



## Renault Clio ENERGY TGe 90 Limited 2017

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Mit dem letzten Facelift im Jahr 2016 zogen einige praktische Ausstattungen in den seit 2012 gebauten Renault Clio der vierten Generation ein. Dazu zählen beispielsweise die LED-Frontscheinwerfer, die in der getesteten Ausstattungsvariante Limited allerdings Aufpreis kosten. Dagegen sieht es bei den Assistenzsystemen mager aus - während die Konkurrenz schon Systeme aus der Oberklasse aufführt, gibt es beim Clio außer Tempomat und Limiter praktisch nichts. Hier sollte Renault bald nachbessern.

Der kleine Benziner im Testwagen hat nur 0,9 Liter Hubraum, mobilisiert dank Turboaufladung aber 90 PS und 140 Nm Drehmoment - das macht den Kleinwagen ausreichend kräftig. Seine Laufkultur geht in Ordnung, ist für einen Dreizylinder gar nicht schlecht. Verbrauchswunder darf man jedoch nicht erwarten, im EcoTest haben wir durchschnittlich 5,7 l pro 100 km ermittelt. Dafür ist er bei den Schadstoffen insgesamt sauber.

Die Karosserie hat ihre praktischen Talente, vorne bietet sie einen günstigen Zustieg und angemessen Platz auch für große Erwachsene. Das kann aber nicht darüber hinwegtäuschen, dass Renault engagiert spart. So sind weitgehend harte Kunststoffe verbaut und der Unterschied zu einem Dacia ist nicht mehr groß - ein paar silberne Applikationen und Umrandungen heben ihn noch ab. Es wundert damit nicht, dass es auf schlechten Straßen hier und da mal klappert. Schade, denn in diesem Punkt ist beispielsweise ein aktueller Renault Scénic deutlich besser. Zumal der getestete Clio Limited mit einem Basispreis von über 15.000 Euro kein ausgewiesenes Schnäppchen ist.

**Konkurrenten:** u.a. Nissan Micra, Opel Corsa, Peugeot 208, VW Polo.

⊕ gutes Platzangebot vorn, bequemer Ein- und Ausstieg vorn, vergleichsweise gute Anhängelast für Kleinwagen (1,2 t)

⊖ hoher Geräuschpegel im Innenraum, kaum Assistenzsysteme verfügbar, teils zu spät regelndes ESP

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **1,2**

### Zielgruppencheck

Familie **3,5**

City **2,9**

60+ **2,7**

Langstrecke **3,8**

Transport **3,6**

Fahrspaß **3,7**

€ Preis/Leistung **2,1**

EcoTest ★★★★★☆

## 3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,3 Verarbeitung

Der Clio bietet eine teilweise mäßige Verarbeitung - das heißt, den Rotstift der Controller erkennt man an etlichen Details. Beispielsweise ist der Kofferraumboden nicht besonders wertig und auf einen umlaufenden zweiten Dichtgummi an den Türen wurde verzichtet. Im Innenraum wurden bis auf die Oberseite des Armaturenbretts nur harte Kunststoffe verwendet, die eher praktisch als chic

wirken. Ein paar metallfarbene Leisten und Umrandungen werten die sonst recht triste Kunststofflandschaft auf.

⊕ Der Unterboden des Fahrzeugs ist dagegen ordentlich verkleidet und angemessen geschützt.

⊖ Auf schlechten Straßen mit Bodenwellen und fiesen Kanten erweist sich die Inneneinrichtung als nicht klapperfrei.

### 2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 5,7 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 45 Liter Tank eine theoretische Reichweite von 785 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei für einen Kleinwagen ordentlichen 466 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Eine Reling für das Dach gibt es nur für den Clio Grandtour (Kombi), nicht für den Standard-Fünftürer. Mit einem passenden Dachträgersystem kann man bis zu 80 kg auf das Auto packen. Die Stützlast auf der Anhängerkuppelung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit

zwei E-Bike sollte das reichen. Wenn ein Anhänger gezogen werden soll, darf er bis zu 1.200 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt - sonst dürfen es nur bis zu 575 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Ersatzrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, Reifen mit Notlauf Eigenschaften sind für den Clio nicht lieferbar. Der Wendekreis liegt bei knapp 11 Metern, ein durchschnittlicher Wert für einen Kleinwagen.

