



## Renault Clio E-Tech Hybrid 145 Esprit Alpine

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse  
(105 kW/143 PS)

Renault hat sein hierzulande meistverkauftes Modell überarbeitet. Die Rede ist dabei wider Erwarten nicht von einem SUV. Der Bestseller in der Renault-Modellpalette ist der altbekannte Clio, der bereits in der fünften Generation auf dem Markt ist und die Fahne der vom Aussterben bedrohten Kleinwagen tapfer hochhält. Das Heck ist dabei weitgehend unverändert, während die Front vollkommen neugestaltet wurde und mit der neuen Tagfahrlichtsignatur, die weit in den Stoßfänger reicht, die Designsprache der kommenden Renault-Modelle vorwegnimmt. Technisch hat sich nicht sonderlich viel getan: Das Infotainmentsystem wurde überarbeitet, das Kombiinstrument ist nun stets digital ausgeführt. Unter der Haube der getesteten Hybridversion steckt weiterhin die Kombination aus einem 1,6-l-Saugbenziner und zwei E-Motoren. Die Systemleistung stieg marginal um drei Pferdestärken auf 143 PS, der Verbrauch im ADAC Ecotest liegt auch nach dem Facelift bei 4,9 l/100 km. Innerorts entfaltet der Vollhybrid sein größtes Sparpotenzial, hier sind auch Werte mit einer drei vor dem Komma möglich. Leider sind seine Manieren weiterhin eher ungehobelt - zu hektisch und unvorhersehbar wechselt das Getriebe die Fahrstufen und lässt den Benzinmotor lautstark aufheulen.

Abgesehen davon ist der Clio auch als Hybrid ein gelungener Kleinwagen, dem man wenig vorwerfen kann. Er punktet mit einer für das Fahrzeugsegment guten Materialqualität, sicheren und agilen Fahreigenschaften sowie einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. In Anbetracht dessen fällt der Grundpreis mit 26.700 Euro nicht übertrieben hoch aus, zudem bekommt man einen richtig guten Kleinwagen.

**Konkurrenten:** Honda Jazz, Mazda 2 Hybrid, Toyota Yaris Hybrid.

- ⊕ gute Fahrleistungen, effizienter Antrieb, sichere Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung
- ⊖ unharmonische Antriebseinheit, knapper Fond und Kofferraum, hohe Ladekante

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,1

### Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest ★★★★★☆

## 3,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Der Clio überrascht mit einer für diese Fahrzeugklasse bemerkenswert guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist der Sparzwang nicht an jeder Ecke zu sehen. Im Gegenteil: Das Interieur macht einen durchaus 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 und der Dach-

himmel wirkt recht billig. 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 - eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse.

### 3,2 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 475 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 665 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen, das sich leicht als unwirksam herausstellen kann. Ein Not- oder Ersatzrad ist für das Hybridmodell nicht zu haben - an dessen Stelle unter dem Kofferraum sitzt der Hochvoltspeicher.

### 3,1 Licht und Sicht

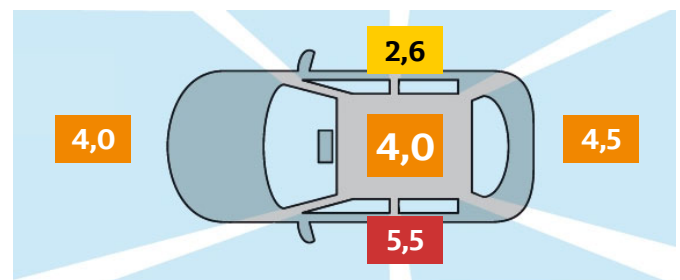
Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorn nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren rundum und eine Rückfahrkamera sind Serie, eine 360-Grad-Kamera sowie einen Parkassistenten gibt es im Paket für 600 Euro.



Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

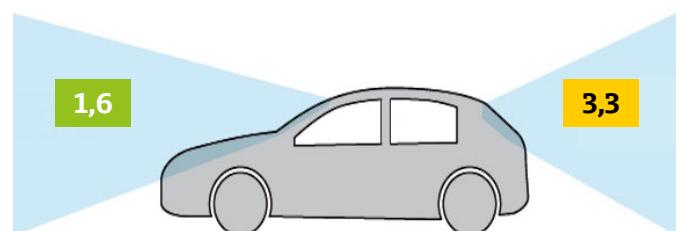
### Rundumsicht

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.



Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben.

⊕ 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 beim Esprit Alpine serienmäßig an Bord. Das Bremslicht ist in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt.

⊖ Leider hat Renault den Gestaltungsgrundsatz "Form follows function" bei den neu designten Scheinwerfern verkehrt: Dadurch, dass das Tagfahrlicht weit nach unten in die Frontschürze reicht, mussten die bisher verbauten LED-

Nebelscheinwerfer entfallen. Mit deren Hilfe wurde ein Abbiegelicht realisiert, das die seitliche Ausleuchtung bei Abbiegevorgängen deutlich verbessert hatte. Zudem vermissen wir eine dynamische Leuchtweitenregulierung sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage.

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

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

## 2,6 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.

⊕ 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 Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton, dieser lässt sich auch deaktivieren. Die Scheinwerfer beleuchten beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld.

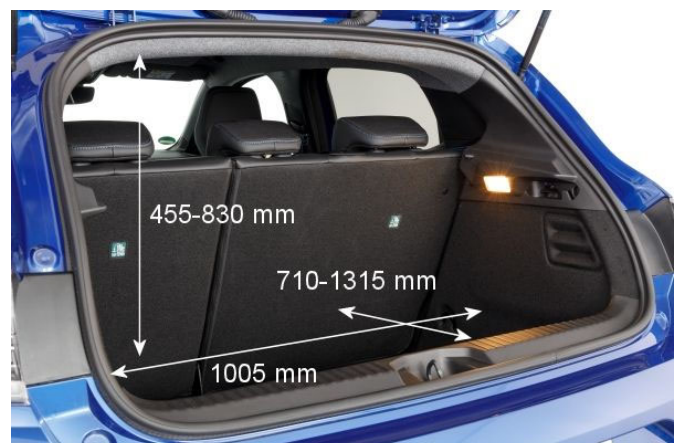
Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ 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](http://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.

Auch bei den Haltegriffen am Dachhimmel hat Renault gespart: Während diese vor dem Facelift auch im Fond vorhanden waren, ist inzwischen nur noch für den Beifahrersitz ein Griff vorgesehen.

## 3,6 Kofferraum-Volumen

Der Clio bietet für einen Kleinwagen einen recht großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter. 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 Getränkeboxen 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.



Mit 250 l Volumen gehört der Kofferraum des Clio zu den größten in dieser Fahrzeugklasse.

