

## Renault Kangoo 1.6 16V Privilage

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (78 kW / 106 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,7**

Die zweite Generation hat gegenüber dem Vorgängermodell kräftig zugelegt: um 18 Zentimeter Länge, 15 Zentimeter Breite und zehn Zentimeter Radstand - der Kangoo, jetzt auf der Plattform des Scenic, fährt nun im XL-Format. Vor allem die Fondpassagiere genießen jetzt deutlich mehr Ellenbogen- und Beinfreiheit. Der Raum fürs Gepäck schrumpfte dagegen um 65 Liter. Dafür lassen sich jetzt die Rückbank und der Beifahrersitz so klappen, dass eine durchgehend ebene Ladefläche entsteht. In punkto Verarbeitung hat sich nicht viel geändert, Schweißpunkte sind immer noch zu sehen, Türspalten ungenau gearbeitet und im Innenraum dominiert Billigplastik. Der 1.6-Liter-Benziner hat mit dem jetzt ca. 250 kg schwereren Kangoo seine liebe Mühe, muss kräftig ausgedreht werden, möchte man halbwegs flott unterwegs sein. Logisch, dass dabei der Verbrauch nicht niedrig bleibt. Das Fünfgang-Getriebe lässt sich leicht hakend schalten, eine Automatik gibt es nicht. Der Kangoo verfügt jetzt endlich über den Schleuderschutz ESP, zeigt mit dem aktuellsten ESP-Update nun keine Kipptendenz mehr und lässt sich sicher durch den Parcours fahren. Fazit: Eine Großraumlimousine mit einer Menge Platz für fünf Personen, vielen praktischen Details und dem Charme eines Nutzfahrzeugs. In der teuersten Ausstattungsversion Privilage für knapp 18.000 € zu haben.

**Karosserievarianten:** Flügel-Hecktür.

**Konkurrenten:** Citroen Berlingo, Fiat Doblò, Opel Combo, Peugeot Partner, VW Caddy Life.



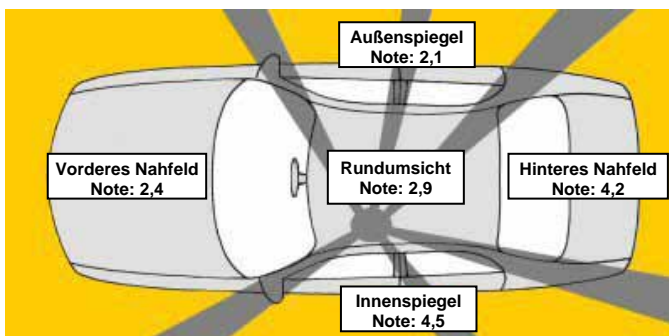
- + großer, praktischer Kofferraum
- + einfach klappbare Rückbank
- + vorn und hinten große Ablagen
- + viel Platz für fünf Personen
- + komfortable Federung
- mäßige Heizwirkung
- hoher Verbrauch
- ESP nur gegen Aufpreis

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,0**

#### Verarbeitung

**Note: 2,9**



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.

Die Verarbeitung der Karosserie macht einen zufriedenstellenden Eindruck, im Finish gibt es jedoch Schwächen, wie die sichtbaren Schweißpunkte, die ungenauen Spaltabstände und die nicht immer akkurat sitzenden Plastikteile, die zum Teil unschöne Pressnähte aufweisen. Im Innenraum dominiert graues, wenig hochwertig aussehendes Plastik.

- + Die Karosserie besitzt in den Stoßfängern und seitlich schwarze Kunststoffleisten, die dafür sorgen sollen, dass nicht bei jedem kleinen Rempler teure Reparaturen notwendig werden. Gegen Aufpreis ist ein großes Panoramadach erhältlich. Auf dem Dach dürfen 100 kg Gepäck mitgenommen werden, was aber wegen der Kipptendenz beim Ausweichtest nicht empfehlenswert ist. Optional ist eine Dachreling erhältlich.
- Der Tankdeckel muss umständlich per Schlüssel geöffnet werden, obwohl eine Zentralverriegelung vorhanden ist. Der Motorraum ist nach unten offen, so kann Schmutz ungehindert eindringen. Außerdem entstehen Luftverwirbelungen, die den Verbrauch erhöhen. Unter dem Kofferraum befindet sich ein Vollwertiges Reserverad, dessen Entnahme und wieder Einsetzen nicht besonders einfach ist.

