



# Renault Clio TCe 90 Dynamique



DER CLIO IST SEIT SEINEM DEBÜT IM JAHR 1990 MIT ZWÖLF MILLIONEN FAHRZEUGEN DAS WELTWEIT MEISTVERKAUFTE MODELL VON RENAULT. DEM AKTUELLEN TREND FOLGEND SETZT RENAULT BEI DER VIERTEN CLIO-GENERATION AUCH AUF DOWNSIZING. DAS HEISST MOTOREN MIT KLEINEM HUBRAUM UND AUFLADUNG, MIT DEM ZIEL, DEN VERBRAUCH ZU REDUZIEREN.

## Positiv

- Attraktives und modernes Styling
- 3-Zylinder-Motörchen überraschte positiv
- Agiles, wendiges Fahrverhalten
- Reichhaltige Komfort- und Mediaausrüstung
- Platzangebot inkl. Kopffreiheit
- Federungskomfort für Kleinwagen

## Negativ

- Lenkung um die Mittellage zu «synthetisch»
- Spiegelung und Reflexion an den Armaturen
- Sicht nach schräg hinten eingeschränkt
- Stufe im Ladeboden bei abgeklappter Lehne
- Hohe Ladekante
- Lange Schaltwege

## Präsentation:

Im Vergleich zum Vorgänger ist das Styling mit den schönen Rundungen attraktiver geworden. Sehr gut gelungen ist die bullige Heckpartie. Das Interieur wirkt modern und recht hochwertig in diesem Preissegment. Insgesamt ein überzeugender Auftritt des neuen Clio.

## Innenraum:

Für einen Kleinwagen sind die Platzverhältnisse vorne und hinten inkl. Kopffreiheit gut bemessen, einzig der Fussraum hinten ist etwas knapp geschnitten. Sehr grosszügig ist das Kofferraumvolumen mit 300 Liter. Die Variabilität ist nicht die Stärke des Clio. Bei abgeklappter Rückenlehne entsteht eine hohe Stufe und auch die Ladekante ist hoch. Wer mehr Ladevolumen braucht, muss sich die in Kürze erscheinende neue Clio-Kombiversion zulegen. Dass der Öffnungswinkel der Hecktüre nicht zu gross ist erweist sich als Vorteil, da die Aussparungen zum Zuziehen der Hecktüre unbrauchbar sind.

## Komfort:

Die Federung ist schluckfreudig und bietet einen angenehmen und ausgewogenen Fahrkomfort. Die Sitze sind insgesamt bequem, aber die Seitenführung dürfte etwas straffer sein und für lange Distanzen wünscht man sich eine Lordosenstütze. Der typische Dreizylinder-Motorensound ist beim Beschleunigen gut hörbar, aber nicht aufdringlich. Bei Autobahnfahrten gibt sich der Motor recht kultivert, dafür hat er aber Windgeräusche. Die serienmässige Komfortausrüstung ist überdurchschnittlich reichhaltig und die Bedienung - speziell der Smartphone-ähnliche Multimedia-Touchscreen - ist sehr funktionell.



1



2



3



4

1 Der Dreizylinder-Motor überraschte mit spontanem Ansprechverhalten aus niederen Drehzahlen.

2 Grosszügiges Volumen, aber störende Stufe bei abgeklappter Rückenlehne und hohe Ladekante.

3 Schöne Instrumente, aber die Chromlack-Einfassungen spiegeln bei Licht- und Sonneneinfall.

4 Logische und einfache Bedienung des Smartphone-ähnlichen Multimedia-Touchscreen.

#### Fahrleistungen:

Das Dreizylinder-Motörchen mit knapp 0.9 Liter Hubraum hat erstaunlich positiv überrascht. Bereits aus niederen Touren zeigt er ein spontanes Ansprechverhalten, ist drehfreudig, elastisch und verhilft dem Clio zu ansprechenden Fahrleistungen. Bei voller Zuladung sind wie nicht anders zu erwarten dem Vorwärtsdrang Grenzen gesetzt. Die Getriebeabstufung passt, die Schaltung ist leichtgängig, aber die Schaltwege sind zu lang. In Kombination mit Eco-Modus und gesitteter Fahrweise sind tiefe Verbräuche möglich.

#### Fahreigenschaften:

Wie vom Vorgänger bekannt, überzeugt auch der neue Clio mit Top-Fahreigenschaften und ist agil und wendig. Man merkt, dass das sportlich abgestimmte Fahrwerk in Kombination mit dem 90 PS-Motor noch deutlich Reserven hat. Die Lenkung arbeitet bei flotten Kurvenfahrten präzise, aber um die Mittellage wirkt sie «synthetisch».

