auch an Steigungen gut offen.

Während der Clio vorn über praktische Bügeltürgriffe verfügt, kommen hinten unpraktische Klappgriffe zum Einsatz. Diese sind zwar elegant in die Seitenscheibe integriert, womit der Clio auf den ersten Blick glatt als Dreitürer durchgehen könnte, für kleine Kinder sind sie jedoch nur schwer zu erreichen.

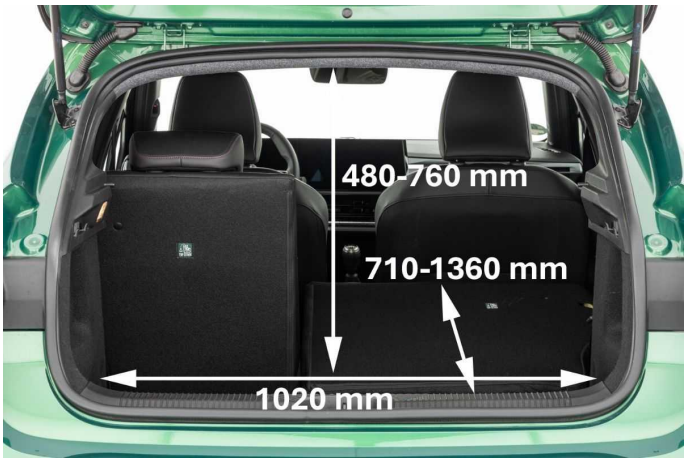
✓ Nicht nur die Front- und Heckleuchten, sondern auch zusätzliche LED-Spots im Design des Renault-Logos in den Außenspiegeln erhellen den Bereich rund um das Fahrzeug.

Falls die Schlüsselkarte ausfällt, befindet sich im Inneren ein mechanischer Notschlüssel. Zudem kann über die App ein digitaler Schlüssel eingerichtet werden, wodurch das Smartphone zum Fahrzeugschlüssel wird. Über die App kann der Schlüssel auch versandt werden.

✗ Nur der Beifahrer darf sich über einen praktischen Haltegriff am Dachhimmel freuen. Das schlüssellose Schließsystem verfügt über einen ungenügenden Diebstahlschutz. Im Test konnte das Fahrzeug mittels eines Funkverlängerers zumindest geöffnet werden. Weitere Informationen unter adac.de/keyless

## 3,5 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen bei aufgestellten Rücksitzlehnen kann sich mit 270 l für einen Kleinwagen durchaus sehen lassen. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach, erweitert sich das Volumen auf 330 l. Alternativ kann man im Kofferraum bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante, lassen sich bis zu 630 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen bietet der kleine Franzose ein Ladevolumen von bis zu 990 l. In der Reserveradmulde ist Platz für weitere 30 l.




Das Standardvolumen beträgt ordentliche 270 l.

## 3,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

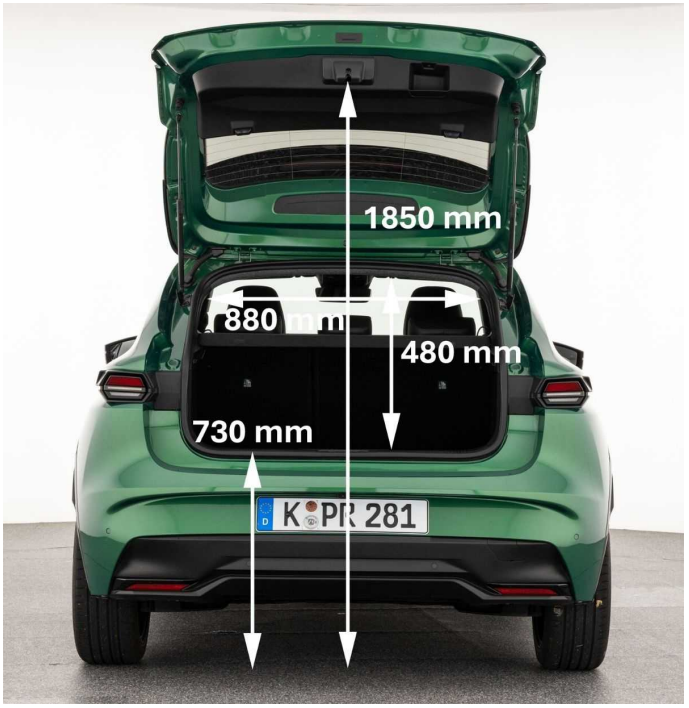
Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, eine elektrische Betätigung ist für den Clio wie bei den meisten Kleinwagen nicht zu haben. Die Klappe öffnet 1,92 m hoch, womit die meisten Personen vor schmerzhaften Kopfnüssen gefeit sein sollten. Zum Schließen gibt es innen eine praktische Griffmulde in der Verkleidung. Die Ladekante befindet sich mit 73 cm recht hoch über dem Boden, zudem ergibt sich eine rund 20 cm hohe Stufe zwischen Ladeboden und Ladekante.