#### Sicht

**Note: 2,6**

Die Rundumsicht ist passabel, mit Tendenz zu gut. Selbst die D-Säulen, die bei vielen Autos sehr sichtbehindernd sind, bieten hier wenig Anlass zu Kritik.

- + Durch die leicht erhöhte Sitzposition (hohe Karosserie) hat der Fahrer einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Ange-

nehm auch die steil stehende Frontscheibe, die für gute Sicht sorgt. Die Außenspiegel sind beheizt, die Sicht darin ist gut. Nebelscheinwerfer gehören zur Serienausstattung. Gegen Aufpreis sind hinten akustische Abstandssensoren erhältlich, die das Einparken erleichtern.

- Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe bleiben für den Fahrer kleine Hindernisse hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen. Da hilft es auch wenig, dass sich die Kopfstützen der Rücksitze weit nach unten schieben lassen. Störend ist das auch beim rückwärts Einparken, wenn deshalb die Front des dahinter stehenden Fahrzeugs unsichtbar bleibt. Im kleinen Innen-spiegel sieht man ebenfalls wenig.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,2**

- + Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Durch die hohe Karosserie, die sehr großen, geraden Türen vorne und die großen seitlichen Schiebetüren hinten (die im geöffneten Zustand sicher aufgehoben werden), ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Da stören die Türschweller, die hinten noch höher sind, kaum. Auch der hintere Mittelsitz lässt sich leicht entern, da kein Mittelunnel vorhanden ist. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 0,8**

- + Mit 430 l Fassungsvermögen ist das Kofferraumvolumen zwar sehr groß, aber 65 Liter kleiner als beim Vorgängermodell. Gleich geblieben ist dagegen das Volumen von 930 Litern, wenn die Rückbank vorgeklappt wurde (gemessen bis unter die Gepäckabdeckung bzw. bis zur Fensterunterkante). Auch sperrige Gegenstände lassen sich gut verstauen.



Der Kofferraum des neuen Renault Kangoo mit 430 l Volumen ist zwar gegenüber dem Vorgänger (495 l) kleiner geworden, in dieser Fahrzeugklasse aber immer noch recht üppig.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,1**

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich. Die riesige Heckklappe öffnet relativ weit (erst Personen ab etwa 1,85 m Größe stoßen sich an der offenen Klappe den Kopf). Der Boden ist tief und auch bei vorgeklappter Rückbank völlig eben. Gegen Aufpreis bietet Renault statt der nach oben schwingende Heckklappe (die beim Öffnen viel Platz zum dahinter stehenden Fahrzeug benötigt, aber Regenschutz bietet) eine Flügeltüre an.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,9**

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und kann mit wenigen Handgriffen umgeklappt werden, die Kopfstützen bleiben dabei eingesteckt. Zudem lässt sich der Beifahrersitz so vorklappen, dass eine durchgehende, ebene Ladefläche entsteht. Die Gepäckabdeckung kann auch in halber Höhe eingeschoben werden und dann als Abdeckung und Ablage fungieren. Gegen Aufpreis ist ein Trennnetz erhältlich.
- Es fehlen Ablagen für kleine Utensilien.