### 3,5 Licht und Sicht

Die Karosserieenden lassen sich gut abschätzen, auch wenn das Ende der Motorhaube nicht einsehbar ist. Hintere Parksensoren kann man beim Limited gegen Aufpreis ordern, Parksensoren vorne, einen Parkassistenten oder eine Rückfahrkamera bekommt man für diese Ausstattungslinie jedoch nicht. Die Scheibenwischer funktionieren gut, lassen aber an der linken A-Säule sowie oben rechts auf der Scheibe einen recht großen Bereich ungewischt.

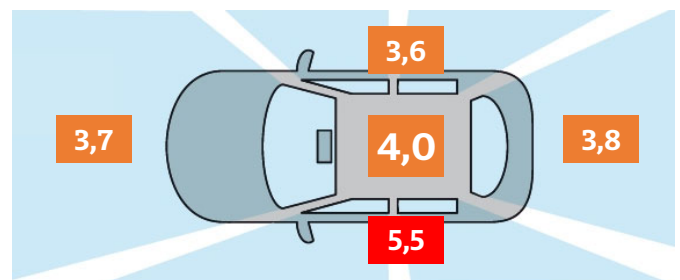


Besonders nach schräg hinten schränken die breiten Dachsäulen und die schmale, hoch angesetzte Heckscheibe die Sicht stark ein.

⊖ Bei der Rundumsicht schneidet der Clio nur mäßig ab, was vor allem an den sehr breiten hinteren Dachsäulen liegt.

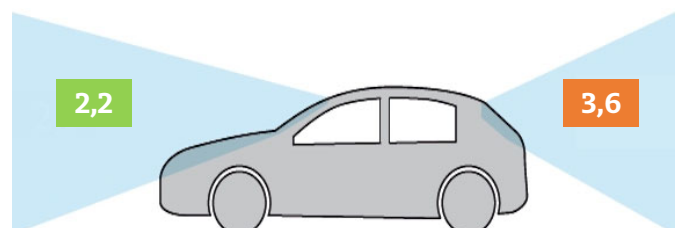
#### Rundumsicht

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.



LED-Frontscheinwerfer mit LED-Rückleuchten gibt es für die getestete Variante gegen Aufpreis, waren im Testfahrzeug jedoch nicht verbaut. Das serienmäßige Halogenlicht liefert nur eine ausreichende Straßenausleuchtung,

vor allem die Helligkeit ist für heutige Verhältnisse nur mäßig. Kurven- oder Abbiegelicht ist dagegen gar nicht verfügbar.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Der Clio ist ein Kleinwagen in klassischer Ausführung, dementsprechend sind die Sitze nicht allzu hoch montiert (knapp 44 cm über der Straße) und die Türausschnitte nicht gerade hoch - dennoch gibt es keinen Grund zur Klage, man kommt vernünftig in den Clio hinein und wieder heraus. Dabei helfen auch die Haltegriffe am Dachhimmel, auf den nur der Fahrer verzichten muss. Die Limited-Variante verfügt über eine Schlüsselkarte, jedoch ohne schlüssellosen Zugang; ent- und verriegelt wird über die

Fernbedienung, zum Starten des Motors über den Startknopf an der Mittelkonsole muss man die Karte in den Schlitz daneben stecken.

⊖ Die hinteren Türgriffe sind chic versteckt in der Dachsäule, dadurch aber grundsätzlich nicht sehr ergonomisch und selbst für größere Kinder schlecht erreichbar.

## 3,5 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fasst in der Standardkonfiguration 285 l - unter der Kofferraumabdeckung. Entfernt man diese und nutzt den Stauraum bis zum Dach, stehen 365 l zur Verfügung. Alternativ kann man sechs Getränkekisten unterbringen. Einen doppelten Kofferraumboden gibt es für die Testvariante nicht. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 525 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 940 l Volumen verfügbar.



Mit 285 l Kofferraumvolumen erreicht der Clio im Kleinwagenbereich einen durchschnittlichen Wert. Störender wirkt sich die recht hohe Ladekante aus.

hohe Stufe vom Kofferraumboden zur Ladekante hinderlich - bei Dunkelheit vermisst man eine zweite Kofferraumleuchte. Klappt man die Rücksitzlehnen um, entsteht keine ebene Ladefläche, sondern eine deutliche Stufe. Große Personen sollten acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am Heckklappenschloss stoßen.