#### Sicherheit:

Bei der Sicherheitsausrüstung und dem Bremstest (36 Meter) erhält der Clio die Noten «sehr gut». Ein zufriedenstellend gibt es für die eingeschränkte Übersicht nach schräg hinten.

#### Spezielles:

Der Armaturenräger inkl. Mittelkonsole und Media-System ist optisch und auch funktionell zweifellos gelungen, aber bei Sonnen- oder Lichteinstrahlung spiegeln die Chromlack-Einfassungen an den Primärinstrumenten extrem und auch der Bildschirm ist durch die Reflexion fast nicht mehr ablesbar.

## FAHRZEUGDATEN

### Motor:

Hubraum	898 ccm
Zylinder	4
Ventile pro Zylinder	4
Aufladung	ja
Max. Leistung	66 kW
Max. Drehmoment	135/2500 Nm/Umin

### Kraftübertragung:

Getriebe:	m5
Antrieb:	Front

### Karosserie:

Karosserieform:	Limousine
Leergewicht lt. Hersteller	1084 kg
Max. Anhängelast	1200 kg
Kofferraumvol. klein	300 Liter
Kofferraumvol. gross	1146 Liter

### Garantie:

Allg. Werksgarantie	3 Jahre/100'000 km
Mobilitätsgarantie	3 Jahre/100'000 km
Rostschutzgarantie:	12 Jahre (mit Auflagen)

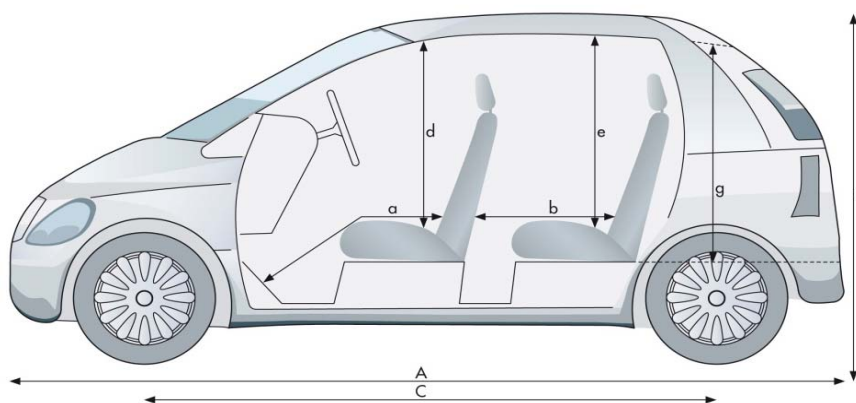
### Preise:

Basispreis:	21'500.– CHF
Preis Testfahrzeug:	23'550.– CHF

### Auszug Zubehör:

- Metallic-Lackierung
- Pack Relax
- Einparkhilfe hinten
- Pack Style Joncs Chromés
- 

Reifen Testfahrzeug	195/55R16 Conti Contact 5
Reifen Mindestgrösse	185/65R15



a von /bis 91 cm/114 cm

b von /bis 51 cm/76 cm

d 104 cm

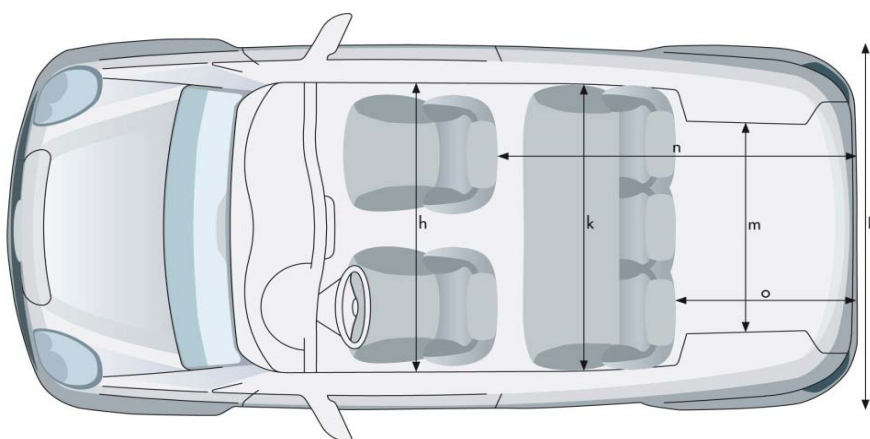
e 93 cm

g 65 cm

A 406 cm

B 145 cm

C 259 cm



h 137 cm

k 138 cm

m 102 cm

n 132 cm

o 64 cm

D 173 cm

## TESTWERTE

### Motorleistung:

Leistungsmessung TCS	67.5 kW
Abweichung zu Hersteller	+1.5 kW

### Tachoabweichung:

Bei 60 km/h	63 km/h Anzeige
Bei 80 km/h	83 km/h Anzeige
Bei 100 km/h	104 km/h Anzeige
Bei 120 km/h	125 km/h Anzeige

