

## Renault Koleos 2.0 dCi FAP Luxe 4x4

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (127 kW / 173 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,5**

Schon Citroen und Peugeot waren mit ihren Geländewagen spät dran. Nun will auch Renault in diesem Segment noch mitmischen. Technisch ist der Koleos ein Kind der Globalisierung: Die Plattform und der Allradantrieb stammen von Nissan, gebaut wird er in Korea. Immerhin stammt der mit einem modernen Filtersystem bestückte Dieselmotor von Renault. Der ist außerordentlich kräftig und sorgt zusammen mit dem Sechs-Gang-Getriebe für gute Fahrleistungen. Obwohl die Hinterräder nur mit antreiben, wenn die Vorderräder an die Haftgrenze stoßen, ist der Verbrauch hoch. Ausschließlich mit Vorderradantrieb zu fahren ist auch möglich, bringt hier jedoch nicht viel. Die Vorzüge des Koleos sind die (ungewohnt) hohe Qualität, die umfangreiche Serienausstattung (selbst Xenon ist serienmäßig) und die gute Geländetauglichkeit. Denn selbst Steigungen von 30 Prozent und Schräglagen mit 49 Grad schafft der Geländekraxler klaglos. Und ist der Untergrund mal allzu matschig, lässt sich das Mittendifferential sperren. Der Bergabfahrassistent und die Berganfahrhilfe sind angenehme Hilfen, die das Fahren erleichtern. Fazit: solide und umfangreich ausgestattet, gute Geländeeigenschaften. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X3, Chevrolet Captiva, Citroen C-Crosser, Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Land Rover Freelander, Mazda XC-7, Mitsubishi Outlander, Nissan X-Trail, Opel Antara, Peugeot 4007, Subaru Forester.

- + gute Verarbeitung
- + hohe Geländetauglichkeit
- + umfangreiche Serienausstattung
- + großer Kofferraum
- + intelligenter Allradantrieb
- + gute Fahrleistungen
- + hohe aktive/passive Sicherheit
- + Dieselruß-Partikelfilter Serie
- unpraktisch schräges Heck
- hoher Verbrauch
- teuer in der Anschaffung



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,3**

#### Verarbeitung

**Note: 2,2**

Die Anhängelast beträgt für einen gebremsten Anhänger 2.000 kg, für einen ungebremsten 750 kg.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen soliden Eindruck. Im Interieur kommen überwiegend hochwertige Materialien zum Einsatz. Zusammen mit den silberfarbigen Dekorelementen und den serienmäßigen Ledersitzen wird ein nobles Ambiente vermittelt. Die Türschweller sind nach außen abgedichtet, so verschmutzt man sich beim Einsteigen nicht die Hosen. Breite, seitliche Kunststoffleisten bilden einen gewissen Schutz vor dagegen schlagenden Autotüren beim Parken. Der Unterfahrschutz vorn und hinten ist auf Wunsch und ohne Aufpreis zu haben. Das große Panoramadach ist serienmäßig, verursacht aber ziemlich laute Geräusche, wenn es geöffnet wird.
- Bei Reifenpannen ist nur ein Notrad verfügbar. Um es zu erreichen muss der Kofferraum ausgeräumt sein.

#### Sicht

**Note: 2,2**

Bei der Messung der Rundumsicht nach dem ADAC-Verfahren schneidet der Koleos noch akzeptabel ab. Die Breite der Fensterposten liegt noch im Rahmen, selbst nach schräg hinten sieht

man noch ausreichend.