## 3,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu öffnende Heckklappe gibt eine hohe Ladeöffnung frei, beim Beladen stört aber die 72 Zentimeter über der Fahrbahn liegende Ladekante.

⊖ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe und den durchschnittlichen Längen- und Breitenmaßen lassen sich sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Bei schwerem Gepäck ist zudem die mit 26 Zentimetern sehr

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die asymmetrisch geteilte Rückbank entriegelt man einfach per Hebel oben an der Lehne - vor dem Umlegen muss man aber noch eventuell den am Himmel befestigten Gurt des Mittelsitzes aushängen. Die äußeren Gurte sollte man beim Umklappen in die vorgesehenen Halter einhängen,

da man sie sonst beim Wiederaufstellen der Lehne leicht einklemmen kann.

⊖ Für Kleinkram gibt es im Kofferraum keinerlei gesonderte Ablagen.

## 3,0 INNENRAUM

### 2,8 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich an unterschiedlich große Fahrer anpassen, der Schalthebel liegt etwas tief, ist aber einwandfrei erreichbar. Bei den Pedalen gibt es hingegen noch Verbesserungspotenzial. Das Platzangebot um das Gaspedal dürfte etwas großzügiger sein und es fehlt ein Schutz am Bremspedal, damit man beim Wechsel vom Gas auf die Bremse nicht mit der Schuhsohle hängen bleibt. Der Motorstart erfolgt mittels Startknopf - aber nur, wenn zuvor der Schlüssel im Scheckkartenformat in den Halteschacht geschoben wurde. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, es ist klar gezeichnet und tagsüber wie nachts gut ablesbar.

Mit den Grundfunktionen des Clio kommt man nach kurzer Zeit zurecht, auch wenn manche Bedieneinheit nicht optimal gestaltet ist. So befindet sich beispielsweise der Lichtschalter am Blinkerhebel und der Tempomat muss erst per Taste auf dem Mittelunnel einmal aktiviert werden, bevor die gewünschte Geschwindigkeit am Lenkrad eingestellt werden kann. Das Radio verfügt über zwei praktische Drehregler und kann auch über den Bediensatelliten hinter dem Lenkrad bedient werden; letzterer ist schlecht zu sehen und erst nach einiger Eingewöhnung intuitiv bedienbar. Die Klimaanlage ist übersichtlich aufgebaut und lässt sich einwandfrei bedienen, ist aber recht tief positioniert; eine bestimmte Temperatur kann nicht vorgegeben

### 3,5 Multimedia/Konnektivität

Der Clio Limited ist serienmäßig mit einem Radio inklusive Bluetooth-Freisprecheinrichtung und USB-Schnittstelle ausgestattet. Die Empfangseigenschaften kann man gegen Aufpreis um DAB+ erweitern. Optional gibt es ein Navigationssystem mit Sprachsteuerung und größerem 7-Zoll-Touchdisplay. Um unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es eine 12V-Steckdose

werden, es steht nur warm oder kalt und der Bereich dazwischen zur Verfügung.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind. Wichtige Kontrollelemente wie eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlen. Eine Fensterheberautomatik hat der Testwagen nicht, für das Fahrerfenster ist sie nur in Kombination mit Fensterhebern hinten verfügbar.



Bei der Verarbeitung im Innenraum, aber auch bei den verwendeten Materialien kann der Franzose keine Glanzpunkte setzen. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, auch wenn es im Detail durchaus Raum für Verbesserungen gibt.

sowie einen USB-Anschluss. Im Renault-Zubehörkatalog findet man zudem eine Mittelarmlehne mit induktiver Ladestation.

⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es im Clio nicht mehr.



### 1,8 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs einstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit für zwei Meter große Personen - wie auch die Kopffreiheit. Es stellt sich trotz der nur durchschnittlichen Innenbreite ein recht angenehmes Raumgefühl ein, die auch dem hellen Dachhimmel des Testwagens zu verdanken ist.

### 3,8 Raumangebot hinten

Im Fond finden nur Personen bis zu einer Größe von 1,75 Meter genügend Beinfreiheit vor, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist. Lässt einem der Passagier vorn mehr Platz, wird man spätestens ab gut 1,85 Meter von der Kopffreiheit her begrenzt. Die geringe Innenbreite und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen beeinträchtigen das Raumgefühl.