✗ Bei umgeklappten Rücksitzlehnen entsteht eine unpraktische Stufe, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen erschwert. Der Kofferraum verfügt nur über eine Halogenlampe auf der linken Seite, die das Gepäckabteil bei Dunkelheit nicht optimal ausleuchtet. Zudem vermissen wir einen 12-V-Anschluss, um etwa eine Kühlbox im Kofferraum zu betreiben.

© ADAC e.V.

### 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum vier Taschenhaken, aber keine weiteren Ablagemöglichkeiten für kleinere Gegenstände. Lediglich unter dem Ladeboden in der Reserveradmulde ist Platz.




Der Kofferraum ist gut zugänglich, allerdings fällt die Ladekante recht hoch aus und die Stufe zum Ladeboden stört beim Entladen.

## 2,8 Innenraum

### 2,1 Bedienung

✓ Das Cockpit wird von zwei Bildschirmen dominiert: einem 10-Zoll-Kombiinstrument sowie einem 10,1-Zoll-Zentraldisplay. Letzteres bündelt die meisten Fahrzeugfunktionen und überzeugt mit schnellen Reaktionen sowie guter Erreichbarkeit, zumal es dem Fahrer leicht zugeneigt ist. Der Umfang des Fahrzeugmenüs bleibt erfreulicherweise überschaubar, auch die Google-basierte Menüstruktur erschließt sich nach kurzer Eingewöhnung. Bedienflächen für den Schnellzugriff sind vorhanden, die Individualisierungsmöglichkeiten sind jedoch begrenzt. Für das Navigationssystem gibt es keinen Schnellzugriff – dieses ist aber auf dem Startbildschirm immer gut zu erreichen.

Renault spendiert dem Clio eine separate Klimabedieneinheit. Das verdient ausdrückliches Lob und steigert die Bedienfreundlichkeit deutlich. Auch der Warnblinker und die Taste für die Zentralverriegelung sind unterhalb dieser Leiste als konventionelle Tasten ausgeführt. Im Gegensatz zu berührungsempfindlichen Touchflächen lassen sie sich selbst in Eile zuverlässig betätigen. An anderer Stelle zeigt sich Renault ebenfalls erfreulich „altmodisch" und setzt für die Einstellung der Außenspiegel sowie des Lenkrads auf klassische Tasten beziehungsweise Hebel.

Der Schalthebel für das manuelle Getriebe ist gut erreichbar in der Mittelkonsole gelegen und der Startknopf hinter dem Lenkrad lässt sich blind ertasten. Ebenfalls erfreulich ist die bewährte Bedienung des Scheibenwischers mittels rechtem Hebel hinter dem Lenkrad und der Lichteinstellung per Drehschalter am Blinkerhebel. Einen analogen Tacho kann man sich nicht anzeigen lassen, dafür aber einen Drehzahlmesser.

Das Multifunktionslenkrad lässt sich trotz seiner Touch-Optik problemlos bedienen und verzichtet auf Wischgesten. Fünf Assistenzsysteme können individuell konfiguriert werden; die gespeicherte Einstellung lässt sich durch zweimaliges Drücken der sogenannten My-Safety-Switch-Taste aufrufen. Diese befindet sich allerdings in der etwas verdeckten Schalterleiste links vom Lenkrad. Einmal verinnerlicht, ist die Funktion ein wahrer Segen, um nicht nach jedem Fahrzeugstart erneut müßig seine präferierten Einstellungen einzeln konfigurieren zu müssen.

✗ Der Renault-typische Bediensatellit für das Audiosystem befindet sich rechts unten hinter dem Lenkrad außerhalb des direkten Sichtfelds und verlangt etwas Eingewöhnung. Abseits der Satelliten lässt sich die Audiolautstärke nur über zwei Tasten oben auf dem Zentraldisplay ändern. Das muss man wissen – ein Drehregler mit Mutefunktion wäre hier die bessere Lösung. Der Hebel für die Neigungseinstellung der Sitzlehne ist ergonomisch ungünstig weit hinten am Sitz positioniert.

© ADAC e.V.



Der Clio punktet mit seiner übersichtlichen Cockpitgestaltung und der guten Bedienbarkeit. Besonders lobenswert ist die separate Klimabedieneinheit.

## 1,8 Multimedia

✓ In der Ausstattungslinie Techno präsentiert sich der Clio auch in Sachen Konnektivität zeitgemäß und umfangreich ausgestattet. Das serienmäßige Infotainmentsystem OpenR link umfasst ein FM- und DAB-Radio, zwei USB-C-Anschlüsse sowie die kabellose Smartphone-Integration mittels Apple CarPlay und Android Auto. Ebenfalls serienmäßig an Bord sind ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen und automatischen Kartenupdates – das ist bemerkenswert für einen spitz kalkulierten Kleinwagen. Fünf Jahre lang wird der Clio kostenfrei mit softwareseitigen Aktualisierungen Over-the-Air (OTA) versorgt. Acht Jahre lang stehen kostenfrei Fernsteuerungsfunktionen über die My Renault-App zur Verfügung. Der Franzose bietet über den Google-Play-Store zahlreiche In-Car-Apps. Gegen Aufpreis zu haben ist die in der Mittelkonsole günstig gelegene, induktive Ladeschale für das Smartphone.

