



## Renault Clio TCe 130 GPF Intens EDC

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse  
(96 kW/130 PS)

Der neue Renault Clio ist für die Franzosen ein echter Verkaufserfolg. Dabei ist der Clio nicht nur auf dem Heimatmarkt ein Renner, sondern erfreut sich europaweit großer Beliebtheit - im Februar 2020 hat er den VW Golf als meistverkauftes Auto in Europa abgelöst. Grund genug also, die soeben erschienene fünfte Generation der derzeitigen Topmotorisierung auf Herz und Nieren zu testen. Unter der Haube des Clio TCe 130 EDC steckt ein 1,3 Liter großer Turbobenziner, der nicht nur in diversen Renault-Modellen seinen Dienst verrichtet, sondern beispielsweise in der A-Klasse des Kooperationspartners Mercedes. Der 130 PS starke Vierzylinder sorgt im französischen Kleinwagen für sportliche Fahrleistungen, leider missfällt das serienmäßige Doppelkupplungsgetriebe mit seinem verzögerten Anfahrverhalten. Der Testverbrauch geht mit 6,0 l/100 km gerade noch in Ordnung, die Schadstoffemissionen sind vorbildlich niedrig. Optisch zählt der Clio auch in der aktuellen Generation zu den attraktivsten Erscheinungen unter den Kleinwagen - kein Wunder, dass das Karosierkleid nur sehr behutsam verändert wurde. Im Innenraum hat der Renault allerdings einen großen Sprung gemacht. Er ist nicht nur in puncto Konnektivität nun wieder auf dem aktuellen Stand, auch die Auswahl der verwendeten Materialien ist erfreulich wertig. Wo viele Konkurrenten mittlerweile ausschließlich Hartplastik verwenden, findet sich im Clio auch geschäumter Kunststoff. Zudem punktet der Fünftürer mit sehr sicheren Fahreigenschaften sowie einer umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung. Vorbildlich: Als erstes Fahrzeug seiner Klasse ist der Clio stets mit LED-Scheinwerfern ausgestattet. Bis auf ein paar Ärgernisse wie die hohe Ladekante, die unpraktisch angeordnete Taste zur Kofferraumentriegelung und das unkomfortable Anfahrverhalten kann man dem sympathischen Franzosen wenig vorwerfen - die Verkaufszahlen geben ihm recht.

**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, geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ hohe Ladekante, keine Beleuchtung im Fond, verzögertes Anfahrverhalten

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 1,8

### Zielgruppencheck

	Familie	3,4
	Stadtverkehr	2,9
	Senioren	2,9
	Langstrecke	2,8
	Transport	3,7
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,1

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 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. 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 mehr zu haben.

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,0 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 42 Liter großen Tank eine theoretische Reichweite von 700 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 438 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 615 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.

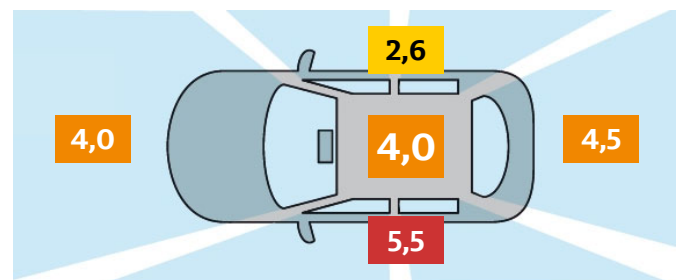
### 2,7 Licht und Sicht

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 Rückfahrkamera, 360-Grad-Kamera und Parkassistent. Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin

ist der linke Außenspiegel asphärisch gestaltet und verkleinert dadurch den toten Winkel.

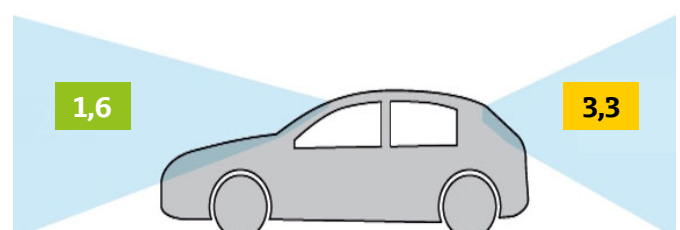
#### Rundumsicht

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.