### 4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Um Ablagen ist es im Clio mäßig bestellt. Die Becherhalter zwischen den Vordersitzen sind zu flach, ein Brillenfach fehlt genauso wie ein Ablagefach in der Mittelarmlehne - letzteres aufgrund der erst bei höheren



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

Ausstattungsvarianten vorhandenen Mittelarmlehne (oder über Zubehör). Immerhin ist das Handschuhfach beleuchtet, wenn schon nicht klimatisiert oder abschließbar.

## 3,4 KOMFORT

### 3,2 Federung

Insgesamt hat Renault eine tendenziell straffe Fahrwerkabstimmung gewählt. Elektronisch einstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Im Stadtverkehr spricht die Federung passabel an, Bodenunebenheiten nehmen die Insassen zwar wahr, wellige Fahrbahnen werden aber ordentlich geschluckt. Kopfsteinpflaster rüttelt am Clio spürbar, das Dröhnen im Innenraum hält sich aber in Grenzen. Fahrbahnschwellen wie Tempohügel spürt man, das aber nicht

störend. Querfugen kommen recht deutlich bis zu den Insassen durch. Auf der Landstraße ist man etwas komfortabler unterwegs, das Fahrwerk federt verbindlich. Auf der Autobahn ist ordentlicher Komfort geboten, so dass auch längere Etappen stressfrei zu bewältigen sind; hier und da neigt der Clio aber zum Stuckern.

### 3,4 Sitze

Der Fahrersitz im Clio ist ab der Ausstattungslinie Limited höhen einstellbar, für den Beifahrersitz gibt es diese Einstellmöglichkeit auch gegen Aufpreis nicht. Bei den Sitzen im Clio Limited handelt es sich um Standardsitze, deren im Schulterbereich recht breite, aber insgesamt nicht sehr hohe Lehnen eine für den Alltag sinnvolle Kontur bieten. Auch die Sitzflächen sind gut geformt, aber für große Er-

wachsene eher kurz geraten und weich gepolstert. Der Fahrer kann insgesamt eine ordentliche Sitzposition finden, auch wenn ihm eine Mittelarmlehne fehlt.

⊖ Hinten sitzt man wie üblich deutlich unbequemer als vorn, es fehlt an haltgebender Konturierung und komfortfördernder Polsterung. Vor allem in der Mitte lassen sich lange Strecken nicht bequem absolvieren.

## 4,1 Innengeräusch

⊖ Bei 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum des Testwagens 72,3 dB(A) - das ist auch für einen Kleinwagen ein hoher Wert. Der Motor ist dabei nicht

dominant, vielmehr sind es die allgemeinen Fahr- und Abrollgeräusche und auch der Fahrtwind, der deutlich hörbar um die Karosserie strömt.

## 3,5 Klimatisierung

Der Clio Limited bietet serienmäßig eine manuelle Klimaanlage und gegen Aufpreis eine Einzonen-Klimaautomatik - allerdings nur im Paket für knapp 1.400 Euro. Die Automatik steuert neben der Temperatur und Gebläsestärke auch die Umluftklappe. In der Optionsliste findet man überdies eine Sitzheizung für die Vordersitze und getönte

hintere Scheiben. Nicht ideal, egal ob Serien- oder Sonderausstattung: Nur bei den mittleren Düsen vorne kann man die Luftaustrittsmenge und die Strömungsrichtung separat einstellen, die äußeren verfügen nur über eine einfache Mechanik und bieten damit weniger Variationsmöglichkeiten.

## 3,1 MOTOR/ANTRIEB

### 3,2 Fahrleistungen

Obwohl der Dreizylinder nur wenig Hubraum hat, kann man bei Bedarf dank Turboaufladung ausreichend flott unterwegs sein. Die 140 Nm Drehmoment liegen ab etwa 2.300 1/min an, der kleine Benziner braucht also zumindest mittlere Drehzahlen, um "auf Touren" zu kommen. Die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h im vierten Gang

ist in 11,2 Sekunden erledigt, das gleiche klappt im fünften Gang in knapp 18 Sekunden. Muss es schnell gehen, z.B. beim Überholen, sind 60 auf 100 km/h in unter acht Sekunden möglich (2. und 3. Gang). Der kleine Benziner reagiert mit gewisser Verzögerung auf Gasbefehle, bis der Turbo vollen Druck aufbauen kann.