✗ Vorn vermissen wir einen 12-V-Anschluss und hinten USB-Ladeanschlüsse für die Mitfahrer. Immerhin gibt es dort einen 12-V-Anschluss.

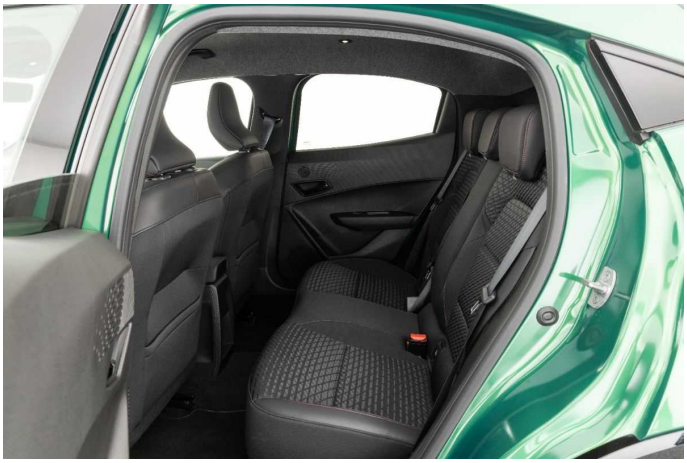
## 2,6 Raumangebot vorn

Der Clio bietet in der ersten Reihe ein gutes Platzangebot. Hinter dem Lenkrad können 1,90 m große Menschen den Sitz weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für über zwei Meter Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt kleinwagentypisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch das hoch aufbauende Armaturenbrett, die hohe Seitenlinie sowie den dunklen Dachhimmel geschmälert. Bei Dunkelheit sorgt die serienmäßige Ambientebeleuchtung für eine angenehmere Atmosphäre. Ihre Farbe und Helligkeit lassen sich sogar einstellen.

## 4,5 Raumangebot hinten

✗ In der zweiten Reihe geht es im Clio recht beengt zu. Ist der Vordersitz für eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond gerade einmal für knapp 1,75 m große Mitfahrer. Die Kopffreiheit fällt etwas besser aus und ist zumindest für 1,80 m große Insassen ausreichend bemessen. Das Raumgefühl ist nicht sonderlich großzügig, dafür sind neben der hohen und nach hinten ansteigenden Seitenlinie auch die schmalen Seitenfenster sowie der dunkle Dachhimmel verantwortlich. Die Ambientebeleuchtung setzt sich hinten nicht fort.

© ADAC e.V.



Das Platzangebot in der zweiten Sitzreihe wird durch die bescheidene Beinfreiheit eingeschränkt.

### 4,0 Innenraum-Variabilität

✕ Die Variabilität des Innenraums beschränkt sich auf die asymmetrisch geteilt umklappbare Rücksitzlehne; verschiebbare Rücksitze oder neigungsverstellbare Lehnen, wie sie in dieser Fahrzeugklasse nur selten anzutreffen sind, bietet der Clio nicht.

Das Angebot an Ablagen fällt überschaubar aus. Die Türfächer vorne wie hinten fallen klein aus. Hinten fassen sie nicht einmal 1-l-Flaschen. Becherhalter gibt es im gesamten Innenraum nur einen in der Mittelkonsole vorn. Immerhin hat der Clio eine geschlossene Ablage unter der Mittelarmlehne vorn sowie eine Ablage für das Smartphone in der Mittelkonsole. Im Fond dürfen sich die Insassen über geschlossene Lehnentaschen freuen.

Das Handschuhfach ist nicht sonderlich groß und zudem weder abschließbar noch beleuchtet.

Optional ist das YouClip-Sortiment verfügbar, welches verschiedene Halterungen und z. B. einen flexibel platzierbaren Becherhalter beinhaltet.

## 3,2 Komfort

### 3,1 Federung

Beim Clio TCe 115 Techno kommt ein klassisches Stahlfeder-Fahrwerk zum Einsatz. Die Hinterachse ist als Verbundlenkerkonstruktion ausgeführt, vorn kommt eine McPherson-Achse mit Stabilisator zum Einsatz.

Insgesamt hinterlässt das Fahrwerk einen ordentlichen Eindruck und bietet einen zufriedenstellenden Federungskomfort. Die Abstimmung ist eher sportlich straff und lässt einen Hauch von Gokart-Gefühl aufkommen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten reagiert der Franzose auf Unebenheiten jedoch etwas hölzern, wobei sich die optionalen 18-Zoll-Räder mit ihrer niedrigen Reifenflanke negativ bemerkbar machen. Auf schlechten Landstraßen bleiben die Aufbaubewegungen angenehm begrenzt; lediglich bei regelmäßig aufeinanderfolgenden Anregungen wirkt das Fahrzeug etwas unruhig. Längere Autobahnfahrten lassen sich aber problemlos abspulen. Die Hinterachse ist deutlich straffer abgestimmt, was man beim Überfahren von Geschwindigkeitshügeln deutlich erleben kann. Bei Kopfsteinpflaster vibriert und dröhnt es im Innenraum schon ordentlich, erträglich ist dies aber allemal.