### 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 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.

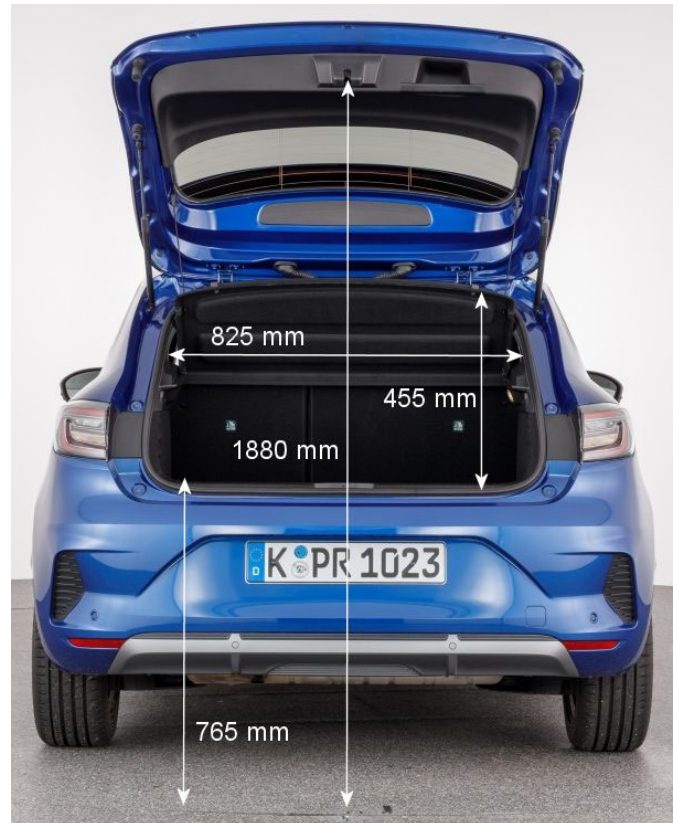
### 2,9 Kofferraum-Variabilität

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

### 2,7 Bedienung

Das Cockpit des überarbeiteten Clio präsentiert sich weitgehend unverändert. Auffälligste Änderung ist das neue voll-digitale Kombiinstrument, das man bereits aus anderen Renault-Modellen kennt und das nun in allen Clio-Modellen verbaut ist - ab der Basis sieben Zoll, beim Topmodell Esprit Alpine zehn Zoll groß. Das Display erlaubt verschiedene Ansichten, darunter auch eine vollformatige Kartendarstellung. Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem großen Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems. In der Ausführung Evolution und Techno ist das vertikal ausgerichtete Display 7 Zoll groß, beim Clio Esprit Alpine misst die Diagonale 9,3 Zoll. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detail-einstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen praktischer Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie von Drehreglern für die Lautstärke bzw. zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass das zum Fahrer geneigte Display weit oben platziert und gut zu erreichen ist. Darunter befindet sich die separate Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaauto-



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen doch recht mühsam.

matik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole problemlos bedienen. Es ist lobenswert, dass Renault



Sowohl die Verarbeitungsqualität im Innenraum als auch die Materialanmutung wissen zu gefallen. Die Menüstruktur des Bediensystems ist weitgehend logisch aufgebaut, die Lüftungs- und Klimasteuerung ist aufgrund der separaten Bedieneinheit unterhalb des Displays gut regelbar.

weiterhin separate Klimabedieneinheiten verbaut, die den Umgang mit dem Fahrzeug im Alltag deutlich erleichtern. 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.

## 2,0 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Esprit Alpine ist der Clio in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainment-System Easy Link bietet FM- und DAB-Radio, AUX- und USB-Anschluss und die kabellose Smartphoneintegration via Apple CarPlay und Android Auto. Ein Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) und Auto-Update-

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen. Gewöhnungsbedürftig ist weiterhin der hinter dem Lenkrad angebrachte Bediensatellit für das Mediasystem. Die Tasten und Drehregler entziehen sich den Blicken des Fahrers, daher muss man sich vorab damit vertraut machen muss. Doch auch danach ist die Positionierung nicht ideal, da man hierfür die rechte Hand vom Lenkrad nehmen muss - Tasten am Lenkrad sind da die bessere Lösung.

## 2,5 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 2,05 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch nicht sonderlich

Funktion ist ebenso serienmäßig an Bord wie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Optional gibt es ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern. Mithilfe der App My Renault lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und diverse Funktionen steuern.

## 4,2 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 sowie der dunkle Dachhimmel verantwortlich sind.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

## 3,2 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen, verschiebbare Sitze hinten gibt es wie bei konventionellen Kleinwagen üblich 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 überdurchschnittlich groß, lässt sich aber weder abschließen noch klimatisieren.

⊖ 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

Auch wenn es der Namenszusatz "Alpine" vermuten lässt, besitzt der Clio Esprit Alpine keine straffere Fahrwerksabstimmung. Es kommt 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.