### 3,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Motor zeigt typische Dreizylinder-Vibrationen, die aber insgesamt recht ordentlich ausbalanciert sind und so kaum störend auffallen. Oberhalb von 1.800 1/min gibt sich der Motor recht kultiviert und akustisch einigermaßen zurückhaltend und klingt kernig beim Ausdrehen. Das Dreizylinder-Brummen bei niedrigen Drehzahlen ist im Clio

weniger ausgeprägt als beispielsweise bei den Dacia-Modellen mit diesem Motor. Die Leistung entfaltet sich unter 2.000 1/min etwas zögerlich, bei mittleren Drehzahlen jedoch relativ spontan.

### 2,9 Schaltung/Getriebe

Das Fünfgang-Getriebe lässt sich zufriedenstellend schalten, die Schaltwege fallen nicht zu lang aus und normalerweise hakt und rupft nichts. Das Anfahren gelingt üblicherweise ohne Probleme, da die Elektronik die Leerlaufdrehzahl des Motors bei schleifender Kupplung anhebt - so wird das Risiko, den Motor beim Anfahren abzuwürgen, deutlich reduziert. Die fünf Gänge sind sinnvoll abgestimmt, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge bei den Gangwechseln; ein noch länger übersetzter höchster Gang macht wahrscheinlich nur bedingt Sinn, weil der kleine Dreizylinder nicht kräftig genug ist. So dreht der

Motor im fünften und damit höchsten Gang bei 130 km/h immerhin bei 3.400 1/min. Das Start-Stopp-System arbeitet einwandfrei, die Berganfahrhilfe verhindert beim Losfahren ein Zurückrollen an Steigungen.

⊖ Der Rückwärtsgang liegt hinten rechts, er ist nicht speziell gesichert. Ihn einzulegen klappt nicht immer auf Anhieb, manchmal will er erst im zweiten oder dritten Anlauf einrasten; rollt dabei gar das Auto noch, quittiert das Getriebe diesen Versuch mit lautstarkem Kratzen.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Auf Lenkimpulse reagiert der Clio gut, die Regelungselektronik lässt ein leichtes Eindrehen in der Kurve zu, ehe das ESP sichernd eingreift. Am Geradeauslauf gibt es ebenso nicht auszusetzen, Spurrillen beeindrucken den Kleinwagen nur wenig. Die Reifen im Falle des Testwagens weisen aber nicht den besten Grip auf, was sich neben den mäßigen Bremsleistungen vor allem beim ADAC Ausweichtest zeigt: der Clio wirkt beim Durchfahren der Gassen schwammig, er "schmiert" über die Räder, wobei das ESP recht spät, dann aber effektiv eingreift. So stellt sich der Kleinwagen schon recht schräg, Schleudern wird aber wirkungsvoll unterbunden. Die Sicherheit ist damit noch gut, das Fahrverhalten wirkt so aber weniger souverän.

### 2,6 Lenkung

Die Lenkung an sich arbeitet nicht schlecht, mit den verbauten Reifen kann sie ihre positiven Eigenschaften aber kaum zur Geltung bringen. So fällt das Lenkgefühl nur zufriedenstellend aus und die Zielgenauigkeit könnte auch besser sein. Die Zentrierung geht in Ordnung, ist besser als bei manchem japanischen Konkurrenten. Von Anschlag bis Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen, damit ist die Übersetzung angemessen direkt ausgelegt.

### 3,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Clio TCe 90 durchschnittlich 38,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist deutlich zu lange, auch für einen Kleinwagen. Ansonsten bietet das Bremspedal einen ordentlichen Druckpunkt und erlaubt eine gute Dosierung der Bremskraft.

## 3,6 SICHERHEIT

### 4,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Auch nach dem Facelift bietet der Clio keinerlei aktive Sicherheitssysteme. Lediglich Tempomat und Geschwindigkeitsbegrenzer sind an Bord, beide immerhin in jedem Clio serienmäßig.

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreichte der Clio 88 Prozent der Punkte für die Insassensicherheit (Test

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

2012); seitdem haben sich die Anforderungen beim Crashtest allerdings verschärft, so dass das Ergebnis nicht direkt mit heutigen vergleichbar ist. Es gibt aber nur Front- und kombinierte Seiten-Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen bieten Personen bis etwa 1,95 m guten Schutz, hinten

### 3,6 Kindersicherheit

Beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm kann der Clio im Bereich Kindersicherheit 89 Prozent der Punkte erzielen (Test 2012). Auf dem Beifahrersitz sind Kindersitze mit dem Gurt leicht zu befestigen, für die Montage rückwärtsgerichteter Sitze ist der Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktivierbar. Isofix-Halterungen sind aber nur auf den äußeren Rückbankplätzen verfügbar.