### 3,5 Sitze

Abgesehen von der Längsverstellung, der Anpassung der Lehnenneigung und der Höheneinstellung für den Fahrersitz bieten die Vordersitze serienmäßig keine weiteren Einstellmöglichkeiten. Bestellt man das Winter-Paket, kann zumindest auch die Höhe des Beifahrersitzes angepasst werden. Die Vordersitze bieten eine angenehme Polsterung, sind passend konturiert und warten insgesamt mit einem ordentlichen Sitzkomfort auf. Dank der stärker ausgeprägten Seitenwangen überzeugen sie zudem mit einem guten Seitenhalt. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht verstellbar, dafür ist sie günstig gelegen. Für den Arm gibt es zumindest unten in der Türtafel eine weiche Ablage – oben wird es wegen des harten Kunststoffs schnell unangenehm.

In der zweiten Reihe sitzt man naturgemäß weniger komfortabel als vorn, wirklich unbequem wird es dort jedoch nicht. Die Rückbank ist ausreichend konturiert, ihre Polsterung fällt allerdings recht weich aus. Hinzu kommt ein aufgrund der vergleichsweise tief montierten Sitzfläche recht spitzer Kniewinkel. Eine Mittelarmlehne im Fond ist selbst gegen Aufpreis nicht erhältlich. In den harten Türtafeln lassen sich die Arme ebenfalls nicht länger bequem ablegen. Der mittlere Fondsitz ist schmal sowie unbequem und Mitfahrern somit nur für kurze Strecken zuzumuten.

### 3,0 Innengeräusch

Beim Geräuschkomfort bewegt sich der Clio auf durchschnittlichem Kleinwagen-Niveau. Die Abrollgeräusche der 18-Zoll-Reifen sowie Splitt in den Radläufen sind im Innenraum deutlich zu hören. Gleiches gilt für die Windgeräusche, die bei höheren Geschwindigkeiten merklich ansteigen. Der Dreizylinder drängt sich im Regelfall nicht in den Vordergrund. Beim Ausdrehen wird er präsenter, aber nicht aufdringlich. Die subjektiven Eindrücke spiegeln sich auch in der Messung wider: Bei 130 km/h beträgt der Innengeräuschpegel zufriedenstellende 68,0 dB(A).

### 3,0 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Techno rüstet Renault den Clio mit einer Klimaautomatik samt drei Intensitätsstufen aus, auch eine Umluftautomatik gehört zum Funktionsumfang. Für kalte

© ADAC e.V.

Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze. Eine Lenkradheizung ist im Winter-Paket leider nicht enthalten. Getönte Scheiben ab der B-Säule, die die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung schützen, sind serienmäßig an Bord – Jalousien sind wie in dieser Klasse üblich nicht zu haben.

✗ Wie inzwischen bei Kleinwagen gang und gäbe verzichtet Renault auf Drehrädchen zum Justieren der Luftmenge. Somit lässt sich diese nicht unabhängig von der Richtung einstellen. Auch typisch Kleinwagen: Bis auf die Luftausströmer unter den Vordersitzen gibt es keine weiteren Luftdüsen im Fond – für die hinteren Mitfahrer kann es daher im Sommer recht warm werden.

## 2,5 Antrieb

### 2,3 Fahrleistungen

✓ An der Vorderachse des Clio TCe 115 arbeitet ein Dreizylinder-Benziner mit Turbolader, überschaubaren 1,2 l Hubraum und ohne Hybridisierung. Er leistet 84 kW/115 PS und bringt es auf ein maximales Drehmoment von 190 Nm. Der Antrieb schiebt den nur 1,2 t schweren Clio gut voran, wie auch die Messwerte bestätigen: Von 60 auf 100 km/h vergehen nur 5,7 s. Der Zwischenspurt von 80 auf 120 km/h ist in 7,5 s absolviert. 10,3 s gibt Renault für den Sprint von 0 auf 100 km/h an, bei Tempo 180 km/h ist Schluss. Für einen Kleinwagen sind das gute Fahrleistungen, mit denen man keinesfalls untermotorisiert unterwegs ist.

### 2,9 Laufkultur

Die Laufkultur des Dreizylinders fällt insgesamt zufriedenstellend aus. Beim Motorstart (auch Start-Stop) schüttelt er sich merklich, wie auch im Leerlauf. Ab etwa 3.000 Umdrehungen pro Minute drängen sich zudem Vibrationen auf. Generell ist der Turbobenziner im mittleren Drehzahlbereich etwas knurrig.

Bei niedrigen Drehzahlen fehlt es dem hubraumschwachen Benziner an Drehmoment, der Turbo setzt erst ab rund 2.000 Umdrehungen spürbar ein. Entsprechend braucht es wenigstens mittlere Drehzahlen, wenn es ordentlich vorangehen soll. Oberhalb von 5.000 Umdrehungen wird es hingegen nur noch laut und der Dreizylinder wirkt zugeschnürt.

