



Renault Clio TCE 90 Techno

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse
(67 kW/91 PS)

Während viele Kleinwagen vom Aussterben bedroht sind oder bereits aus dem Modellprogramm gestrichen wurden (u. a. Ford Fiesta, KIA Rio, Nissan Micra), verkauft sich der Renault Clio weiterhin bestens und soll zudem auch einen Nachfolger erhalten. 2023 fand der kleine Franzose europaweit mehr als 200.000 Käufer und belegte damit Rang vier der meistverkauften Pkw. Damit dies auch so bleibt, wurde der Clio letztes Jahr nicht nur optisch, sondern auch technisch überarbeitet. Zum ADAC Autotest tritt der Kleinwagen als TCE 90 mit einem Einliter-Turbobenziner an. Der Dreizylinder leistet 91 PS und sorgt im lediglich 1,1 t schweren Fünftürer für vollkommen ausreichende Fahrleistungen. Der Verbrauch im ADAC Ecotest geht mit 5,9 l/100 km in Ordnung. Der Vollhybrid ist zwar einen Liter sparsamer, kostet allerdings rund 4.500 Euro mehr und amortisiert sich daher kaum. Verbesserungswürdig sind Laufkultur und Ansprechverhalten des Dreizylinders, das können einige Konkurrenten besser. Nichts zu kritisieren gibt es hingegen am gut abgestimmten Fahrwerk, das nicht nur fahrsicher, sondern auch ausreichend komfortabel ist. Zudem punktet der Clio mit bemerkenswert kurzen Bremswegen. Weniger überzeugend sind hingegen der recht enge Fond sowie der knappe Kofferraum samt der hohen Ladekante. Für 20.300 Euro bekommt man mit dem Clio TCE 90 Techno einen ausgewogenen und gut ausgestatteten Kleinwagen, der zu den besten Angeboten in seinem Segment zählt.

Konkurrenten: u. a. Hyundai i20, Opel Corsa, Peugeot 208, Toyota Yaris, VW Polo.

- ⊕ für Kleinwagen gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sichere Fahreigenschaften, kurzer Bremsweg, gute Sicherheits- und Komfortausstattung
- ⊖ knapper Fond und Kofferraum, hohe Ladekante, Dreizylinder mit mäßiger Laufkultur

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,9
	Preis/Leistung	2,1

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 Sparschwang 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.

3,1 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 5,9 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem nur 42 l großen Tank eine Reichweite von 710 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 470 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 585 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Tirefit-Set behelfen, das sich leicht als unwirksam herausstellen kann. Für je 200 Euro Aufpreis gibt es ein Not- sowie ein Ersatzrad.

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 hinten und eine Rückfahrkamera sind Serie, Parksensoren vorn und eine 360-Grad-Kamera gibt es im Paket.

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

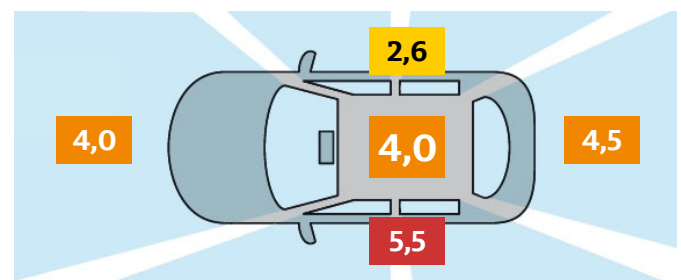


Die Sicht nach hinten ist aufgrund der breiten Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

⊕ Der Clio ist ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet ist - das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist

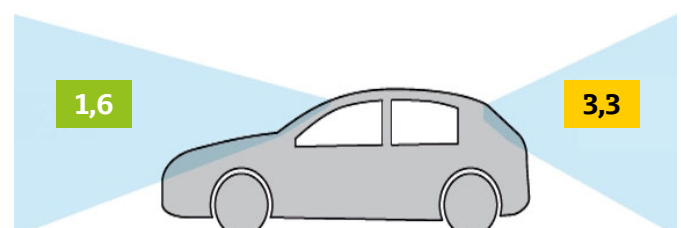
Rundumsicht

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.



angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist für den Clio Techno optional erhältlich. Das Bremslicht ist stets 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 Abbieglicht realisiert, das die seitliche Ausleuchtung bei

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

3,6 Kofferraum-Volumen

Der Clio bietet für einen Kleinwagen einen recht großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 l. 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 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 915 l Volumen verfügbar. Mit dem optionalen variablen Ladeboden lassen sich in der oberen Position ca. 65 l nach unten hin abtrennen.

3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, unter der ganz geöffneten Klappe findet man bis zu einer

Abbiegevorgängen deutlich verbessert hatte. Zudem vermissen wir eine dynamische Leuchtweitenregulierung sowie eine Scheinwerferreinigungsanlage.

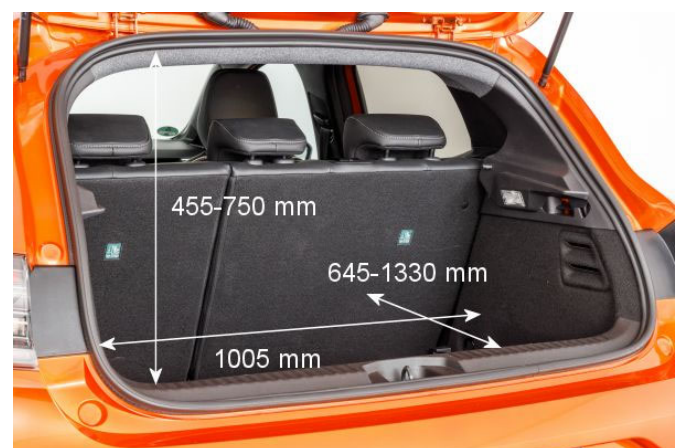
Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Clio lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen sowie die nach hinten ansteigenden hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht ein. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

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

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.

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.



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

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, wenn sich der optionale variable Ladeboden in der unteren Position befindet. In der oberen Position muss man immer noch 15 Zentimeter beim Ausladen überwinden. In dieser Position ergibt sich bei umgeklappten Rücksitzlehnen eine ebene Ladefläche.

⊖ 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.

2,8 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 Detaileinstellung 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 Klimaautomatik. 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 weiterhin separate Klimabedieneinheiten verbaut, die den Umgang



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

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 Schalthebel ist etwas höher angebracht und liegt dadurch gut zur Hand.

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



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.

hinter dem Lenkrad angebrachte Bediensatellit für das Mediasystem. Die Tasten und Drehregler entziehen sich den Blicken des Fahrers, weshalb 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.

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Esprit Techno ist der Clio in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainment-System Easy Link bietet FM- und DAB-Radio, AUX- und USB-Anschluss, die kabellose Smartphoneintegration via Apple CarPlay und Android Auto sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Ein Navigationssystem

mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) und Auto-Update-Funktion ist ebenso optional zu haben wie ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern. Mithilfe der App My Renault lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und diverse 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 2,05 m Körpergröße reichen.

Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch das hoch aufbauende Armaturenbrett, die hohe Seitenlinie sowie den dunklen Dachhimmel geschmälert.

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. Über dem 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.

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.



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

Im Clio kommt ein in der Kleinwagenklasse übliches Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten zum Einsatz. 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.

3,2 Sitze

Die Vordersitze bieten eine Längs- und Lehnenneigungsverstellung, der Fahrersitz zudem wie üblich eine Höhenverstellung (für Beifahrersitz optional). Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord, zudem lassen sich die Gurte in der Höhe verstellen. Die vorderen Sitze bieten einen ordentlichen Sitzkomfort und passen auch etwas größeren Personen gut. Auch der Seitenhalt geht dank der ordentlichen

Konturierung in Ordnung.

