

# Nummer 4 ist durchaus solide

Schön und günstig! Der hübsche Franzose punktet bei Optik und Preis. Der ältere Typ III leistet sich aber einige Schwächen – was die schöne Kalkulation wanken lässt

Renault Clio (Typ IV)	
Bauzeit	2012 bis heute
Motoren	von 65 PS (1.2) bis 273 PS (R.S. 16)
Preis	ab 5500 Euro
Insassensicherheit (Euro-NCAP-Crashtest)	2012 ★★★★★



**DAS IST ER** Mit charmantem und dynamischem Styling scheint der Typ IV die Kunden wieder einfangen zu wollen, die sich beim eigenwillig eingekleideten Vorgänger für die Flucht entschieden haben. Ihn gibt es nur noch als Fünftürer – inklusive raffiniert versteckter Fondtüren und Griffen in der C-Säule – und ab März 2013 als Kombi Grandtour. Kopf- und Seitenairbags, ESP, Bremsassistent sowie schlüsselloser Zugang per Keycard sind Serie. Viel Stauraum: 300 bis 1146 Liter im Fünftürer, 443 bis 1380 Liter im Kombi. Die Modellpflege 2016 brachte optische Retuschen, ein überarbeitetes Interieur und neue Motoren.

**DAS KANN ER** Sportlich-lifestylog auftreten, vor allem durch sein optionales Online-Infotainmentsystem. Außerdem gibt's bequeme Sitze und genug Platz. Dazu eine große Motorauswahl: Drei- und Vierzylinder-Benziner (65 bis 273 PS), drei Diesel (75 bis 110 PS), stärkere Antriebe auch mit Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (EDC). Ein Getriebedefekt verhängte einem Grandtour im AUTO BILD-Dauertest das Ergebnis (Note 3–, (10/2016).

**DAS MACHT ÄRGER** Abstürzende Navis, einfache Materialqualität. Rückrufe: scheuernde Bremschläuche und sich lösende Bremskolben.

Renault Clio (Typ III)	
Bauzeit	2005 bis 2013
Motoren	von 65 PS (1.2) bis 201 PS (2.0 16V Sport)
Preis	ab 2000 Euro
Insassensicherheit (Euro-NCAP-Crashtest)	2005 ★★★★★



**DAS IST ER** Wie schon seine Vorgänger ist der kleine Clio ein vollwertiges Auto. Im üblichen Kleinwagenmaß von vier Meter Länge ist er mit drei und fünf Türen sowie erstmals als Kombi Grandtour (ab Januar 2008) erhältlich. Zentralverriegelung und elektrische Fensterheber vorn sind Serie. Gut: der Sicherheitsstandard mit ABS, Front- und Seitenairbags. Typisch für Kleinwagen: ESP kostete in der Basis extra. Die Facelifts 2008 und 2009 brachten optische Überarbeitungen und neue Motoren.

**DAS KANN ER** Dank des komfortabel abgestimmten Fahrwerks auch Langstrecken. Er hat ordentlich gepolsterte Sitze – aber große Fahrer finden trotzdem keine ideale Position. Der 1.2 (65 PS) eignet sich nur für die Stadt. Vielfahrer sollten zum Diesel mit 86 PS greifen (ab 2006 mit Rußpartikelfilter). Richtig rasant wird's im Renault Sport (2.0, 201 PS).

**DAS MACHT ÄRGER** Einige Motorschäden, vor allem beim 1.6, aber kein spezielles Schadensbild. Ärgerlich sind teure Wartungsarbeiten: Der Zahnriemenwechsel beim 1.2 dauert einen halben Tag. Rückrufe wegen defekter Bremslichtschalter und Automatiksteueregeräte. Vereinzelt Getriebeschäden.

## FAHRWERK

Beim aktuellen Modell fallen die hervorragenden Werte der Lenkung auf. Renault hat die Kritik am Vorgänger, dessen Spurstangenköpfe häufig bemängelt werden, ernst genommen. Keine Paradedisziplin bei der Clio-Modelle sind dagegen die Achsen. Bis ins hohe Alter stabil erweisen sich die Antriebswellen.

## LICHT

Auch hier kann das neue Modell punkten, wie die Grafik unten zeigt. Wenig Probleme gibt es beim aktuellen Modell, während der Clio III, besonders bei der Funktion der Beleuchtung vorn und hinten, hohe Mängelquoten aufweist.



Die dynamische Formgebung (hier Kombi) ist für Kleinwagenverhältnisse außergewöhnlich und gelungen

## BREMSEN

Kritik gibt es in diesem Kapitel vor allem für die Funktion der Fußbremse und beim alten Modell für die Feststellbremse sowie die Bremscheiben. Wenig Mängel hingegen weisen die Bremsleitungen und Bremschläuche beider Baureihen auf.

## UMWELT

Ein insgesamt sauberes Ergebnis liefert der Clio bei den Themen Ölverlust und Auspuffanlagen ab – in beiden Fällen gibt es wenig zu meckern. Die frische HU-Plakette verhängeln können eigentlich nur Fehler im Motormanagement bei Modellen ab dem siebten Jahr.

## FAZIT

Der alles in allem stimmig gemachte Clio IV kann sich bei der Qualität vom eher durchwachsenen Ergebnis seines Vorgängers erfreulich klar lossagen. Während sich das alte Modell in der Mängelstatistik auf den hinteren Plätzen wiederfindet, schiebt sich der bis zu fünf Jahre alte Clio der vierten Generation immerhin bis auf Platz 48 nach vorn.

## MÄNGELEINTEILUNG nach Typ und Altersklassen in Prozent im Vergleich zum Durchschnitt

Alter	Ø Laufleistung in km		ohne Mängel		geringe Mängel		erhebliche Mängel		verkehrsunsicher	
	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø	Typ	Ø
2-3 Jahre	35 000	47 000	90,8	90,6	2,9	3,5	6,3	5,9	0,0	0,0
4-5 Jahre	51 000	70 000	88,3	83,5	3,2	6,2	8,5	10,3	0,0	0,0
6-7 Jahre	73 000	93 000	65,5	73,5	9,9	10,3	24,6	16,2	0,0	0,0
8-9 Jahre	91 000	109 000	59,3	64,3	11,0	13,5	29,6	22,2	0,1	0,0
10-11 Jahre	107 000	131 000	52,9	56,2	14,2	15,8	32,8	28,0	0,1	0,0

## DIE HÄUFIGSTEN MÄNGEL im Vergleich zu anderen Fahrzeugen dieser Altersklasse, bezogen auf den jeweiligen Mangel

Alter	Typ	Fahrwerk			Licht	Bremsen		Umwelt	
		Achs-aufhängung	Achsfedern/Dämpfung	Lenkung	Beleuchtung	Funktion der Bremse	Bremsbauteile	Auspuffanlage	Ölverlust am Motor/Antrieb
2-3 Jahre	Clio IV	Orange	Orange	Grün	Grün	Orange	Orange	Grün	Grün
4-5 Jahre	Clio IV	Orange	Orange	Grün	Grün	Orange	Orange	Grün	Grün
6-7 Jahre	Clio III	Orange	Orange	Grün	Grün	Orange	Orange	Grün	Grün
8-9 Jahre	Clio III	Orange	Orange	Grün	Grün	Orange	Orange	Grün	Grün
10-11 Jahre	Clio III	Orange	Orange	Grün	Grün	Orange	Orange	Grün	Grün

Einzelne Mängel finden Sie im Zahlenspiegel ab Seite 187

besser ◀ ◻ ◻ ◻ ◻ ◻ ▶ schlechter