- + Der Fahrer sitzt erhöht, was für eine gute Sicht auf den umliegenden Verkehr sorgt, die Frontpartie ist übersichtlich. Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind serienmäßig. Die Außenspiegel sind



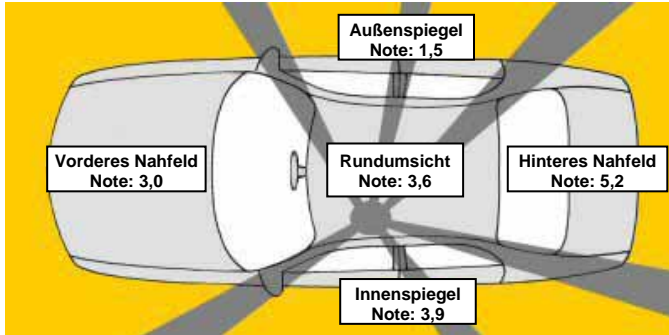
Die Übersichtlichkeit ist auf noch akzeptablem Niveau.

groß und beheizbar, sie lassen sich anklappen. Der Innenspiegel ist selbstabblendend. Für leichteres Einparken sind vorn und hinten akustische Abstandssensoren angebracht.

- Der hohe Heckabschluss stört beim rückwärts Einparken.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,8**



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.

- + Dank Keycard Handsfree entriegeln die Türen automatisch bei Annäherung. Zum Absperren reicht das Berühren der Türgriffe. Vorn ist der Zustieg recht bequem, denn die hohen Türen öffnen weit und die Sitze haben eine angenehme Höhe. Auch braucht man die Beine nicht allzu weit anheben.
- Hinten steigt man weniger bequem ein, weil die Türausschnitte recht schmal sind. Hinzu kommt der etwas geringe Sitzabstand zu den Vordersitzlehnen. Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach, um die Türen sicher geöffnet zu halten.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,0**

- + Der Kofferraum ist groß, er fasst 420 Liter. Sind die Rücksitze vorgeklappt, sind es 800 Liter (jeweils gemessen bis zur Fensterunterkante).
- Wenn große, sperrige Dinge verstaut werden sollen erweist sich das schräge Heck als unpraktisch.



Der Koleos besitzt mit dem 420 l fassenden Kofferraum ein ebenso großes Gepäckabteil wie der Branchenführer BMW X3.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,7**

- + Die quergeteilte Heckklappe lässt sich sehr leicht und weit öffnen, gibt dann eine große Öffnung frei. Der Boden ist selbst bei vorgeklappter Rückbank vollkommen eben. Beim Losfahren verriegelt der Kofferraum automatisch von selbst.
- Zum Einladen muss das Gepäck auf den hohen Innenboden gestemmt werden. Die Beleuchtung ist schwach. Schließt man die Kofferraumklappe mittels der dafür vorgesehenen Innengriffe, kann man sich die Hand stauchen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,9**

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Ein ausgeklügeltes Klappsysteem sorgt dafür, dass die Teile, die man von hinten aus entriegelt, automatisch nach vorne klappen (nur das Zurückklappen braucht ein wenig Kraft). Um lange Gegenstände unterbringen zu können, lässt sich die Beifahrerlehne vorklappen. Gegen Aufpreis ist ein Trenngitter erhältlich.
- Kleines Gepäck rutscht haltlos auf dem Boden herum, weil Ablagen fehlen. Aus- und Einbau des Rollos ist kraftaufwändig.

### Innenraum

**Note 2,3**

### Bedienung

**Note: 1,8**

- + Die Bedienungselemente sind sinnfällig, der Fahrer kommt bereits nach kurzer Eingewöhnung ohne lange Überlegung gut zurecht. Das Lenkrad lässt sich individuell anpassen, auch die Pedale und der Schalthebel sind ergonomisch einwandfrei angeordnet. Die Feststellbremse arbeitet vollautomatisch, genauso wie das Fahrlicht und die Scheibenwischer. Die Außenspiegel haben einen praktischen Einsteller und die Fenster gut erreichbare Schalter mit Antippskontakt. Das serienmäßige hochwertige CD-Radio kann auch vom Lenkrad aus eingestellt werden. Die großen Instrumente sind übersichtlich und das Display des optional erhältlichen Navigationssystems befindet sich an gut erreichbarer Stelle. Das beleuchtete Handschuhfach ist sehr geräumig und wird von der Klimaanlage gekühlt. Zum Anlassen des Motors braucht man keinen Schlüssel einzustecken, sondern muss nur den Starterknopf drücken, der allerdings weit unten positioniert ist.
- Die elektrischen Fensterheber funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Die Schalter in der Mittelkonsole sind größtenteils klein und zu weit unten angeordnet. Um die Kontrollleuchten der Sitzheizung sehen zu können, muss man aussteigen. Außer dem Handschuhfach gibt es kaum brauchbare Ablagen.