Das Ansprechverhalten wird zwar im Sport-Modus etwas spontaner, bleibt aber verbesserungswürdig. Kurze Gasimpulse, wie z. B. beim spontanen Anfahren oder Zwischengas zum ruckfreien Herunterschalten, setzt der Turbobenziner kaum um. Ein hubraumstärkerer Saugbenziner oder eine Hybridisierung würde hier besser abschneiden.

### 2,4 Getriebe

✓ Heutzutage eher selten anzutreffen: Beim Clio TCe 115 werden die sechs Gänge manuell geschaltet. Im Alltag lassen sie sich gut sortieren und mit wenig Kraftaufwand schalten. Ist man flotter unterwegs, wird es zum Teil aber etwas hakelig. Das Einlegen des Rückwärtsgangs klappt ohne Probleme, selbst wenn man noch leicht vorwärtsrollt. Die Kupplung lässt sich beim Anfahren gut dosieren, sanftes Verschleifen der Gänge gelingt in Kombination mit dem eher trägen Antrieb hingegen nicht so gut. Beschleunigt man flott durch, werden zudem deutliche Schaltschläge spürbar. Das Getriebe ist für einen Kleinwagen recht lang übersetzt: Bei 130 km/h dreht der Benziner mit 2.800 Touren. Eine praktische Autohold-Funktion mit separater Taste ist serienmäßig mit an Bord.

## 2,3 Fahreigenschaften

### 2,4 Fahrstabilität

In puncto Fahrstabilität liefert der Clio ein ambivalentes Bild ab. Auf einen Lenkimpuls reagiert der Franzose mit einem deutlichen Richtungsversatz, stabilisiert sich aber rasch wieder und bleibt gut beherrschbar. Den anspruchsvollen ADAC Ausweichtest besteht der Clio zwar, legt aber ein verbesserungswürdiges Fahrverhalten an den Tag. Leitet man abrupt den ersten Spurwechsel ein, drängt das Heck des Franzosen unerwartet stark nach außen. Das überrascht und lässt einen intuitiv gegenlenken. Das ESP greift dann zwar ein, allerdings ist man für einen Moment im Zwiespalt zwischen dem Absolvieren des Manövers oder dem Stabilisieren des Fahrzeugs. Hat man einmal das Verhalten verinnerlicht, kann man wiederum beachtlich flott durch den Parcours zirkeln – das mitlenkende Heck hilft dabei. Droht man, es zu übertreiben, greift das ESP sensibel ein.

Geht man in schnell durchfahrenen Kurven abrupt vom Gas, beginnt ebenfalls das Heck zu drängen – das Ausmaß ist aber keinesfalls kritisch. Dennoch ist die Fahrwerksabstimmung mit dem vergleichsweise losen Heck für einen Kleinwagen unpassend. Hinzu kommt, dass der Clio häufig von unerfahrenen Fahrern bewegt wird, die durch dieses Verhalten leicht erschrecken und dadurch einen Fahrfehler begehen können.

Aufbaubewegungen treten kaum auf und die Traktion ist für einen Fronttriebler gut. Am Geradeauslauf gibt es wenig auszusetzen.

### 1,9 Lenkung

✓ Die elektromechanische Servolenkung des Clio kann überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert sie sauber, Lenkbefehle aus der Mittellage heraus werden spontan umgesetzt. Entsprechend präzise lässt sich der Clio auf kurvigen Strecken dirigieren, ohne dass größere Korrekturen

ADAC © ADAC e.V.

erforderlich wären. Die optionale Niederquerschnittsbereifung des Renault trägt ihren Teil hierzu bei.

Die notwendigen Lenkkräfte fallen recht niedrig aus und etwas mehr Rückmeldung sowie Lenkgefühl wären wünschenswert. Der Fahrer hat die Wahl zwischen drei Lenkmodi, wobei sich hier ausschließlich die Lenkkraftunterstützung variieren lässt. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung vergleichsweise direkt übersetzt und hält damit den Lenkaufwand im Stadtverkehr im Rahmen.

### 2,5 Bremse

✓ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Clio nach 36 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) – ein noch guter Wert. Auch das Ansprechverhalten und die Dosierbarkeit der Bremse geben insbesondere wegen des gut spürbaren Druckpunkts wenig Anlass zur Kritik.

## 2,4 Sicherheit

### 2,2 Aktive Sicherheit

✓ Der Renault Clio verfügt für einen Kleinwagen über ein umfangreiches Arsenal an Fahrerassistenzsystemen, die größtenteils serienmäßig an Bord sind und zudem zuverlässig funktionieren. Neben dem Notbremssystem samt Kollisions- und Abstandswarner zählen unter anderem ein Kreuzungs- und Spurhalteassistent sowie eine adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) zum Serienumfang. Letztere kostet selbst bei manchen deutlich teureren Fahrzeugen Aufpreis. Zudem bremst der Kleinwagen automatisch beim Rückwärtsfahren, wenn ein Hindernis erkannt wird. Optional (Safety-Paket) erkennt der Clio Querverkehr beim Rückwärtsfahren und leitet bei Bedarf eine Notbremsung ein. Ebenfalls Bestandteil des Pakets sind der Spurwechsel- und Ausstiegswarner. Für die Ausstattungslinie Techno ist der Lenkassistent jedoch nicht verfügbar. Dafür passt der Clio mithilfe des Navigationssystems bei aktiviertem ACC vorausschauend die Geschwindigkeit an, etwa wenn kurvige Streckenabschnitte oder ein Kreisverkehr vorausliegen. Ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem ist für den Franzosen nicht erhältlich, stattdessen wird ein möglicher Druckverlust indirekt und somit im Ernstfall deutlich später über die Raddrehzahlsensoren erkannt.