### Innenraum

**Note 2,1**

### Bedienung

**Note: 2,4**

- + Die Bedienung des Renault Kangoo ist sinnfällig und unkompliziert, man kommt bereits nach kurzer Zeit gut zurecht. Schalter und Hebel sind ergonomisch einwandfrei positioniert, die meisten der funktionellen Schalter befinden sich an sinnvoller Stelle. Das serienmäßige CD-Radio kann am Gerät selbst, aber auch von einer praktischen Fernbedienung aus eingestellt werden, die sich hinter dem Lenkrad befindet (nur der Sendersuchlauf fehlt). Die

Vorderfenster lassen sich elektrisch öffnen und schließen, für die Hintertüren kostet diese Einrichtung extra. Auch die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. Durchschnittsverbräuche und Reichweiten an. Praktisch auch die Ölstandsanzeige beim Einschalten der Zündung. Außer dem riesigen Handschuhfach befinden sich im Dachbereich, im Fußboden und in den Türen praktische Staufächer. Große Eineinhalb-Liter-Wasserflaschen lassen sich aufrecht stehend unterbringen.

- Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung. Die Einsteller für die Lehnenneigung der Vordersitze und die Höhe des Fahrersitzes sind bei geschlossenen Türen schwierig zu erreichen. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.



Modernes Design und gute Funktionalität sprechen für den neuen Kangoo. Bei der Verarbeitungsqualität besteht allerdings noch Raum für Verbesserungen.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 1,5**

- + Durch die große Kopffreiheit und die große Innenbreite hat man viel Platz und ein üppiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,90 Meter Größe zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 1,9**

- + Hinten reicht die Kniefreiheit für ca. 1,90 Meter große Mitfahrer, wenn die Vordersitze für 1,85 Meter Personen zurück geschoben sind (beim Vorgängermodell waren das 1,85 Meter Größe). Die Kopffreiheit ist selbst für das Gardemaß von 2,30 Meter hoch genug. Durch die enorme Breite sitzt man auch zu dritt nicht allzu beengt.



Praktisch: Der Beifahrersitz kann umgeklappt werden. So entsteht noch mehr Raum zur Beladung von längeren Gegenständen.

## Innenraum-Variabilität

Die hinteren Sitze sind nicht verschiebbar.

**Note: 4,0**

## Komfort

**Note 3,1**

### Federung

**Note: 2,8**

Das Fahrwerk ist verhältnismäßig weich gefedert und gedämpft, auf möglichst guten Komfort ausgelegt. So schluckt es die meisten Unebenheiten gut, der Kastenaufbau liegt ruhig auf der Straße. Allerdings sind die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sehr ausgeprägt. Beladen schwingt bei Bodenwellen das Heck nach.

### Sitze

**Note: 3,0**

Die Vordersitze sind eher weich gepolstert und nachgiebig, bieten wenig Halt. Auch im Lordosenbereich fehlt es an genügend Unterstützung.

- + Der Fahrersitz hat einen weiten Einstellbereich für die Höhe, so finden Personen unterschiedlichster Größe die geeignete Position. Die Rücksitzbank ist recht gut gepolstert und so angeordnet, dass auch größere Mitfahrer mit ausreichend Schenkelunterstützung sitzen können.
- Auf den luftundurchlässigen Sitzpolstern schwitzt man bei Sommerwetter schnell. Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung, auch vermisst man einen Haltegriff.

### Innengeräusch

**Note: 3,9**

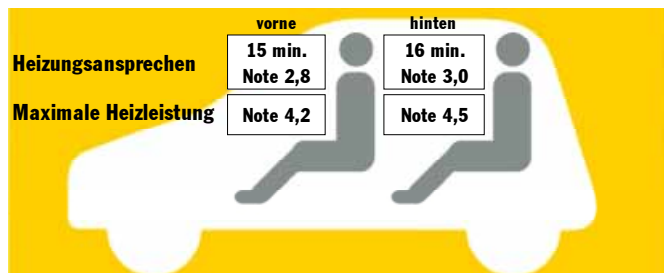
Der Motor ist besonders bei höherem Tempo deutlich zu hören, vermischt mit Windgeräuschen.