### 3,0 Sitze

Nur in der Topausstattung Esprit Alpine 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. Dank der in der Ausstattung Esprit Alpine kräftiger ausgeformten Seitenwagen,

überzeugen die Sitze mit einem guten Seitenhalt.

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 auch gegen Aufpreis nicht.

### 3,6 Innengeräusch

Der Clio bietet einen auch nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Dominiert wird die Klangkulisse vom Vierzylinder-Benziner, der unter Last mit 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 70,5 dB(A) bei 130 km/h fährt der Clio auch hier ein lediglich ausreichendes Ergebnis ein.

### 3,0 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Techno 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 eine Lenkradheizung. Getönte Scheiben ab der B-Säule, die die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung schützen, sind serienmäßig an Bord.

⊖ 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 die unter den Vordersitzen gibt es keine Luftdüsen für den Fond.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

Die Systemleistung stieg im Zuge des Facelifts von 140 auf 143 PS. Diese resultiert aus einem 94 PS starken Benziner mit 1,6 Litern Hubraum und zwei Elektromotoren mit zusammen 69 PS. Maximal, und zwar im rein elektrischen EV-Modus, ist ein maximales Drehmoment von 205 Nm verfügbar.

Damit ist der Franzose ordentlich motorisiert. Den Zwischen-

spurt von 60 auf 100 km/h absolviert der Clio in 5,3 s, von 80 auf 120 km/h braucht der Kleinwagen 6,5 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 173 km/h. Im rein elektrischen Antriebsmodus schafft der Vollhybrid bis zu 75 km/h.

### 3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange nur 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.

### 2,8 Schaltung/Getriebe

Renault verbaut im Clio E-Tech 145 ein Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das Multi-Mode-Getriebe 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 als Esprit Alpine serienmäßig eine Auto-Hold-Funktion.

## 1,9 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. Mit 2,6 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung vergleichsweise direkt übersetzt, der Lenkaufwand hält sich dadurch besonders innerorts in Grenzen.

### 1,8 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Clio E-Tech bereits nach 32,9 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein hervorragender Wert. Ansprechen und

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

## 1,9 SICHERHEIT

### 1,6 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 Notbremssystem samt Kollisionswarnung und Fußgängererkennung realisiert. In der Ausführung Esprit Alpine ist sogar eine adaptive Geschwindigkeitsregelung an Bord, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält. Auch ein Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung ist bei der Topausstattung serienmäßig dabei. Der nur beim Hybrid serienmäßige Autobahnassistent kombiniert den Abstandtempomat samt Wiederanfahrautomatik mit der Zentrierfunktion des Spurhalteassistenten und assistiert so auf der Autobahn bei Bedarf weitgehend und im Geschwindigkeitsbereich bis 160 km/h.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der Clio im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm mit 96 Prozent der möglichen Punkte (Test: 05/2019) ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. 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 anzuschallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

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

### 2,0 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Clio bei den ADAC Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm 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

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Serie
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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



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 platzinnehmende 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-Norm 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/CO<sub>2</sub>

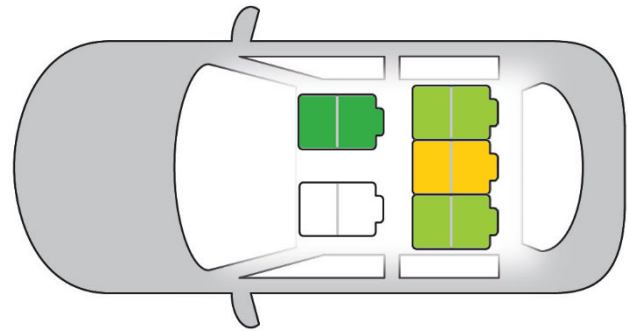
⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Clio E-Tech 145 liegt im Ecotest bei 4,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 132 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 39 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt die Hybridisierung einen Verbrauchsvorteil. Hier liegt der Kraftstoffkonsum bei 3,5 l, außerorts bei 4,8 l und auf der Autobahn bei 6,1 l Super pro 100 km.