## Übersicht der Assistenzsysteme

#### Serienmäßig enthalten

- Abstandswarnung
- Notbremsassistent beim Rückwärtsfahren
- Notbremssystem
- Abbiegeassistent
- Notbremssystem für ungeschützte Verkehrsteilnehmer
- Geschwindigkeitsbegrenzer
- Abstandsregeltempomat
- Verkehrszeichenerkennung
- Spurhalteassistent
- Tempolimitübernahme

#### Optional erhältlich

- Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren
- Spurwechselassistent
- Ausstiegswarnung

#### Nicht erhältlich

- Tempomat
- Autobahnassistent
- Spurwechselautomatik
- Ausweichassistent
- Notfallassistent
- Insassenschutzsystem proaktiv
- Reifendruckkontrollsystem direkt messend

### 2,6 Passive Sicherheit

✓ In puncto Insassensicherheit erzielt der Clio im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm mit 79 Prozent der möglichen Punkte (Test 2025) ein ordentliches Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Vier-Sterne-Ergebnis ein.

Renault stattet den Clio wie in dieser Klasse üblich mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Kopfairbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Für einen neu entwickelten Kleinwagen ist dies allenfalls durchschnittlich, mancher Konkurrent ist zumindest zusätzlich mit einem Zentralairbag zwischen den Vordersitzen ausgerüstet.

© ADAC e.V.

Der Clio ist mit einer Multikollisionsbremse ausgestattet, die das Fahrzeug im Falle eines Unfalls automatisch zum Stehen bringt.

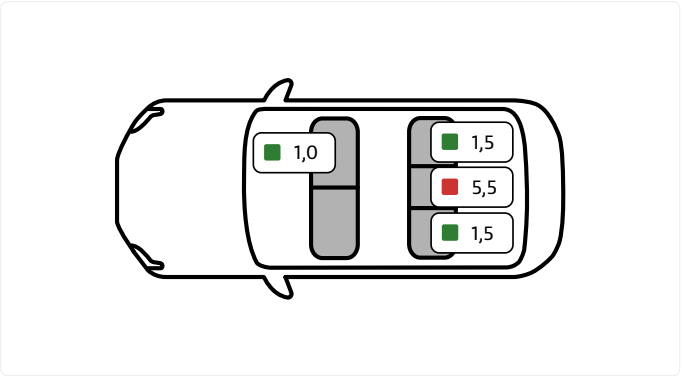
Die Kopfstützen schützen vorn bis zu gut 1,95 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam – allerdings nur außen, denn die mittlere Fondkopfstütze lässt sich nicht so weit herausziehen. Vorn und hinten werden die Insassen ermahnt, sich anzuschnallen. Zusätzlich wird dem Fahrer der Anschnallstatus der hinten Sitzenden angezeigt.

✕ Wenn man die Motorhaube nicht richtig geschlossen hat, zeigt der Clio keine Meldung an. Die Klappgriffe der Fondtüren können die Rettung im Falle eines Unfalls unnötig erschweren. Ein Gepäcktrennnetz ist für den Clio nicht zu haben. Die Verbandtasche und das Warndreieck befinden sich in einer gemeinsamen Tasche, die allerdings keinen fixen Ablageort im Auto hat. Das verleitet dazu, diese unter dem Ladeboden zu verstauen und sie dadurch nicht griffbereit zu haben.

### 2,4 Kindersicherheit

✓ Für die Kindersicherheit bekommt der Clio beim Test gemäß Euro NCAP-Norm 82 Prozent der erreichbaren Punkte – ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Fondsitzen sowie auf dem Beifahrersitz 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 – das ist vorbildlich. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben – eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ist daher ratsam.

✕ Der mittlere Fondsitz ist herstellerseitig für die Montage von Kindersitzen nicht freigegeben. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines im Türrahmen angebrachten Schalters „kinderleicht" deaktivieren lassen.




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

### 2,6 Sicherheit ungeschützte Personen

Für den Fußgängerschutz erhält der Clio im Euro NCAP-Crashtest 80 Prozent der erreichbaren Punkte – ein ordentliches Ergebnis. Während vor allem die Front und auch die Motorhaube nachgiebig gestaltet sind, bergen die steifen A-Säulen sowie die Unterkante der Frontscheibe ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Passanten.

## 2,0 Umwelt

### 2,1 Verbrauch

✓ Im ADAC Verbrauchstest begnügt sich der Clio TCe 115 mit durchschnittlich 5,2 l/100 km – ein guter Wert. Vor allem unter dem Gesichtspunkt, dass der Antrieb keinerlei Hybridisierung aufweist und mit einem klassischen Handschaltgetriebe gefahren wird. Das verdeutlicht, dass es nicht zwangsläufig überbordend komplizierte Antriebssysteme braucht, um einen niedrigen Verbrauch zu erzielen. Das niedrige Fahrzeuggewicht von 1,2 t zahlt hier positiv auf die Effizienz ein.

