



Renault Clio TCe 100 Intens

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (74 kW / 100 PS)

S elten hat ein neues Modell dem Vorgänger so ähnlich gesehen wie der neue Renault Clio. Man muss sich schon gut mit Autos auskennen, um die aktuelle fünfte von der vierten Generation unterscheiden zu können. Die Neuauflage wirkt nun schnittiger und schärfer gezeichnet, das übliche Größenwachstum macht sie dabei nur teilweise mit. Zwar legte der Clio in der Breite um vier Zentimeter zu, fällt nun aber 13 Millimeter kürzer aus. Dies hat zur Folge, dass er für die Insassen und das Gepäck etwas weniger Platz zur Verfügung stellt. Dafür wirkt der Innenraum nun deutlich wertiger, in puncto Material- und Verarbeitungsqualität muss der Franzose in dieser Klasse keinen Vergleich fürchten. Das vollkommen neu gestaltete Armaturenbrett wirkt nicht nur aufgeräumt, es lässt sich abgesehen von den fehlenden Drehreglern des großen Mitteldisplays weitgehend problemlos bedienen. Bei der Fahrwerksabstimmung hatten die Franzosen ebenfalls ein gutes Händchen: Die Federung ist ausgewogen, die Fahrsicherheit tadellos. Weniger überzeugen kann der im TCe 100 verbaute Dreizylinder-Turbobenziner. Er sorgt zwar für ordentliche Fahrleistungen, geht aber recht unkultiviert zu Werke und verbraucht mit gemessenen 6,3 l/100 km zu viel. Da kein Partikelfilter verbaut ist, ist der Partikelaustritt erhöht. Für 18.190 Euro bekommt der Kunde mit dem Clio TCe 100 Intens nicht nur einen gelungenen Kleinwagen, sondern auch eine reichhaltige Ausstattung. Mit bereits ab dem Basismodell serienmäßigen LED-Scheinwerfern nimmt der Clio sogar eine Vorreiterrolle ein. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, KIA Rio, Opel Corsa, Peugeot 208, Toyota Yaris, VW Polo.

- ⊕ für Kleinwagen bemerkenswert gute Verarbeitungs- und Materialqualität, sichere Fahreigenschaften, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung
- ⊖ hohe Ladekante, keine Beleuchtung im Fond, raubeiniger und nicht sonderlich sparsamer Dreizylinder, fehlender sechster Gang

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

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

Ecotest **★★★★☆**

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

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

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

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

3,0 Alltagstauglichkeit

Wie bereits der Vorgänger ist auch der neue Clio ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Eine dreitürige Variante ist wie bei den meisten Konkurrenten nicht erhältlich. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 42 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von gut 665 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 443 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. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 900 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 580 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen vollwertigen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Der Wendekreis liegt bei 10,8 m, ein durchschnittlicher Wert für einen Kleinwagen.

2,8 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren hinten sind serienmäßig, vorn kosten diese ebenso Aufpreis wie Rückfahr-, 360-Grad-Kamera und Parkassistent. Der Innen Spiegel blendet gegen Aufpreis automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin ist der linke Außenspiegel asphärisch gestaltet und verkleinert dadurch den toten Winkel.

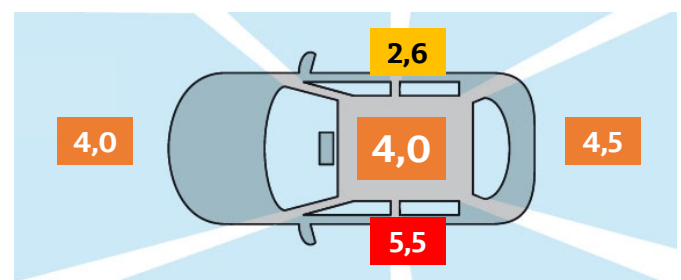
⊕ Der Clio ist der erste Kleinwagen, der ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet ist - das ist vorbildlich. Das Abendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings



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

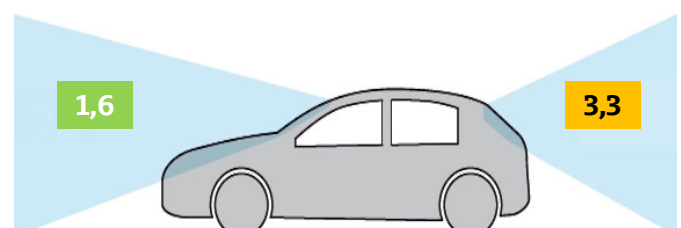
Rundumsicht

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



Vorderes und hinteres Nahfeld

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



etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig. Weitere Lichtfunktionen wie ein Abbiege- oder Kurvenlicht sind für den Clio allerdings nicht zu haben. Auch das Bremslicht ist in schnell reagierender LED-Technik ausgeführt.