### Heizung, Lüftung

**Note: 3,3**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Kältekammer)

- + Die Klimaanlage lässt sich fein einstellen. Ein Pollenfilter ist vorhanden.
- Vorn und besonders hinten dauert es lange, bis die schwache Heizung die Luft im Innenraum angenehm erwärmt hat. Die Seitenscheiben der zweiten Sitzreihe sind nur wenig zu öffnen. Im Kofferraumbereich fehlen Ausstellfenster.



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

## Motor/Antrieb

**Note 3,2**

### Fahrleistungen\*

**Note: 3,6**

Der 1.6-Liter-Benzinmotor bewegt den Kangoo innerorts und bis ca. 100 km/h flott genug. Bei höheren Geschwindigkeiten hat er mit dem hohen Fahrzeug und dem dadurch zunehmend stärker werdenden Luftwiderstand seine Mühe.

### Laufkultur

**Note: 3,0**

Der Motor läuft bis zur mittleren Drehzahl kultiviert, mit zunehmender Drehzahl aber angestrengter.

### Schaltung

**Note: 2,7**

Die Vorwärtsgänge schalten sich recht exakt geführt und leicht, mit geringem Haken, wenn der Wechsel schnell erfolgt. Der Schalthebel ist kurz, die Wege dennoch etwas lang. Auch der Rückwärtsgang lässt sich klag- und widerstandslos einlegen.

### Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Damit die Fahrleistungen halbwegs zufriedenstellend sind, ist das Getriebe recht kurz übersetzt. Das hat aber zur Folge, dass die Drehzahlen bei flotter Autobahnfahrt ziemlich hoch liegen.

## Fahreigenschaften

**Note 2,8**

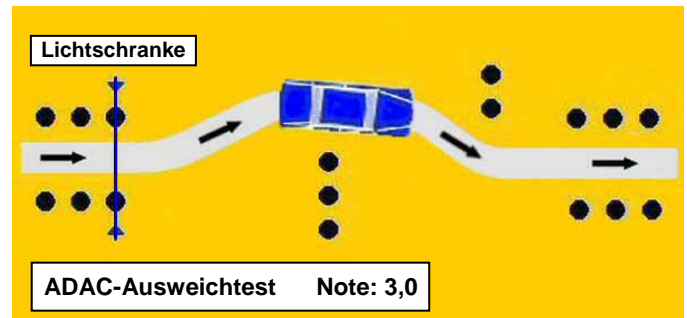
### Fahrstabilität

**Note: 2,9**

- + Der mit dem aufpreispflichtigen ESP ausgestattete Testwagen zeigt eine recht passable Richtungsstabilität bei einem kurzen Lenkimpuls. Das elektronische Stabilitätsprogramm reagiert früh und greift unterstützend ein. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen folgt der Kangoo kaum, die Spurtroue ist zufriedenstellend. Mit

ESP-Update erhält der Renault Kangoo ein zufriedenstellendes Ergebnis beim ADAC-Ausweichetest. Während der Kangoo ohne ESP-Update eine deutliche Kipp tendenz zeigte, wurde das Verhalten nach dem Update sicherer. Der Wagen untersteuert nun mehr und wird durch frühere und stärkere ESP-Eingriffe am Kippen gehindert.

- + Das optional erhältliche ESP enthält auch die Schlupfkontrolle ASR, die für bessere Traktion auf weniger griffigen Straßen sorgt.



Beim ADAC-Ausweichetest 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: 3,0**

In Kurven gibt sich das Fahrzeug untersteuernd sicher, auch wenn man plötzlich das Gas wegnimmt (Lastwechsel). Wegen der starken Seitenneigung und Entlastung der Innenräder sind die möglichen Kurventempi nicht besonders hoch. Das ESP kann hier aber dem Fahrer helfen, nicht von der Straße abzukommen.

### Lenkung\*

**Note: 3,4**

Die Lenkung zeigt ein recht gutes Ansprechverhalten, aber mäßige Präzision. Der Fahrbahnkontakt ist eher gering. Die Auslegung der Übersetzung liegt mit gut drei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag noch im durchschnittlichen Rahmen, genauso wie der Wendekreis von 11,5 Metern.