### 1,3 Umwelteinfluss

✓ In diesem Kapitel schneidet der Clio wie erwartet sehr gut ab. Der Kleinwagen nimmt beim Parken lediglich eine Verkehrsfläche von 7,3 qm in Anspruch. Auch das Leergewicht fällt u. a. dank der vermeintlich simplen Antriebsstruktur mit 1.194 kg sehr gering aus. Niedrig ist außerdem das Vorbeifahrgeräusch mit lediglich 65 dB(A).

## 1,9 Autokosten

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

✓ Die Preise für den Renault Clio in der Basis beginnen bei knapp unter 20.000 Euro – das ist heutzutage ein bemerkenswert niedriger Preis. Die Preise für die mittlere Ausstattungslinie Techno und den getesteten Basis-Benziner mit Handschaltgetriebe beginnen bei 21.750 Euro. Der Testwagen mit seinen Extras landet bei 23.200 Euro. Hierfür bekommt man einen wirklich gut ausgestatteten Kleinwagen – in puncto Preis-Leistung können dem Clio nur wenige Konkurrenten das Wasser reichen.

Die laufenden Kosten bleiben überschaubar. Dazu tragen der niedrige Verbrauch, die moderate Kfz-Steuer von 64 Euro pro Jahr sowie die günstigen Versicherungseinstufungen bei. Bei der Garantie zeigt sich Renault eher zurückhaltend: Für das Fahrzeug gibt der Hersteller lediglich eine zweijährige Garantie. Auf den Lack gibt es drei Jahre und gegen Durchrostung stehen die Franzosen zwölf Jahre gerade.

© ADAC e.V.

# Motorvarianten

## In der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Clio TCe 115 Evolution | Clio Full Hybrid E-Tech 160 Evolution Multi-Mode-Automatik |
|---|---|---|
| Aufbau/Türen | SR/5 | SR/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/1199 | 4/1789 |
| Leistung [kW (PS)] | 84 (115) | 116 (158) |
| Dauerleistung lt. Fahrzeugschein [kW] | - | 80 |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 190/1750 | -/3000 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 180 | 180 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP) | 5,1 l S | 4,1 l S |
| Antriebsbatterie [kWh] ((n)etto/(b)rutto) | | 1,4 (b) |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP) | 115 | 92 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/24/21 | 18/24/21 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 64 | 36 |
| Preis [Euro] | 19.990 | 24.350 |

**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
**Kraftstoffe:** N - Normalbenzin / S - Superbenzin / SP - SuperPlus / D - Diesel / FG - Flüssiggas / G - Erdgas / E - Strom

© ADAC e.V.

## Herstellerangaben

| | |
|---|---|
| Hubraum | 1.199 ccm |
| Leistung | 84 kW/115 PS |
| Maximales Drehmoment | 190 Nm |
| Kraftübertragung | Vorderrad |
| Getriebeart | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 180 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,3 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 5,1 l |
| $CO_2$-Ausstoß | 115 g/km |
| Stirnfläche/cW-Wert | n.b./0,30 |
| Klimaanlage Kältemittel | 1234yf |
| Reifengröße (Serie) | 195/60 R16 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.116/1.768/1.451 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.202/463 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 327/1.176 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 615/900 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/80 kg |
| Tankinhalt | 42 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktionsort | Türkei, Bursa |

## ADAC Messwerte

| | |
|---|---|
| Überholvorgang 60-100 km/h (3. Gang) | 5,7 s |
| Überholvorgang 80-120 km/h (3+4. Gang) | 7,5 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 36,0 m |
| Reifengröße | 205/45 R18 90H |
| Reifen | Continental EcoContact 7 |
| Wendekreis (li./re.) | 10,9 / 11,0 m |
| Autotest-Verbrauch | 5,2 l/100 km |
| Reichweite | 806 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,0 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.010 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.194/461 kg |
| Kofferraum normal geklappt/dachhoch | 270 l 630/990 l |

## Kosten

**(pro Monat, fünfjährige Haltedauer, 15.000 km/Jahr)**

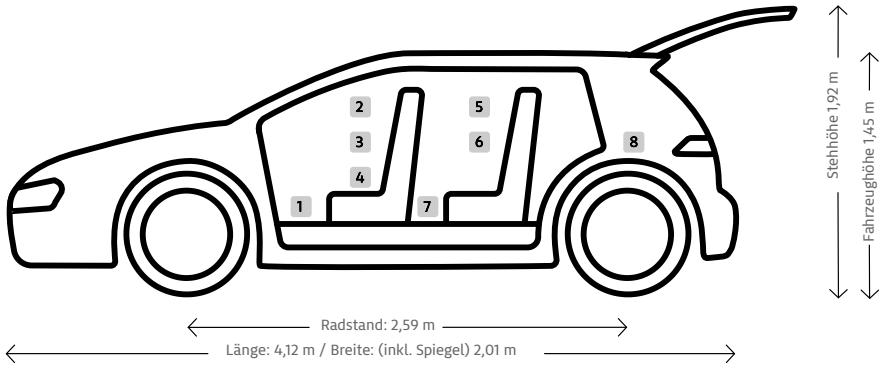
| | |
|---|---|
| Betriebskosten | 154 Euro |
| Fixkosten | 172 Euro |
| Werkstattkosten | 57 Euro |
| Wertverlust | 236 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 620 Euro |
| Steuer pro Jahr | 64 Euro |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 18/24/21 |
| Basispreis getestete Variante | 21.750 Euro |