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

⊕ Der Clio ist der erste Kleinwagen, der ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet ist - das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig. Inzwischen sind für den Clio auch LED-Nebelscheinwerfer, die zudem als Abbiegelicht fungieren, erhältlich. 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 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 Getränkekisten 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 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 der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die

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

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.

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](http://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 Clio ein Gepäckabteil von klassenüblicher Größe.

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.

⊖ 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.

### 3,0 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. Im Zubehör ist ein Trenngitter gegen Aufpreis zu haben - das ist ungewöhnlich für einen Kleinwagen.

## 2,9 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, 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 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 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 Wählhebel des Doppelkupplungsgetriebes ist etwas höher angebracht und liegt dadurch 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.

### 2,5 Raumangebot vorn

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

## 4,2 Raumangebot hinten

In der zweiten Reihe geht es im Clio recht beengt zu. Ist der Vordersitz auf eine 1,85 m große Person eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für gerade einmal knapp 1,75 m große Mitfahrer. Überm Kopf ist bei Personen dieser Größe wegen der nach hinten abfallenden Dachlinie nur noch wenig Luft. Das Raumgefühl ist nicht sonderlich großzügig, wofür neben der hohen Seitenlinie auch die schmalen Seitenfenster 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.

## 3,1 KOMFORT

### 3,1 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 geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf



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

### 3,0 Sitze

Der Testwagen war mit dem R.S. Line Paket ausgestattet, zu dessen Umfang die im Vergleich zum Standardsitz kräftiger konturierten Sportsitze gehören. Zudem waren sie mit dem optionalen Leder bezogen. Sie bieten einen guten Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Ab der Ausstattung Intens lässt sich auch der Beifahrersitz in der Höhe verstellen. Abgesehen von der Längs- und Lehnenneigungsverstellung bieten die Vordersitze aber keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Eine

längsverstellbare Mittelarmlehne ist hingegen serienmäßig an Bord.

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.

### 3,1 Innengeräusch

Der Clio bietet einen auch nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Dominiert wird die Klangkulisse vom Vierzylinder-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 Geräuschmessung bestätigt: Mit 68,1 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.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

Der 1,3 Liter große Vierzylinderbenziner leistet dank Turboaufladung 130 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von kräftigen 240 Nm, das bereits bei 1.600 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der kleine Franzose mehr als ordentlich motorisiert, die Fahrleistungen sind für einen

Kleinwagen durchaus sportlich.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Clio in 5,3 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit glatten neun Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h.

### 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind Vibrationen allerdings besonders im Stand und beim Anfahren deutlich zu spüren.

Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich

verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab.

Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

### 2,2 Schaltung/Getriebe

Wer sich für den 130 PS starken Topbenziner entscheidet, bekommt den Clio ausschließlich in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (EDC). Ein manuelle Getriebe ist derzeit nicht erhältlich.

⊕ Ist der Franzose einmal in Fahrt, macht der Doppelkuppler seine Arbeit recht gut. Er wechselt die Gänge geschmeidig und schaltet zügig hoch. Auf Beschleunigungswünsche hat die Automatik in den meisten Fällen die passende Antwort parat und nutzt oftmals das kräftige Drehmoment des Turbobenziners im eingelegten Gang anstatt hektisch

runterzuschalten.

Die höchste Fahrstufe ist nicht sonderlich lang übersetzt - bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit 2.600 1/min. Die sieben Gänge sind daher recht eng gestuft, sodass der Motor stets genügend Zugkraft zur Verfügung stellt.

Wahlweise lassen sich die Gänge auch mit Hilfe der serienmäßigen Schalt paddles am Lenkrad wechseln. Der Wählhebel bietet allerdings keine manuelle Schaltgasse. Eine Anfahrhilfe ist beim Clio serienmäßig an Bord. Ordert man die elektrische Handbremse, gibt es obendrein eine Autohold-Funktion.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Der Clio besticht durch seine ausgeprägte Fahrstabilität. Den ADAC Ausweichtest absolviert er aufgrund seines neutralen Fahrverhaltens und der sehr feinfühlgigen 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. 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 130 PS starken Benziner meist gut zurecht. Tritt dennoch Schlupf auf - etwa auf rutschigem Untergrund - greift die Antriebsschlupfregelung gezielt ein.