2,5 Ein-/Ausstieg

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

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

3,6 Kofferraum-Volumen

Der neue Clio bietet für einen Kleinwagen einen recht großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 250 Liter, wenn sich der variable Ladeboden in der unteren Position befindet. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 330 Liter. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf 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. Stellt man den variablen Ladeboden hoch, findet man darunter einen 65 Liter großen Stauraum vor.

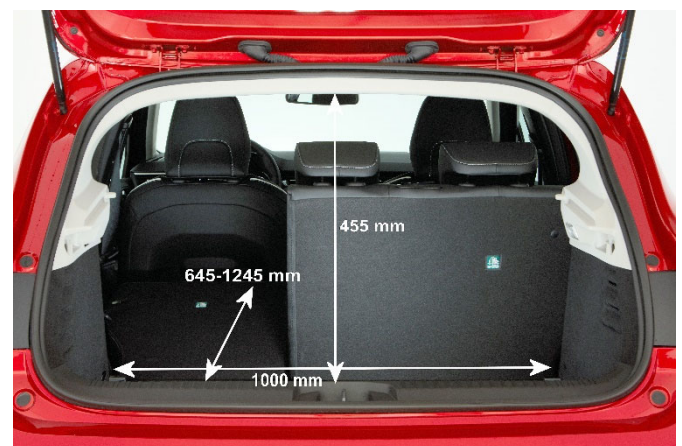
3,5 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Zum Schließen der Klappe gibt es eine praktische Griffmulde in der Verkleidung innen. Die Ladekante befindet sich 77 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 25 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 15 cm, was das Ausladen etwas erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden in oberer Position in etwa eine Ebene.

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

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

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



Mit 250 l Kofferraumvolumen bietet der neue Clio etwas weniger Platz an als das Vorgängermodell (285 l).

⊖ 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 sowie das Staufach unter dem doppelten Boden. Ein Trenngitter ist gegen Aufpreis im Zubehör zu haben - ungewöhnlich für einen Kleinwagen.

2,8 INNENRAUM

2,5 Bedienung

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

Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das 7 Zoll große digitale Kombiinstrument, das beim Clio Intens die konventionellen Rundinstrumente ersetzt und verschiedene Ansichten erlaubt. An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen, der Ganghebel des manuellen Getriebes ist etwas höher angebracht und liegt dadurch sehr gut zur Hand.



Sowohl die Bedienung als auch die Verarbeitung im Innenraum hinterlassen beim Franzosen einen guten Eindruck.

2,4 Multimedia/Konnektivität

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

Funktion ist ebenso gegen Aufpreis zu haben wie ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern und eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der App My Renault lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

2,4 Raumangebot vorn

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

reichen. Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird lediglich durch das hoch aufbauende Armaturenbrett und die hohe Seitenlinie geschmälert.

4,1 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe geht es im Clio recht beengt zu. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für gerade einmal knapp 1,75 m große Mitfahrer. Überm Kopf ist bei Personen dieser Größe dabei wegen der

nach hinten abfallenden Dachlinie nur noch wenig Luft. Das Raumgefühl ist nicht sonderlich großzügig, wofür neben der hohen Seitenlinie auch die schmalen Seitenfenster verantwortlich sind.

3,2 Innenraum-Variabilität

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

⊖ 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.