⊖ Die Kindersicherung der Fondtüren (einfacher Hebel an der Tür) ist auch von Kindern leicht bedienbar. Einen Einklemmschutz für die Fensterheber gibt es nur an der Fahrertür und nur gegen Aufpreis, deshalb sollte man Vorsicht walten lassen, wenn man als Fahrer das Beifahrerfenster oder die hinteren Fenster hochfährt (elektrische Fensterheber hinten gegen Aufpreis, im Testwagen Kurbeln verbaut). Hinten außen schränken Kindersitze mit Basis den Verstellweg der Vordersitze deutlich ein, hier ist eine Probemontage vor dem Kauf dringend zu empfehlen. Hohe Kindersitze können außen am Dach anstehen - auf dem Mittelsitz ist dies zwar kein

### 3,7 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Clio wird beim Crashtest nach Euro NCAP-Norm mit 66 Prozent der möglichen Punkte bewertet. Vor allem die seitlichen Bereiche der Motorhaube und die vorderen Dachsäulen bergen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 2,9 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der Kraftstoffverbrauch des Renault Clio mit dem 90 PS TCe Motor liegt im ADAC EcoTest bei insgesamt 5,7 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 157 g pro km, die 31 von 60 Punkten einbringt. Die Werksangabe von 4,7 l/100 km wird damit deutlich überschritten, allerdings muss fairerweise betont werden, dass im Test mit 200 kg Zuladung gefahren wird, was für einen Kleinwagen relativ viel ist, und dass die Zyklen anspruchsvoller und realitätsnäher als der Zulassungszyklus NEFZ sind. Der Verbrauch innerorts liegt bei 5,6 l, außerorts bei 5,0 l und auf der Autobahn bei 6,9 l Super pro 100 km.

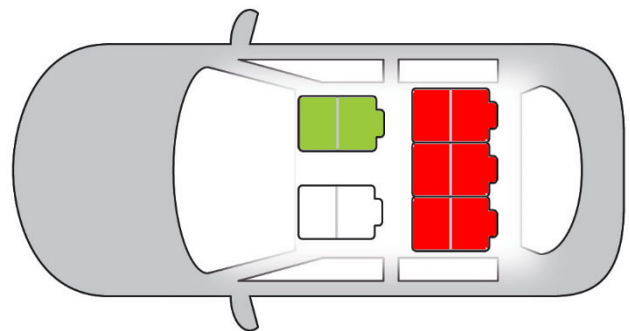
reichen sie nur bis knapp 1,65 m. Vorne werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck haben keine definierte Halterung und sind deshalb im Notfall unter Umständen nicht schnell griffbereit.

Problem, mangels Isofix und wegen der ungeeigneten Gurtanbindungen kann man einen Sitz hier aber nicht stabil befestigen.

### 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)

⊖ Einen Notbremsassistenten mit Personenerkennung gibt es nicht.

### Verbrauch

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

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



## 1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas des Clio sind weitgehend gering, selbst bei den Partikelwerten hat Renault eine Reduzierung gegenüber früheren Modellen mit diesem Motor erzielt. Auch die CO-Werte sind selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht mehr auffällig. So kann der Testwagen mit 43 von 50 möglichen Zählern

punkten. Zusammen mit den 31 CO<sub>2</sub>-Punkten reicht es für 74 Punkte und somit für vier von fünf Sternen; die dadurch obligatorische RDE-Messung mit PEMS-Gerät auf der Straße hat der Clio bestanden, er hält also auch in der Praxis die Schadstoffgrenzwerte ein.