## 2,1 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.

## 2,0 Bremse

⊕ Auch beim aktuell stärksten Clio verbauen die Franzosen an der Hinterachse lediglich Trommelbremsen anstelle der mittlerweile auch in der Kleinwagenklasse weit verbreiteten Scheibenbremsen. Der Wirksamkeit der Bremsanlage tut dies keinen Abbruch. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Clio TCe 130 bereits nach 33,7 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein guter 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
	Warnblinkler/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.

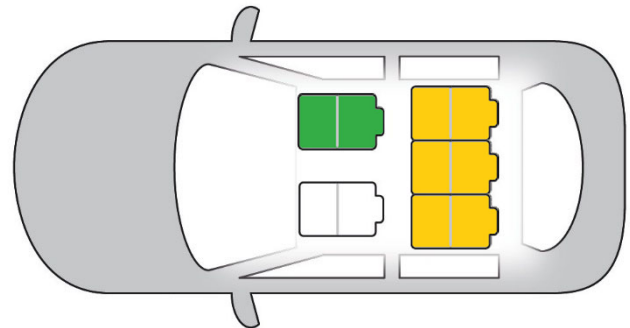
⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

## 2,3 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.

### 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	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,0	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,2 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Clio TCe 130 EDC liegt im Ecotest bei 6,0 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 168 g/km. Im Ecotest gibt es dafür für einen Kleinwagen vergleichsweise spärliche 27 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,4 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 7,1 l Super pro 100 km.



## 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Clio TCe 130 EDC punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen. Im Gegensatz zum Clio TCe 100 ist der Topbenziner TCe 130 mit einem Partikelfilter ausgerüstet, was einen geringen Partikelaustritt zur Folge hat. Der Franzose holt

die maximale Punkteausbeute von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Clio somit 71 Punkte und somit vier Sterne im ADAC Ecotest.

## 1,8 AUTOKOSTEN

### 1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Clio TCe 130 Intense EDC steht für 21.090 Euro in der Preisliste. 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, ebenso 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 96 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis WLTP-CO<sub>2</sub>-Wert).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	SCe 65 Life	SCe 75 Experi- ence	TCe 100 Experi- ence	TCe 130 GPF Intens EDC	E-Tech 140 Expe- rience	BLUE dCi 85 Expe- rience	BLUE dCi 115 Busi- ness Edi- tion	TCe 100 LPG Ex- perience
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	4/1332	4/1598	4/1461	4/1461	3/999
Leistung [kW (PS)]	48 (65)	53 (72)	74 (100)	96 (130)	103 (140)	63 (85)	85 (115)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	95/3600	95/3600	160/2750	240/1600	n.b.	220/1750	260/2000	160/2750
0-100 km/h [s]	17,1	16,4	11,8	9,0	n.b.	14,7	9,9	12,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	162	187	200	186	178	197	188
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller	112	112	100	119	82	95	95	94
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/18/18	17/18/18	17/18/18	18/21/21	n.b.	18/21/21	18/21/21	17/18/18
Steuer pro Jahr [Euro]	70	70	62	96	34	170	170	50
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	13.390	15.640	16.640	21.590	22.440	19.640	21.640	17.640

#### 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

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	129/119 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -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	1.233/440 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340/1.069 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	615/900 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 (in Fahrstufe D)	5,3 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.600 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,7 m
Reifengröße Testwagen	205/45 R17 88H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	10,8 m
EcoTest-Verbrauch	6,0 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,1/7,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	143 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	700 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.235/438 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	250/560/915 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>111 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>65 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>151 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>238 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	565 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) <sup>1)</sup>	100 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/21		
Basispreis Clio TCe 130 GPF Intens EDC	21.590 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	25.690
Km-Stand bei Testbeginn	11.490 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. <sup>1)</sup> 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	200 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	300 Euro (Paket)/Serie
Parklenkassistent	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	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

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

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Juni 2020

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