## Informationen zum Testfahrzeug

| | |
|---|---|
| Pressefahrzeug | EZ 27.11.2025 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 23.200 Euro |
| Kilometerstand bei Testbeginn | 12.850 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |
| Softwarestand | Android 12 SQ3A.220705.003.A1 |

Stand: 12.11.2026
Test und Text: Dipl.-Ing. Willy Roßmeier

1 Beinfreiheit vorn bis 1,90 m Person
2 Kopffreiheit vorn bis 2,02 m Person
3 Innenbreite vorn 137 cm
4 Sitzhöhe vorn 43 cm
5 Kopffreiheit hinten bis 1,82 m Person
6 Innenbreite hinten 128 cm
7 Beinfreiheit hinten bis 1,73 m Person (Vordersitz auf 1,85 m eingestellt)
8 Kofferraumvolumen 270 - 990 L




## Ausstattung

| Technik (°im Testwagen vorhanden) | |
|---|---|
| Adaptives Fahrwerk | - |
| Scheinwerfer LED | Serie |
| Abbiege-/Kurvenlicht | - |
| Fahrlicht-/Wischerautomatik | Serie |
| Fernlichtassistent statisch/dynamisch | Serie/- |
| Tempomat/Limiter/ACC | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten | 400 Euro* (Paket)/Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/- |
| Head-up-Display | - |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |
| Elektrische Heckklappe | - |

| Sicherheit | |
|---|---|
| Seitenairbags vorn/hinten | Serie/- |
| Kopfairbags vorn/hinten | Serie |
| Zentralairbag | - |
| Spurwechselwarnung | 400 Euro° (Paket) |
| Ausstiegswarnung | 400 Euro° (Paket) |
| Querverkehrwarnung hinten | 400 Euro° (Paket) |

| Innen | |
|---|---|
| Navigationssystem | Serie |
| USB vorn/hinten | Serie/- |
| Apple CarPlay / Android Auto | Serie |
| Induktive Ladeschale | 150 Euro° |
| Klimaanlage/-automatik | -/Serie |
| Standheizung/-klimatisierung | - |
| Elektr. Fensterheber vorn/hinten | Serie |
| Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel | Serie/- |
| Außenspiegel elektr. anklappbar | Serie |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/400 Euro° (Paket) |
| Elektr. Sitze vorn links/rechts | - |
| Lordosenstütze links/rechts | - |
| Sitzheizung vorn/hinten | 400 Euro° (Paket)/- |
| Lenkradheizung | - |
| Rücksitzlehne geteilt klappbar | Serie |
| Ambientebeleuchtung vorn/hinten | Serie/- |

| Außen | |
|---|---|
| Anhängerkupplung | Zubehör |
| Metalliclackierung | ab 700 Euro |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

## Testurteil

| | |
|---|---|
| **Autotest (ohne Autokosten)** | **2,6** |
| **Autokosten** | **1,9** |

| KATEGORIE | NOTE |
|---|---|
| **Karosserie** | **3,1** |
| Verarbeitung | 3,2 |
| Alltagstauglichkeit | 2,9 |
| Licht und Sicht | 3,2 |
| Ein-/Ausstieg | 2,6 |
| Kofferraum-Volumen | 3,5 |
| Kofferraum-Nutzbarkeit | 3,6 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,9 |
| **Innenraum** | **2,8** |
| Bedienung | 2,1 |
| Multimedia | 1,8 |
| Raumangebot vorn | 2,6 |
| Raumangebot hinten | 4,5 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 |
| **Komfort** | **3,2** |
| Federung | 3,1 |
| Sitze | 3,5 |
| Innengeräusch | 3,0 |
| Klimatisierung | 3,0 |
| **Antrieb** | **2,5** |
| Fahrleistungen | 2,3 |
| Laufkultur | 2,9 |
| Getriebe | 2,4 |
| **Fahreigenschaften** | **2,3** |
| Fahrstabilität | 2,4 |
| Lenkung | 1,9 |
| Bremse | 2,5 |
| **Sicherheit** | **2,4** |
| Aktive Sicherheit | 2,2 |
| Passive Sicherheit | 2,6 |
| Kindersicherheit | 2,4 |
| Sicherheit ungeschützte Personen | 2,6 |
| **Umwelt** | **2,0** |
| Verbrauch | 2,1 |
| Umwelteinfluss | 1,3 |

**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


© ADAC e.V.

## Bildergalerie



















 © ADAC e.V.