### 1,3 Schadstoffe

⊕ Der Clio E-Tech 145 punktet mit geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier 47 von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Clio also stolze 86 Punkte und somit vier Sterne im ADAC Ecotest. Auch bei der Überprüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

### 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	4,8		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

## 2,1 AUTOKOSTEN

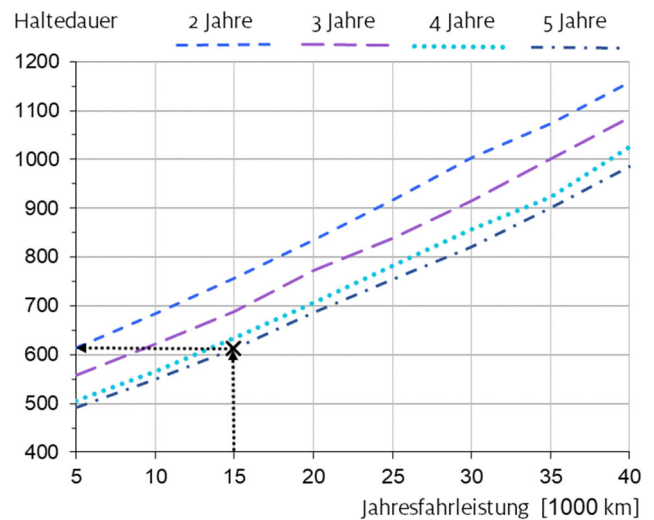
### 2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Clio E-Tech 145 Esprit Alpine steht für 26.700 Euro in der Preisliste. Damit kostet der Hybrid 4.750 Euro mehr als der 91 PS starke Benziner TCe 90. Man muss den Hybrid schon lange fahren, um den Verbrauchsvorteil finanziell reinzufahren.

Als Esprit Alpine ist der Clio für einen Kleinwagen sehr umfangreich ausgestattet. So wartet er unter anderem mit LED-Scheinwerfern, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und adaptiver Geschwindigkeitsregelung 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. Auf die Antriebsbatterie geben die Franzosen acht Jahre Garantie bis 160.000 km und sichern bis dahin eine Akkukapazität von bescheidenen 63 Prozent zu. Die Unterhaltskosten fallen aufgrund des niedrigen Verbrauches sowie der moderaten Aufwendungen für Kfz-Steuer (34 Euro/Jahr) und Fahrzeugversicherung überschaubar aus.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 612 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Clio S Ce 65 Evolution	Clio TCe 90 Evolution	Clio E-Tech Hybrid 145 Evolution	Clio TCe 100 LPG Evolution
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	49 (67)	67 (91)	105 (143)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3600	160/2000	205	170/2000
0-100 km/h [s]	17,1	12,2	9,3	11,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	174	174	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,2/5,2   S	5,2/5,2   S	4,3/4,3   S	7,0/7,0   FG
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	118/118	118/118	96/96	108/108
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/17	18/18/17	21/20/21	18/18/20
Steuer pro Jahr [Euro]	66	66	34	46
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	530	541	578	528
Preis [Euro]	18.350	19.550	23.300	20.350

#### 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

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

Voll-Hybrid (4-Zylinder-Benziner/Elektromotor), Euro 6e	
Hubraum	1.598 ccm
Systemleistung	105 kW/143 PS
Systemdrehmoment	205 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,3 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/45 R17 H
Länge/Breite/Höhe	4.053/1.798/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.331/399 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	301/979 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	665/900 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)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	32,9 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88Y
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 7
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	4,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,5/4,8/6,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	114 g/km (WTW* 132 g/km)
Reichweite	795 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.295/475 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/560/915 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>124 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>74 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>106 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>307 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	612 Euro		
Steuer pro Jahr	34 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/20/21		
Basispreis Clio E-Tech Hybrid 145 Esprit Alpine	26.700 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.341 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	600 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/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	Serie

### INNEN

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

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,1**

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