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

3,0 KOMFORT

2,9 Federung

Der Clio hat ein in der Kleinwagenklasse übliches Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten. Verstellbare Dämpfer sind wie bei den meisten Konkurrenten nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei niedrigen Geschwindigkeiten spricht es noch etwas steifbeinig auf Unebenheiten an, mit

zunehmender Geschwindigkeit besser sich allerdings das Ansprechverhalten merklich. 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

Auf den Vordersitzen des Clio lassen sich auch längere Etappen entspannt zurücklegen. Sie sind bequem gepolstert, ordentlich konturiert und auch für größere Personen nicht zu klein. Ab der Ausstattung Intens lässt sich auch der Beifahrersitz in der Höhe verstellen. Abgesehen von der Längs- und Lehnenneigungsverstellung bieten sie aber keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist hingegen

serienmäßig an Bord. In der zweiten Reihe sitzt man natürlich nicht so komfortabel wie vorn, unbequem ist es dort allerdings nicht. Die Rückbank ist ausreichend konturiert, die Polsterung jedoch recht weich. Hinzukommt, dass der Kniewinkel wegen der recht tiefen Bank spitz ist. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht - auch nicht gegen Aufpreis.

3,2 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 16-Zoll-

Bereifung, das Fahrwerk poltert beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 68,5 dB(A) bei 130 km/h fährt der Clio auch hier ein durchschnittliches Ergebnis ein.

3,1 Klimatisierung

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

⊖ Wie inzwischen bei Kleinwagen gang und gäbe verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehrädchen zum Justieren der Luftmenge. Somit lässt sich diese nicht unabhängig von der Richtung einstellen.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen

Der Ein-Liter-Dreizylinder leistet im Clio TCe 100 dank Turboaufladung 100 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 160 Nm, das bei vergleichsweise späten 2.750 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 7,6 s. Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten - hier macht sich der kleinvolumige Motor 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 hingegen 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.

2,7 Schaltung/Getriebe

Der 100 PS starke Benziner ist im Clio stets an ein manuelles Fünfganggetriebe gekoppelt. Ein siebenstufiges Doppelkupplungsgetriebe ist dem derzeitigen Topbenziner mit 130 PS vorbehalten. Leider verzichtet Renault auf einen sechsten Gang, der nicht nur die Drehzahlen bei höheren Geschwindigkeiten, sondern damit auch den Verbrauch und die Geräusche senken würde. Die Drehzahlsprünge würden dann ebenfalls kleiner ausfallen und beim Hochschalten mehr Durchzugskraft zur

Verfügung stehen. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 3.000 Umdrehungen. In puncto Schaltbarkeit ist ebenfalls Luft nach oben. Die Schaltwege sind recht lang, die Gänge dürften definierter einrasten. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts und ist nicht durch einen Sperrring gesichert. Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig. Ordert man die elektrische Parkbremse, verfügt der Clio zudem über eine Autohold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 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 auch 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. Lüpft 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 dem 100 PS starken Benziner meist gut zurecht. Tritt dennoch Schlupf auf - etwa auf rutschigem Untergrund - greift die Antriebsschlupfregelung gezielt ein.

2,2 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, Lenkbefehle aus der Mittellage heraus werden spontan umgesetzt. Dementsprechend gut ist die Präzision auf kurvigem Streckenverlauf - der Clio lässt sich präzise und ohne größere Korrekturen dirigieren. Die erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein.

2,8 Bremse

Beim Clio TCe kommen an der Hinterachse lediglich Trommelbremsen zum Einsatz. Der Wirksamkeit der Bremsanlage tut dies keinen Abbruch. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Clio TCe 100 nach 35,8 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein durchschnittlicher Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.
























2,0 SICHERHEIT

1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der neue 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. Ein Geschwindigkeitsregler samt -begrenzer ist ebenfalls standardmäßig dabei, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält, ist nicht erhältlich. Ein Totwinkelwarner ist optional verfügbar.

⊖ Laut Renault soll der Clio bei einer Notbremsung die Warnblinkanlage aktivieren, bei unseren Tests blieb die Warnung allerdings aus.