### Bremse

**Note: 1,9**

- + Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand ist mit 38 Metern kurz (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Der Bremsassistent unterstützt den Fahrer aktiv bei einer Gefahrenbremsung. Bei schneller Betätigung des Bremspedals wird die Bremskraft, unabhängig vom Pedaldruck, so weit erhöht, bis die maximale Verzögerung erreicht wird. Bei Vollbremsungen wird dadurch auch bei unzureichendem Pedaldruck durch den Fahrer ein möglichst kurzer Bremsweg erreicht.

## Sicherheit

**Note 2,3**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,6**

Gegen Aufpreis ist ein elektronisches Stabilitätsprogramm erhältlich, kombiniert mit der Traktionshilfe ASR.

- + Ein Bremsassistent ist serienmäßig an Bord. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,5**

- + Der neue Kangoo wurde in der europäischen Basisversion ohne Seitenairbags getestet (in Deutschland Serie und Vorhangairbags gegen Aufpreis). Die Sicherheitsausstattung besteht damit aus Frontairbags, Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne sowie hinten Gurtkraftbegrenzer. ESP gibt es nur gegen Aufpreis. Mit insgesamt 28 Punkten (Frontcrash: 13; Seitencrash: 14; Gurtwarner nur für Fahrer) zeigen sich trotz vier Sternen beim Frontcrash auch Schwächen. Die Kindersicherheit ist mit vier von fünf Sternen gut. Vorne sind die Kopfstützen für bis zu 1,90 m große Insassen einstellbar und durch den geringen Abstand zum Kopf optimal wirksam. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Die hinteren Kopfstützen reichen nur für Mitfahrer bis zu einer Körpergröße von 1,70 m aus, außerdem ist die Arretierung zu schwach. Für den Beifahrersitz und die Rücksitze fehlen Angurt-Erinnerer.

### Kindersicherheit

**Note: 1,1**

- + Auf den Rücksitzen lassen sich mit den Sicherheitsgurten drei Kindersitz-Systeme unkompliziert und stabil unterbringen (feste Schlösser) - auf den Außensitzen auch mittels Isofix-System. Der Beifahrersitz bietet ebenfalls die Befestigung mit Isofix. Auch können auf ihm rückwärts gerichtete Kindersitze mitgenommen werden, weil sich der Frontairbag mit dem Zündschlüssel deaktivieren lässt.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) erhält der Kangoo zwei von vier möglichen Sternen. Nur der Stoßfänger und der hintere Bereich der Motorhaube sind entschärft. Zu hart sind aber noch die Vorderkante und viele andere Bereiche der Motorhaube.

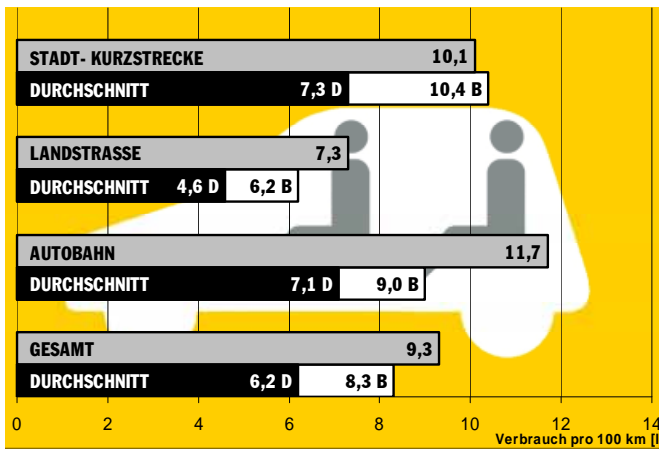
## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,2**

### Verbrauch\*

**Note: 5,2**

- Innerorts verbraucht der Kangoo mit dem 1,6-Liter-Benzinmotor 10,1 Liter, außerorts 7,3 Liter und auf der Autobahn 11,7 Liter Super auf 100 km. Im Gesamtdurchschnitt errechnen sich stolze 9,3 Liter auf 100 Kilometer. Das ist über ein Liter mehr als beim Vorgänger mit 1,6-Liter-Motor.