### Gewichte:

Leergewicht Testfzg.	1215 kg
Abweichung zu Hersteller	+131 kg
Zuladung Testfzg.	373 kg

### Beschleunigung 0 - 100 km/h

Herstellerangabe	12.2 s
Messung TCS	12.3 s

### Elastizität (4-Gang)

60 - 100 km/h	10.0 s
80 - 120 km/h	11.3 s

### Kilometerzähler Abweichung

Anzeige Fahrzeug	20'000 m
Messwert	20192 m
1000 m effektiv sind	990 m Tacho

### Bremsweg

(Mittelwert aus 10 Vollbremsungen mit 100 km/h)	
Bremsweg	36.1 m
Mittlere Verzögerung	10.7 m/s <sup>2</sup>

### Wendekreis

(Zwischen Mauern)	
Wendekreis links	10.9 m
Wendekreis rechts	10.9 m

### Innengeräusche

bei 60 km/h	60 dB(A)
bei 80 km/h	64 dB(A)
bei 100 km/h	68 dB(A)
bei 120 km/h	72 dB(A)

### Kosten

Stundenansatz laut BFS	CHF 145.-
Gratis Service	0 Jahre
	0 km

### Service laut Hersteller

30000 km
24 Monate

### Gesamtkosten für die Wartung

(bei 15'000 km/Jahr)	
bis 180'000 km	CHF 3913.-

### Betriebskosten

Bei 10'000 km/Jahr	0.69 CHF/km
Bei 15'000 km/Jahr	0.52 CHF/km
Bei 30'000 km/Jahr	0.35 CHF/km

### Umweltaspekte

Normverbrauch (l/100km)	
	städtisch ausserstädtisch gesamt
Werk	5.5 3.9 4.5
TCS	6 3.9 4.7

### Testverbrauch

6.0 l/100 km

### CO<sub>2</sub>-Ausstoss

Werksangabe	104 g/km
TCS-Messung	109 g/km
CH-Durchschnitt	153 g/km
Energieetikette	B

### Übersicht

Einparken	vorne	1.37 m
	hinten	4.97 m
Sicht	vorne	3.11 m
	hinten	8.73 m

## TCS BEWERTUNG

Fahrzeugausstattung	★★★★★
Sicherheitsausstattung	★★★★★
Servicekosten	★★★★★
Innengeräusche	★★★★☆
Übersicht	★★★☆☆

Bremsweg	★★★★★
Normverbrauch Werk	★★★★☆
Normverbrauch Test	★★★★☆
Testverbrauch	★★★★☆

# VERGLEICHSTABELLE

	RENAULT	HYUNDAI	PEUGEOT	VW
	<b>Clio Tce 90 0.9 Dynamique</b>	<b>i20 1.4 Premium</b>	<b>208 1.2 VTI Active</b>	<b>Polo 1.2 TSI Trendline</b>
<b>Preis (CHF)</b>	21'500.-	19'340.-	20'650.-	21'570.-
<b>Hubraum (cm<sup>3</sup>)</b>	898	1396	1199	1197
<b>Leistung (kW/PS)</b>	66/90	74/101	60/82	66/90
<b>Drehmoment (Nm/Umin)</b>	135/2500	137/4200	136/4000	160/1500
<b>Gesamtverbrauch 1999/100/EG (l/100km)</b>	4.7 B(2)	4.9(1) B(2)	4.5(1) A(2)	5.1(1) C(2)
<b>Innenlärm bei 120 km/h (dBA)</b>	72	73(5)	72(6)	71(7)
<b>Betriebskosten(CHF/km) (3)</b>	0.52	0.53	0.52	0.53
<b>Bewertung Servicekosten (4)</b>	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★★
<b>Test Touring (Nummer/Jahr)</b>	6/2013	7/2009(5)	16/2012(6)	6/2002(7)

(1) Wert laut Importeur

(2) Energieeffizienz laut Importeur

(3) Bei 15'000 km/Jahr

(4) Gesamtkosten auf 180'000 km bei jährlich 15'000 km

(5) Hyundai i20 1.6

(6) Peugeot 208 1.6

(7) VW Polo 1.4