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. Hinzu kommt, dass der Kniewinkel wegen der recht tiefen Bank spitz ist. Eine Mittelarmlehne gibt es auch gegen Aufpreis nicht.

3,3 Innengeräusch

Der Clio bietet einen auch nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Dominiert wird die Klangkulisse vom kernig klingenden Dreizylinder-Benziner, der erst bei höheren Geschwindigkeiten hinter die Windgeräusche tritt. Ebenfalls deutlich sind die Abrollgeräusche der 17-Zoll-

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

Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschemessung bestätigt: Mit 68,9 dB(A) bei 130 km/h fährt der Clio auch hier ein durchschnittliches 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 Luftdüsen unter den Vordersitzen gibt es keine weiteren Luftaustritte für den Fondbereich.

2,8 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der Ein-Liter-Dreizylinder leistet im Clio TCe 90 dank Turboaufladung 91 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 160 Nm, das bei vergleichsweise späten 2.000 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der französische Kleinwagen für die meisten Aufgaben des Alltags vollkommen ausreichend motorisiert. Der Wunsch nach mehr Leistung kommt nur selten auf.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Clio in 7,0 s, von 80 auf 120 km/h vergehen glatte zehn Sekunden. Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten (von 15 auf 30 km/h in 2,2 s), hier macht sich der kleinvolumige Motor mit Turboaufladung negativ bemerkbar.

Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 187 km/h.

3,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Wie bei Dreizylinder-Motoren üblich ist es um die Laufkultur nicht sonderlich gut bestellt. Das Vibrationsverhalten lässt zu wünschen übrig. Besonders an Schalthebel und Lenkrad ist zu spüren, dass der Benziner recht kräftige Vibrationen entwickelt. Hinzu kommt, dass der Motor eine kernige Geräuschkulisse an den Tag legt, die bei niedrigen Drehzahlen dröhnig wird. Bei hohen Drehzahlen wird das Aggregat zudem über die

Maßen laut.

Auch in puncto Leistungsentfaltung zeigen sich die Kehrseiten des Downsizingkonzepts. Aufgrund des geringen Hubraums und der als Folge dessen starken Aufladung des Benziners, spricht der Motor auf Gaspedalbefehle mit spürbarer Verzögerung an. Darunter leidet nicht nur die Fahrbarkeit, sondern auch die Dosierbarkeit des Motors. Positiv fällt hingegen auf,

dass dieser bereits ab rund 1.500 1/min für ordentlichen Vortrieb sorgt und seine Leistung unter Volllast recht harmonisch

entfaltet. Bereits oberhalb von 4.000 Touren geht ihm allerdings spürbar die Puste aus.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 91 PS starke Benziner ist im Clio stets an ein manuelles Sechsganggetriebe gekoppelt. Ein Automatikgetriebe ist für den Kleinwagen nicht zu haben.

Dank der sechs Gänge fallen die Drehzahlsprünge nicht sonderlich groß aus, die Anschlüsse passen. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 3.000 Umdrehungen - damit ist der höchste Gang nicht sonderlich lang übersetzt.

Die Schaltbarkeit geht in Ordnung, das Getriebe lässt sich recht präzise und knackig schalten. Die Schaltwege sind recht lang, die Gänge dürften definierter einrasten.

Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig. Ordert man die elektrische Parkbremse, verfügt der Clio zudem über eine Autohold-Funktion.

2,1 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.

2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Clio bereits nach 34,0 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein hervorragender Wert. Ansprechen und

Dosierbarkeit der Bremsanlage geben ebenfalls keinen Grund zur Kritik.

2,0 SICHERHEIT

2,0 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. Optional ist für den Clio Techno gegen Aufpreis eine adaptive Geschwindigkeitsregelung sowie ein Spurwechselassistent samt Querverkehrserkennung zu haben.