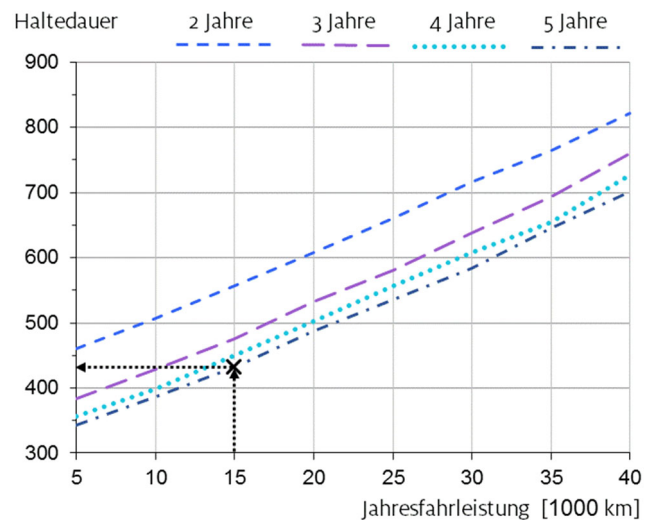
## 1,2 AUTOKOSTEN

### 1,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Grundpreis von knapp 15.500 Euro ist die getestete Variante für einen Kleinwagen heutzutage nicht teuer, allerdings fällt beim Limited die Ausstattung recht spartanisch aus. Nette Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik und Sitzheizung kosten Aufpreis. Bei der Sicherheit sieht es düster aus, aktuelle Assistenten hat der Clio nicht mal als Option zu bieten. Die Versicherungseinstufungen liegen im moderaten Bereich, in der Haftpflicht ist er mit 18 und in den beiden Kasko-Varianten jeweils mit 19 eingestuft. Niedrig fällt die Steuer aus, sie liegt bei 38 Euro pro Jahr. Die weitere Wertentwicklung ist schwer zu prognostizieren, prinzipiell hat der moderate Anschaffungspreis auch weniger absoluten Wertverlust zur Folge; innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem neuen Clio-Modell zu rechnen, weil die jetzige Variante schon einige Jahre auf dem Markt ist.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 432 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY TCe 75	ENERGY TCe 90	ENERGY TCe 120	R.S. EDC	R.S. Tro- phy EDC	ENERGY dCi 90	ENERGY dCi 110 EDC
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/898	3/898	4/1197	4/1618	4/1618	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	56 (76)	66 (90)	87 (118)	147 (200)	162 (220)	66 (90)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	120/2500	140/2250	205/2000	260/2000	280/1750	220/1750	260/1750
0-100 km/h [s]	12,3	12,1	9,0	6,7	6,6	11,8	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	178	178	182	235	235	181	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,0   S	5,0   S	5,3   S	5,9   S	5,9   S	4,0   D	3,5   D
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	113	113	118	133	135	104	90
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	18/19/19	20/23/23	19/26/25	19/26/25	18/20/21	18/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	54	54	70	110	114	160	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	424	439	481	592	616	457	468
Preis [Euro]	12.290	15.490	16.690	23.690	25.190	17.640	20.090

## 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-Haftpfl.

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 6b, geregelt	
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	140 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Verbrauch pro 100 km	4,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	105 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	195/55 R16
Länge/Breite/Höhe	4.063/1.732/1.448 mm
Leergewicht/Zuladung	1.157/464 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	300/1.146 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	575/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Flins

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	7,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,2/17,7/- s
Drehzahl bei 130 km/h	3.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	38,8 m
Reifengröße Testwagen	195/ 55 R16 87H
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Eco Contact 5
Wendekreis links/rechts	10,9/10,9 m
EcoTest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,6/5,0/6,9 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	133 g/km (WTW* 157 g/km)
Reichweite	785 km
Innengeräusch 130 km/h	72,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.155/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/525/940 l

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

<b>Betriebskosten</b>	109 Euro	<b>Werkstattkosten</b>	54 Euro
<b>Fixkosten</b>	97 Euro	<b>Wertverlust</b>	172 Euro
Monatliche Gesamtkosten	432 Euro		
Steuer pro Jahr	38 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/19		
Basispreis Clio ENERGY TCe 90 Limited 2017	15.390 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.11.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.080 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.848 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

## 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	-/790 Euro/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	1.390 Euro (Paket)
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/250 Euro
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	1.390 Euro (Paket)

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/150 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.390 Euro (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	1.390 Euro (Paket)
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/1.390 Euro (Paket)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie (geteilt)

### AUSSEN

Anhängerkupplung	499 Euro + Montage
Metalliclackierung	490 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**3,1**

### AUTOKOSTEN

**1,2**

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

Stand: Juni 2018  
Test und Text: M. Ruhdorfer