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

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der neue Clio im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP auf 96 Prozent der möglichen Punkte - ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. 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. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

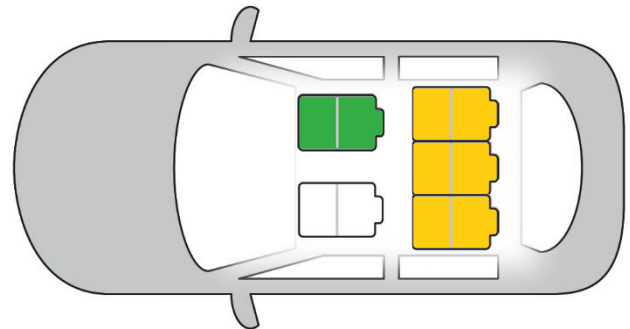
⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Clio bei den ADAC Crashtests gemäß Euro NCAP 89 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf allen Sitzplätzen, auch dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet und bietet wie auch die äußeren Rücksitze Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe - vorbildlich. Auf den äußeren Fondsitzen hingegen stoßen hohe Kindersitze an die C-Säule, auf dem Mittelsitz hingegen erschwert die enge Gurtgeometrie eine sichere Montage. Nutzt man im Fond 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.

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)

2,8 Fußgängerschutz

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

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

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Clio TCe 100 liegt im Ecotest bei 6,3 l Super pro 100 km. Das ist für einen aktuellen Kleinwagen mit moderner Motorentechnik zu viel. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 174 g/km. Im Ecotest gibt es dafür nur 25 von maximal 60 Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,4 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,4 l Super pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

⊕ Der Clio TCe 100 punktet mit geringen Schadstoffemissionen. Auf einen Partikelfilter verzichtet Renault allerdings, was sich in einer leicht erhöhten Partikelanzahl äußert. In der Folge kommt der Franzose hier auf 43 von 50 möglichen Punkten. Insgesamt sammelt der Clio TCe 100 somit 68 Punkte und verpasst damit knapp den vierten Stern im ADAC Ecotest.

1,5 AUTOKOSTEN

1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Clio kostet mit dem 100-PS-Benziner in der Ausstattung Intens 18.190 Euro. Damit ist der Franzose nicht billig, für einen Kleinwagen allerdings recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Clio Intens unter anderem mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und digitalen Instrumente auf. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, wie auch die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung. Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig - wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen. Die Steuer beträgt 62 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO₂-Wert).

Verbrauch

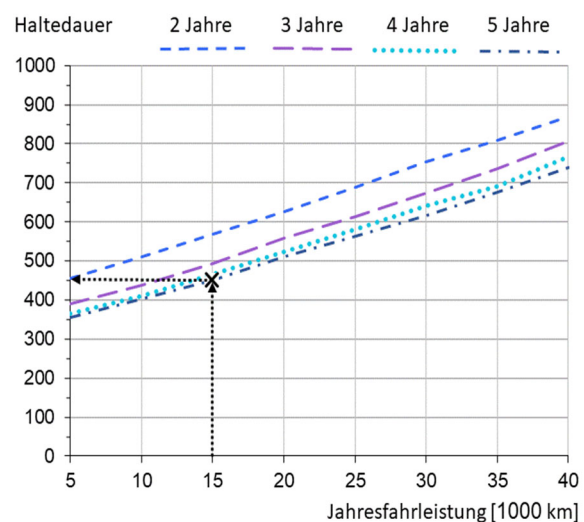
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B



Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 451 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 65	SCe 75	TCe 100	TCe 130 GPF EDC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	4/1332
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	54 (73)	74 (100)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3600	95/3600	160/2750	240/1600
0-100 km/h [s]	14,6	14,2	11,8	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	168	187	200
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	120	120	116	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/18/18	17/18/18	18/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	70	70	62	96
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	409	441	451	514
Preis [Euro]	12.990	15.240	16.440	21.090

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-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), geregelt	
Hubraum	999 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 2.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,8 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,4/n.b. l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	100/116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.050/1.798/1.440 mm
Leergewicht/Zuladung	1.178/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	391/1.096 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	580/900 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)	7,6 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang)	11,5/19,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.050 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	195/55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	10,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,7/7,4 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	147 g/km (WTW* 174 g/km)
Reichweite	665 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.160/443 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/560/915 l

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

Betriebskosten	102 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	197 Euro
Monatliche Gesamtkosten	451 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/18		
Basispreis Clio TCe 100 Intens	18.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.810 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 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	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	300 Euro (Paket)/Serie
Parkenassistent	600 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	300 Euro (Paket)/400 Euro (Paket)
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

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

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	300 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro/-
Lenkradheizung	1.100 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 149 Euro
Metalllackierung	ab 500 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: November 2019

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