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

### Abgas

**Note: 1,2**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 2,7**

### Betriebskosten

**Note: 4,5**

- Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den

Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Lastenschlepper nicht gerade sparsam mit dem teuren Super-Benzin umgeht, führt das zu hohen Kosten und somit einer nur mäßigen Note in diesem Kapitel.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 3,6**

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

- + Renault spendiert dem Kangoo nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

### Wertstabilität

**Note: 3,3**

Im Klassenvergleich lässt der Kangoo nur einen durchschnittlichen bis mäßigen Restwert erwarten.

### Kosten für Neuanschaffung

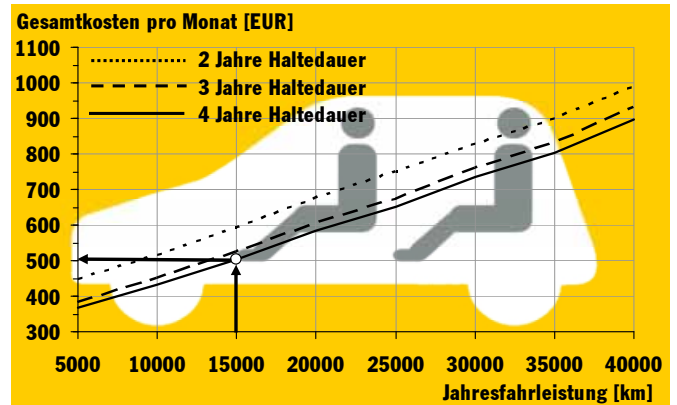
**Note: 2,8**

Zwar kein Schnäppchen, aber noch auf akzeptablem Niveau: die Kosten für die Neuanschaffung des Kangoo. Dafür aber mit ziemlich kompletter Ausstattung.

### Fixkosten

**Note: 2,0**

- + Den höheren Betriebskosten stehen beim Benziner niedrigere fixe Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die durchwegs günstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung sorgen zudem für niedrige Beiträge und eine gute Note bei den fixen Kosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 502 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.5 dCi	1.6 16V	1.5 dCi	1.5 dCi FAP
Aufbau/Türen	KB/4	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1461	4/1598	4/1461	4/1461
Leistung [kW(PS)]	50(68)	78(106)	63(86)	76(103)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	185/1750	148/3750	200/1900	240/2000
0-100 km/h[s]	19,6	13,0	16,0	13,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	146	170	159	159
Verbrauch pro 100 km [l]	5,9D	9,3S	6,0D	6,4D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/17/19	15/17/16	18/19/19	18/19/19
Steuer pro Jahr[Euro]	249	108	249	231
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	433	482	455	457
Grundpreis[Euro]	15.350	16.050	17.200	18.400

### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

### Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	78 kW (106 PS)
bei	5750 U/min
Maximales Drehmoment	148 Nm
bei	3750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/65R15H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	<b>11,5 m/11,35 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>9,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>38 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>9,3 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>10,1/7,3/11,7 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	191 g/km/ <b>215 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>73 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4213 mm/1829 mm/1839 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1430 kg/494 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>430 l/930 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	737 kg/1050 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	<b>645 km</b>
Allgemeine Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>174 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>52 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>68 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>208 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>502 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/17/16
Grundpreis	17.950 Euro

## Ausstattung

### Technik

Antriebsschlupf-Regelung (mit ESP)	300 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	300 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	350 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	380 Euro
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/150 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/400 Euro
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1.200 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Trennnetz zum Laderaum	160 Euro

### Außen

Außenspiegel, beheizbar/elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro°
Schiebe-Hubdach (Pop-Up Glasdach)	350 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)**2,7**

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

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 August 2008.