1,8 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 anzuschnallen, 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 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 platzinehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig

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
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

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

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

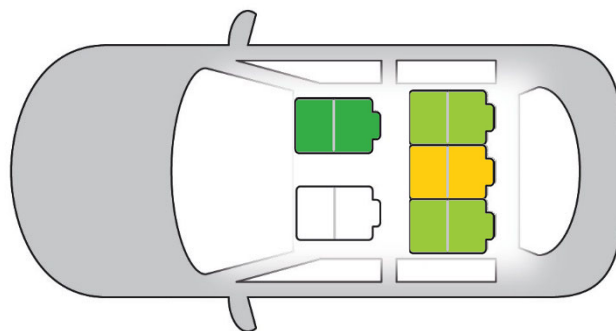
⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Clio TCe 90 liegt im Ecotest bei 5,9 l Super pro 100 km. Das ist für einen aktuellen Kleinwagen mit moderner Motorentechnik recht viel. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 161 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 30 von maximal 60 Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,0 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 6,7 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Clio TCe 90 punktet mit geringen Schadstoffemissionen und kommt auf die Maximalpunktzahl von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Clio TCe 90 somit 80 Punkte und holt damit locker vier Sterne im ADAC Ecotest.

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Clio TCe 90 Techno steht für 20.300 Euro in der Preisliste. Die Ausstattung fällt erfreulich umfangreich aus: Der Franzose bringt bereits ab Werk u. a. Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, schlüsselloses Zugangssystem, Smartphone-Integration und ein digitales Kombiinstrument serienmäßig mit. 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 Unterhaltskosten fallen aufgrund des moderaten Verbrauchs sowie der überschaubaren Aufwendungen für Kfz-Steuer (66 Euro/Jahr) und Fahrzeugversicherung nicht allzu hoch aus.

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	148/3200	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 (WLTP)	5,3 S	5,2 S	4,2 S	7,0 FG
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	121	118	95	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	538	570	520
Preis [Euro]	18.450	19.650	23.400	20.250

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

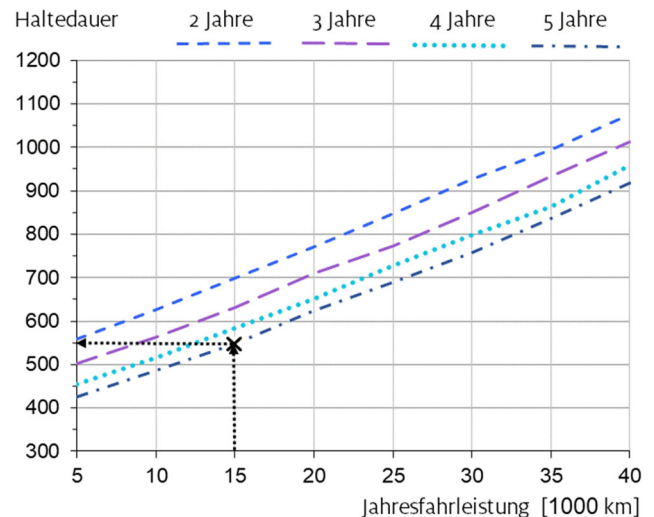
KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 548 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,2
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	4,0 220/493/806 70/793
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	7,29
Herstellungsland	Slowenien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	72,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	181

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner	
Hubraum	999 ccm
Leistung	67 kW/91 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,2 l
CO ₂ -Ausstoß	120 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16H
Länge/Breite/Höhe	4.053/1.798/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.172/398 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	391/1.069 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	585/900 kg
Stützlast/Dachlast	63/80 kg
Tankinhalt	42 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Slowenien, Novo mesto

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	7,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,8/12,4/19,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,0 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88Y
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 7
Wendekreis links/rechts	10,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,2/6,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	139 g/km (WTW* 161 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.135/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/560/915 l

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

Betriebskosten	144 Euro	Werkstattkosten	60 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	249 Euro
Monatliche Gesamtkosten	548 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/20		
Basispreis Clio TCe 90 Techno	20.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 30.08.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	23.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.263 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. * 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	650 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
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	650 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	600 Euro° (Paket)
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)

2,4

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Juni 2024

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner