

## Renault Traffic Passenger 2.0 dCi 115 Privilage

Viertüriger Bus der oberen Mittelklasse (84 kW / 114 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,6**

Renault bietet den Transporter Traffic auch als komfortable Version für den Transport von bis zu neun Personen an und nennt ihn je nach Ausstattung "Kombi" oder "Passenger". Hier im Test wurde der Traffic als Siebensitzer mit einer Schiebetür auf der rechten Seite untersucht, optional gibt es auch eine Schiebetür links. Die Variabilität der Sitze ist nicht so groß wie bei Konkurrenzmodellen und zudem ist das Handling des Gestühls sehr kraftaufwändig und kompliziert. Dafür sitzt man im Renault besonders komfortabel und steigt bequem ein und aus. Der 2-Liter-Dieselmotor bewegt den Wagen recht ordentlich, verbraucht aber relativ viel und besitzt keinen Partikelfilter - nicht mehr zeitgemäß im Jahr 2008. Gegen Aufpreis sind ESP sowie Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags zu haben. So ausgestattet bietet der Traffic ein hohes Maß an Sicherheit; traurig aber, dass diese Features nicht serienmäßig sind, insbesondere ESP. Insgesamt eine interessante Alternative zu VW T5 und anderen Mitstreitern, besser als Shuttlebus für Erwachsene geeignet, als für die große Familie. Der Preis ist mit etwa 30.000 Euro recht günstig. **Karosserievarianten:** Langversion, Kastenwagen. **Konkurrenten:** Mercedes Viano, Nissan Primostar, Opel Vivaro (beide fast baugleich), VW T5.

- + funktionelle Bedienung
- + sehr viel Platz
- + großer Kofferraum, auch voll besetzt
- + gute Fahrleistungen
- + komfortable Federung und Sitze
- + mit ESP sichere Straßenlage
- + gute Crashesicherheit
- besonders umständliche Sitzverstellung im Fond
- recht hoher Verbrauch
- kein Partikelfilter
- ESP nur gegen Aufpreis
- für Kindersitze nur bedingt geeignet



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,2**

#### Verarbeitung

**Note: 2,1**

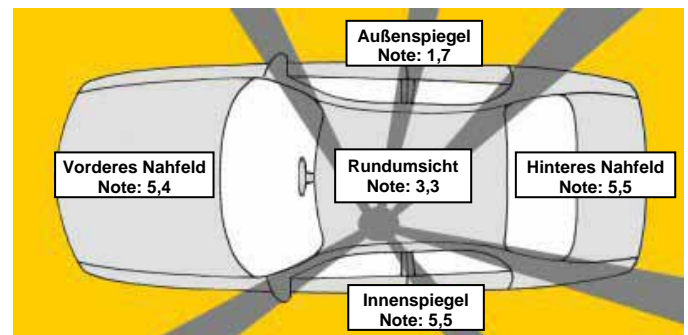
- + Die Karosserie des Traffic präsentiert sich einwandfrei verarbeitet, nicht zuletzt belegen dies gleichmäßig geringe Spaltmaße und eine saubere Lackierung; Türen schließen leicht. Der vordere Stoßfänger ist großflächig und größtenteils aus unlackiertem Kunststoff gefertigt. Die Karosserieflanken besitzen breite Kunststoffleisten, allerdings ziemlich weit unten. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, das schützt den Motor vor Verschmutzen und reduziert verbrauchserhöhende Luftwirbel. Die Kunststoffelemente im Innenraum sind sauber eingepasst, allerdings von nicht der Qualität wie man sie von den Limousinen gewohnt ist (Hartplastik). Die Polsterung macht optisch einen guten Eindruck. Auf einem entsprechenden Dachträger können bis zu 280 l Gepäck transportiert werden; ohne Träger sind jedoch unschöne Halterungen auf dem Dach sichtbar.
- Ein vollwertiges Ersatzrad kostet extra.

#### Sicht

**Note: 3,1**

- + Die Fahrer von Kleinbussen wie dem Renault Traffic schätzen die

besonders hohe Sitzposition, die einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen ermöglicht. Gegen Aufpreis gibt es für hinten eine akustische Einparkhilfe. Die Außenspiegel sind besonders groß, es gibt jeweils einen zweiten kleinen asphärischen Spiegel,



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

der Hindernisse im toten Winkel sichtbar macht. Gegen Aufpreis sind sie elektrisch einstell- und beheizbar.

- Die nicht versenkbaren hinteren Kopfstützen schränken die Sicht ein, auch im Innenspiegel. Hindernisse vor und hinter dem Fahrzeug können leicht übersehen werden; die Rückwärts-Einparkhilfe sollte man auf jeden Fall dazubestellen. Xenonscheinwerfer sind nicht erhältlich.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,8**

Der Zustieg zum Trafic ist vorne insgesamt durchschnittlich. Negativ fällt das besonders hohe Schweller- und Sitzflächenniveau auf, welches die Passagiere dazu zwingt, über eine Stufe zum Innenraum hinauf zu steigen.

- + Die hohe Karosserie und die großen Türausschnitte erlauben vorne wie hinten einen bequemen Zustieg, beinahe "aufrechten Hauptes". Gegen Aufpreis gibt es eine weitere Schiebetür auf der linken Seite. Der Zustieg zu den Plätzen auf der zweiten und dritten Sitzreihe ist beim Trafic in dieser Sitzkonfiguration sehr einfach möglich. Es stört kein Sitz, der zuerst umgeklappt werden müsste. Eine praktische Fernbedienung für die Zentralverriegelung ist Serie, die Knöpfe sind auch im Dunklen gut voneinander zu unterscheiden.
- An Steigungen haben die Türaufhalter ihre liebe Not, die sehr schweren Vordertüren und auch die seitliche Schiebetür zu fixieren.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 0,6**

- + Selbst bei voller Besetzung mit bis zu sieben Personen stehen noch 520 l Ladevolumen zur Verfügung. Im Vier-Personen-Betrieb bei ausgebauter dritter Sitzreihe wächst der Stauraum bereits auf stattliche 1520 l. Werden beide hinteren Sitzreihen entfernt, kann man den Trafic auch für Umzüge nutzen - 2570 l Stauraum sind üppig (gemessen bis Fensterunterkante).



Bei voller Besetzung mit sieben Personen stehen gute 520 l Kofferraumvolumen zur Verfügung.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,2**

Optional sind anstelle der normalen Heckklappe zwei seitlich angeschlagene Türen erhältlich, die je nach Einsatzgebiet Vorteile (Platz zum Hintermann, Kraftaufwand) und Nachteile (Zugänglichkeit, fehlender Regenschutz bei offenem Kofferraum) bieten.

- + Die schwere Heckklappe lässt sich nicht besonders leicht öffnen, gibt dann aber eine sehr große Ladeöffnung frei. Damit ist der

Kofferraum einwandfrei zugänglich. Die Ladekante liegt mit 55 cm angenehm niedrig, eine störende Bordwand gibt es nicht. Mit seinem praktischen rechteckigen Format und seiner verhältnismäßig geringen Tiefe kann man den ebenen Laderaum sehr gut nutzen.

- Das "Herunterziehen" der Heckklappe erfordert sehr viel Kraft. Man muss von außen nachdrücken, dabei kann man sich die Hände schmutzig machen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 3,0**

Die Variabilität der hinteren Sitze und damit verbunden des Kofferraumes ist nicht die Stärke des Renault Trafic. Die hintere Dreier-Rückbank lässt sich nur im Ganzen nach vorne klappen oder entfernen, die vordere Zweier-Bank nur komplett herausnehmen. So kann man den Innenraum variabel nutzen, auf Schienen verschiebbar sind die Sitze aber hier nicht.

- + Unter den Rückbänken gibt es Luken, durch die lange Gegenstände geschoben werden können. An der Seite befinden sich Ablagemöglichkeiten für kleine und lose Gegenstände; zahlreiche stabile Zurrösen ermöglichen eine gute Ladungssicherung.
- Die Klappmechanismen der Bestuhlung sind eine Zumutung: extrem schwergängig, teilweise umständlich und kompliziert. Das Ausbauen der Rückbänke ist sehr kraftaufwändig, die Zweier-Sitzbank in der Mitte wiegt etwa 55 kg, die Dreierbank ganz hinten über 60 kg. Das schlimmste ist der komplizierte und besonders scharfkantige Entriegelungsmechanismus, an dem man sich fast zwangsläufig die Finger verletzt.

## Innenraum

**Note 1,7**

### Bedienung

**Note: 2,0**

- + Der Trafic lässt sich leicht und ohne lange Eingewöhnung bedienen. Alle Schalter, Knöpfe und Hebel sind übersichtlich und gut erreichbar angeordnet. Lenkrad (nur in der Reichweite einstellbar) und Fahrersitz können verschiedenen Personengrößen gut angepasst werden. Die klaren Instrumente sind einwandfrei ablesbar. Ein Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Die Bedienelemente der Klimaanlage liegen etwas tief und weit entfernt vom Fahrer, lassen sich aber einfach einstellen. Gegen Aufpreis sind verschiedene Navigationssysteme verfügbar. Die elektrischen Fensterheber für die vorderen Türen sind Serie (leider ohne Antippautomatik), in der zweiten Sitzreihe gibt es auf beiden Seiten ein manuelles Schiebefenster. Für jede Sitzreihe ist eine zentrale Innenraumleuchte vorhanden. An den hintere-



Die gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes sprechen für den Trafic.

ren Sitzen befinden sich außen Staufächer.

- Das Handschuhfach ist klein und nur bei eingeschalteter Zündung beleuchtet. Die Schalter für ESP und Heckscheibenheizung sind klein und schlecht zugänglich. Am Radio sind die Tasten für Lautstärke und Sendereinstellung ungünstig und nicht wie gewohnt positioniert, zusätzliche Einsteller im Bereich des Lenkrades verbessern die Situation jedoch ein wenig. Vorne muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit hinauslehnen, weil die Griffe dann zu weit entfernt liegen. Ablagen sind vorne Mangelware, lediglich die Fächer in den Türen können für kleine Gegenstände genutzt werden; außen gibt es zusätzlich Getränkehalter.

**Raumangebot vorne\* Note: 1,6**

- + Reichhaltige Platzverhältnisse erlauben auch 1,90 m großen Personen eine bequeme Sitzposition; in der Höhe ist das Raumangebot mehr als ausreichend. Wegen der guten Innenbreite haben die Insassen auch seitlich genügend Platz. Optional ist auf der Beifahrerseite eine Zweier-Sitzbank erhältlich.

**Raumangebot hinten\* Note: 0,8**

- + Der hintere Fahrgastraum ist üppig dimensioniert, Personen bis 1,80 m Größe können in der mittleren Sitzreihe angenehm Platz nehmen. In der ganz hinteren Reihe ist auch noch genügend Raum vorhanden, ausreichend für Personen bis 1,80 m Größe.

**Innenraum-Variabilität Note: 3,0**

- + Die beiden Rücksitzbänke können entfernt werden, die hinterste Dreier-Bank lässt sich auch nach vorne klappen (siehe Kofferraum-Variabilität).

**Komfort Note 2,6**

**Federung Note: 2,5**

- + Das Fahrwerk des Renault Trafic ist tendenziell eher weich ausgelegt, so dass in schnellen Kurven eine ausgeprägte Seitenneigung auftritt; Fahrkomfort und Straßenlage sind aber überwiegend gut. Bei voller Beladung treten Wankbewegungen ausgeprägter auf, zu einer kritischen Situation kommt es jedoch nicht. Der Fahrkomfort ist auch für die Insassen ganz hinten noch in Ordnung.

**Sitze Note: 2,0**

- + Die tendenziell etwas weicher gepolsterten Vordersitze sind gut geformt und bieten dem Rücken festen Halt, Fahrer- und Beifahrersitz sind mit einer einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet. Die Vordersitze passen den meisten Personengrößen recht gut, sind aber nicht in der Höhe variabel. Auf den Sitzen der zweiten und dritten Reihe kann man besonders bequem sitzen. Der Seitenhalt ist zwar nicht so optimal, dafür sind die Lehnen erfreulich hoch und die Polsterung ist angenehm weich, auch für längere Strecken. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es für alle Außenplätze. Wegen der günstigen Anordnung der Sitze haben die Insassen eine gute Oberschenkelauflage und somit eine entspannte Sitzposition.

**Innengeräusch Note: 2,9**

- + Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist bis 130 km/h niedrig, auch subjektiv werden die Motor- und Windgeräusche selbst bei hohem Tempo als unaufdringlich empfunden.

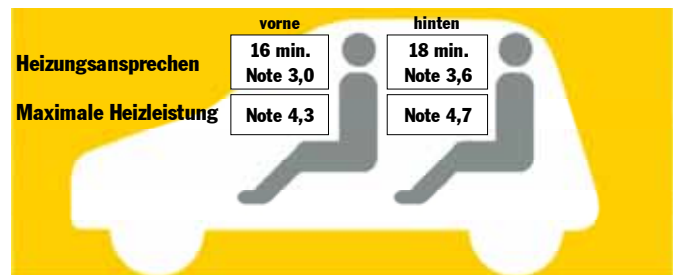
**Heizung, Lüftung Note: 3,4**

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)  
Die Heizung spricht vorne durchschnittlich an, hinten etwas schwächer. Auch die Heizwirkung ist durchschnittlich, der große Innenraum stellt für das Heizsystem eine echte Herausforderung



Trotz der separaten Ausströmer im Fond erwärmt sich der Innenraum nicht besonders schnell.

- dar, auch mit der optionalen Zusatzheizung.
- + Eine Klimaanlage gibt es gegen Aufpreis, auf Wunsch auch zusätzlich für den hinteren Bereich. In der Schiebetür auf der rechten Seite sowie in der linken festen Seitenscheibe lässt sich ein Fenster aufschieben.
- Ganz hinten sind die Fenster nicht zu öffnen, auch nicht ausstellbar.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

**Motor/Antrieb Note 2,9**

**Fahrleistungen\* Note: 4,0**

- Der 2-Liter-Dieselmotor im Trafic leistet 114 PS; so motorisiert sind passable Fahrleistungen zu realisieren. Besonders positiv fällt das gute Durchzugsvermögen bei niedrigen Drehzahlen auf, was eine schaltfaule Fahrweise erlaubt. Auch auf der Autobahn kann der Trafic gut mit dem Verkehr mitschwimmen.

**Laufkultur Note: 3,0**

Das Vibrationsverhalten des Motors ist zufriedenstellend.

**Schaltung Note: 2,0**

- + Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht und meist geräuschlos einlegen.

**Getriebeabstufung Note: 1,5**

- + Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zur Leistungscharakteristik des Fahrzeuges. Die feine Abstufung sorgt auch bei voller Beladung oder an Steigungen für gutes Vorwärtkommen.

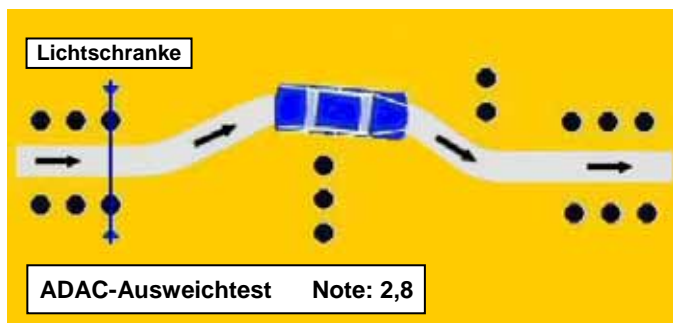
**Fahreigenschaften Note 2,8**

**Fahrstabilität Note: 2,6**

- + Der Trafic zeigt ein sicheres Fahrverhalten, vorausgesetzt man ordert das optional erhältliche ESP. Die Richtungsstabilität ist gut, ebenso lässt sich das große Auto auch von plötzlichen Ausweichmanövern nicht aus der Ruhe bringen - hier greift ESP ein und hilft



dem Fahrer, die Schleuderneigung zu verringern. Entsprechend ordentlich schneidet das Fahrzeug im ADAC-Ausweichtest ab. Die Lenkung reagiert spontan und das Fahrzeug folgt der Pylonengasse erstaunlich gut; nähert man sich dem Grenzbereich, greift ESP vehement ein und stabilisiert den Traffic. Eine überdurchschnittliche Seitenneigung kann beobachtet werden, auch kann das kurveninnere Hinterrad bedrohlich abheben. Die Gefahr des Umkippens besteht aber zu keiner Zeit. Anders verhält es sich, wenn man auf ESP verzichtet, dann besteht eine deutliche Kippgefahr. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen den Wagen nicht von der Bahn ab, durchdrehende Räder werden von der Traktionskontrolle eingebremst.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + Schnell durchfahrene Kurven nimmt der Traffic untersteuernd und damit gut beherrschbar. Im Grenzbereich greift zusätzlich ESP (Aufpreis) hilfreich ein. Plötzliches Gaswegnehmen in der Kurve bringt den schweren Bus nicht aus der Ruhe.

### Lenkung\*

**Note: 3,2**

Die Lenkung spricht recht spontan an und besitzt eine durchschnittliche Präzision. Den Kontakt zur Fahrbahn kann sie aber nur mäßig vermitteln. Die Übersetzung ist durchschnittlich, die Handlichkeit beim Rangieren aber akzeptabel, da die Lenkung stets leichtgängig ist.

- Der Wendekreis von 12,8 m liegt über dem Durchschnitt und kann beim Wenden auf engem Raum mehrmaliges Rangieren erforderlich machen.

### Bremse

**Note: 3,4**

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand steht der Wagen nach 43 m, damit liegt der Traffic unter dem Durchschnitt (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht recht gut an und lässt sich ordentlich dosieren. In kritische Situationen stehen ABS und ein Bremsassistent zur Verfügung.

## Sicherheit

**Note 2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,7**

Der Testwagen war mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, damit erfüllt der Wagen die Mindestanforderung an die aktive Sicherheit. Nicht nachvollziehbar und daher besonders negativ fällt auf, dass ESP optional geordert werden muss. Ohne ESP ist die Fahrsicherheit des Traffic in Extremsituationen alles andere als sicher, der Wagen kann im schlimmsten Fall umkippen. Hier sollte der Hersteller dringend handeln und ESP in allen Varianten serienmäßig verbauen.

- + Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,2**

- + Der Renault besitzt serienmäßig einen Frontairbag für den Fahrer; bereits der Beifahrer-Airbag muss separat bestellt werden. Gegen weiteren Aufpreis sind Seiten- und Kopfairbags vorne erhältlich. Zusätzlich können Kopfairbags für den hinteren Fahrgastraum geordert werden. Die Fahrgastzelle des Traffic erweist sich beim Frontcrash in Anlehnung an das EuroNCAP-Verfahren als recht stabil, Probleme gab es insbesondere bei den Insassen der dritten Sitzreihe, wo die Belastungen recht hoch waren; vor allem sind hier die Beine betroffen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis 1,90 m Körpergröße, auf den Sitzen der beiden hinteren Reihen bis 1,80 m Größe. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die Höhen-Arretierung ist an allen Kopfstützen unzureichend.

### Kindersicherheit

**Note: 3,0**

- + Auf den Sitzplätzen im Fond kann man Kindersitze prinzipiell unkompliziert und stabil befestigen, an (nur) einem Sitz auf der mittleren Sitzreihe auch mittels Isofix-System. Fest installierte Gurtschlösser und großzügig dimensionierte Gurtlängen erleichtern das Anschnallen der Kindersitze. Ein Drehschalter in der Beifahrertür ermöglicht das Abschalten des Airbags, dann sind auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt.
- Beim Renault sind je nach Sitzkonfiguration und in Abhängigkeit eines Airbags auf dem Beifahrersitz hinten nur eingeschränkt Kindersitze erlaubt, obwohl die Sitzplätze prinzipiell als geeignet erscheinen. In der hier getesteten Version mit sieben Sitzplätzen und Beifahrerairbag können ganz hinten auf der Dreierbank nur schiebetüreseitig Kindersitze montiert werden (also nur einer) und auf der mittleren Zweierbank auf beiden Plätzen; auf dem mittleren Platz auch mittels Isofix bzw. mit Ankerhaken.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern ist moderat. Vorteile, die wegen der geraden Frontpartie im Bereich der unteren Gliedmaßen und des Beckens festzustellen sind, werden durch voraussichtliche Nachteile (insbesondere beim Aufprall eines Kinderkopfes) kompensiert, so dass insgesamt von einem durchschnittlichen Verletzungsrisiko ausgegangen werden kann.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,3**

### Verbrauch\*

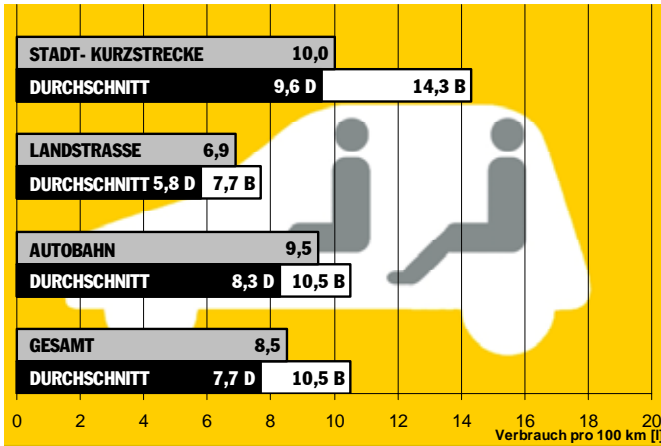
**Note: 3,7**

Die Kraftstoffverbräuche des Traffic mit dem 114 PS Dieselmotor liegen noch im Durchschnittsbereich. In der Stadt verbraucht der Wagen 10,0 l, außerorts 6,9 l und auf der Autobahn 9,5 Liter Diesel auf 100 km - so ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,5 l/100 km.

### Abgas

**Note: 2,8**

- Die Anteile an Schadstoffen im Abgas liegen auf durchschnittlichem Niveau.
- Der Wagen besitzt keinen Rußpartikelfilter; diesen gibt es nur für das stärkere 2,5-Liter-Modell.



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

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,0**

### Betriebskosten

**Note: 2,0**

- + Bei den Betriebskosten, die hauptsächlich aus dem Kraftstoffverbrauch resultieren, erweist sich der Trafic angesichts der Fahrzeuggröße nicht gerade als Spritsparkönig. Da jedoch der nicht ganz so teure Dieselmotor benötigt wird, ergeben sich im Klassenvergleich noch moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 1,6**

- Der Trafic 2.0 dCi muss spätestens nach 30.000 km oder alle 12 Monate zur Wartung in die Werkstatt. Der 2-Liter-Dieselmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.
- + Renault verbaut nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind - bei Verwendung der günstigen Seriengröße - erfreulich gering.
- Die jährliche Wartung bedeutet vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte. Auch die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

### Wertstabilität

**Note: 4,6**

- Die Aussicht auf einen bevorstehenden Generationswechsel,

welcher sich im Berechnungszeitraum vollziehen wird, sowie der fehlende serienmäßige Rußpartikelfilter lassen nur eine mäßige Restwertprognose zu.

### Kosten für Neuanschaffung

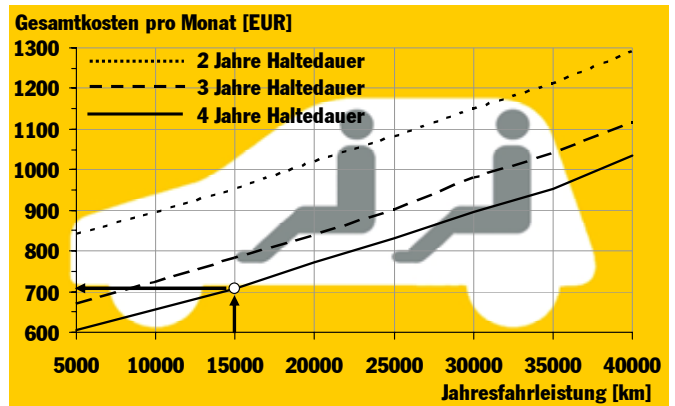
**Note: 2,0**

- + In der Höhe der Anschaffungskosten verdient sich der Trafic Passanger mit einem Grundpreis von gut 30.000 Euro noch eine gute Note. Der günstigere Einstandspreis kommt den monatlichen Aufwendungen für den absoluten Wertverlust zugute und gleicht zu einem gewissen Teil den eher mäßigen Restwertverlauf wieder aus.

### Fixkosten

**Note: 3,1**

- Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Den Großteil der fixen Kosten stellen aber die Versicherungsbeiträge.
- + Und hier verdankt der Renault die insgesamt durchschnittliche Benotung seiner noch relativ günstigen Typklasseneinstufungen in den Kaskoklassen, welche die Beitragsrechnungen in Schach halten.
- Extrem hoch lassen sich die Assekuranzen dagegen die Haftpflichtabsicherung dieser Variante bezahlen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 708 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 16V	2.0 dCi 90	2.0 dCi 115	2.5 dCi 150 FAP
Aufbau/Türen	BU/4	BU/4	BU/4	BU/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1995	4/1995	4/2464
Leistung [kW(PS)]	86(117)	66(90)	84(114)	107(146)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	190/3750	240/1600	290/1600	320/1500
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	160	145	160	170
Verbrauch pro 100 km [l]	10,8S	8,6D	8,5D	9,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/21/21	22/17/20	22/21/21	22/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	135	332	332	386
Monatliche Gesamt-Kosten [Euro]	792	692	700	733
Grundpreis [Euro]	32.106	28.501	29.393	34.010

#### Aufbau:

ST = Stufenheck	KB = Kombi	GE = Geländewagen
SR = Schrägheck	KT = Kleintransporter	PK = Pick-Up
CP = Coupe	TR = Transporter	
CA = Cabriolet	GR = Großraumlimousine	
RO = Roadster	BU = Bus	

#### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpflicht
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	.....	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	.....	1995 ccm
Leistung	.....	84 kW (114 PS)
bei	.....	3500 U/min
Maximales Drehmoment	.....	290 Nm
bei	.....	1600 U/min
Kraftübertragung	.....	Frontantrieb
Getriebe	.....	6-Gang-automatisiertes Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	.....	195/65R16C
Reifengröße (Testwagen)	.....	<b>195/65R16T</b>
Bremsen vorne/hinten	.....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	.....	<b>12,85 m/12,7 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	.....	160 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	.....	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	.....	<b>10,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	.....	<b>42,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	.....	<b>8,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	.....	<b>10,0/6,9/9,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	.....	213 g/km/ <b>219 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	.....	<b>70 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	.....	4782 mm/1904 mm/1942 mm
Leergewicht/Zuladung	.....	<b>1960 kg/865 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	.....	<b>1520 l/2570 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	.....	750 kg/2000 kg
Dachlast	.....	280 kg
Tankinhalt	.....	90 l
Reichweite	.....	<b>1055 km</b>
Allgemeine Garantie	.....	2 Jahre
Rostgarantie	.....	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	.....	<b>144 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	.....	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	.....	<b>108 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	.....	<b>398 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	.....	<b>708 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	.....	22/21/21
Grundpreis	.....	30.524 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe (Quickshift)	.....	1130 Euro
Bremsassistent	.....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (nicht mit Quickshift)	.....	536 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	.....	369 Euro
Reserverad, vollwertig	.....	47 Euro°
Rußpartikelfilter	.....	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	.....	60 Euro°

### Innen

Airbag Fahrer/Beifahrer	.....	Serie/274 Euro°
Airbag, Seite vorne (incl. Kopfairbags vorne)	.....	512 Euro°
Airbag, Seite, Kopf hinten	.....	405 Euro
Audioanlage (mit CD)	.....	655 Euro°
Fahrersitz, höhenstellbar (und Beifahrersitz)	.....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne (+ el. Spiegel)	.....	321 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem	.....	Serie
Klimaanlage (billiger im Paket)	.....	1178 Euro°
Lenkrad, höhen-/längeinstellbar (nur längs)	.....	Serie
Navigationssystem	.....	2321 Euro°
Sitzbezüge, Leder (Kunstleder)	.....	89 Euro
Sitze, vorn, beheizbar	.....	303 Euro
Zentralverriegelung (mit Fernbedienung)	.....	Serie
Zusatzheizung (und Schnellheizer)	.....	797 Euro

### Außen

Anhängerkupplung (starr)	.....	536 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und beheizbar)	.....	Confort-Paket°
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	.....	928 Euro°
Nebelscheinwerfer (Licht-/Regensensor)	.....	202 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	.....	nicht erhältlich
Schiebetür links (mit Schiebefenster)	.....	708 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,6

<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,1
Sicht	3,1
Ein-/Ausstieg	2,8
Kofferraum-Volumen*	0,6
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2
Kofferraum-Variabilität	3,0
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>
Bedienung	2,0
Raumangebot vorne*	1,6
Raumangebot hinten*	0,8
Innenraum-Variabilität	3,0
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>
Federung	2,5
Sitze	2,0
Innengeräusch	2,9
Heizung, Lüftung	3,4
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,9</b>
Fahrleistungen*	4,0
Laufkultur	3,0
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	1,5
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,8</b>
Fahrstabilität	2,6
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	3,2
Bremse	3,4
<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,7
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	3,0
Fußgängerschutz	3,0
<b>Umwelt</b>	<b>3,3</b>
Verbrauch*	3,7
Abgas	2,8
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>2,0</b>
Betriebskosten*	2,0
Werkstatt-/Reifenkosten*	1,6
Wertstabilität*	4,6
Kosten für Neuanschaffung*	2,0
Fixkosten*	3,1

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

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

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Februar 2008