Solide Verarbeitung und weitgehend funktionelle Bedienung kennzeichnen den Koleos.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,0**

- + Auf den vorderen Sitzplätzen vermitteln die große Innenraumhöhe und -breite ein großzügiges Platzgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 3,1**

- Die Rücksitzbank ist für zwei Mitfahrer ausgeformt, die Personengröße wird durch die Innenhöhe auf ca. 1,80 m begrenzt. Der Knieaum würde auch für noch größere Mitfahrer ausreichen.

### Komfort

**Note 2,8**

### Federung

**Note: 3,0**

- Das Fahrwerk des Koleos ist tendenziell straff abgestimmt. Meist kann man mit dem vorhandenen Federungskomfort durchaus zufrieden sein, nur auf schlechten Wegen werden die Insassen mehr geschüttelt. Und wie das bei Geländewagen mit hohem Schwerpunkt so üblich ist, neigt sich die Karosserie in Kurven ziemlich stark und schwankt bei schnellem Richtungswechsel.

## Sitze

**Note: 2,4**

- + Die Vordersitze sind körpergerecht geformt, bieten im Rücken festen Halt (Fahrersitz mit einstellbarer Einwege-Lordosenstütze), zudem sind sie straff, dennoch angenehm gepolstert. Der Fahrer kann sich seinen Sitz in der Höhe einstellen, findet dann eine entspannte Sitzhaltung. Auch die Rückbank ist gut konturiert, hat zudem in der Neigung einstellbare Lehnen. Kleine Mitfahrer können entspannt sitzen.
- Die Lederbezüge sind kaum atmungsaktiv. Große Mitfahrer sitzen hinten mit angewinkelten, nach oben ragenden Knien und finden wenig Unterstützung für die Oberschenkel, weil die Sitzfläche zu geringen Abstand vom Fußboden hat.

## Innengeräusch

**Note: 2,3**

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist bei 130 km/h eher niedrig. Bei höherem Tempo liegen die Windgeräusche recht hoch, über-tönen den Dieselmotor. Das liegt auch an dem Panoramadach, das ziemliche Geräusche entwickelt.

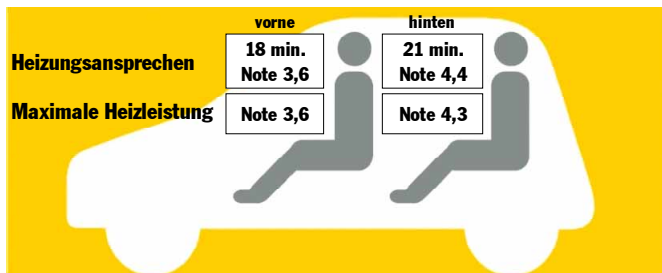
## Heizung, Lüftung

**Note: 3,1**

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

Die Heizung ist auf den Vordersitzen noch passabel wirksam. Sie spricht ausreichend schnell an und entwickelt noch genügend Warmluft.

- + Die Klimaautomatik ist serienmäßig, die Temperatur lässt sich fahrer- und beifahrerseitig unabhängig regeln. Für hinten gibt es ein extra Gebläse, das auch die Rücksitzpassagiere einstellen können. Die beiden Vordersitze sind serienmäßig zweistufig beheizbar. Das Panorama-Glasdach lässt sich mit Jalousien abdecken, ebenfalls die Fenster der Hintertüren.
- Die runden Armaturenbrett-Ausströmer erzeugen starken Zug im Gesicht. Hinten ist die Heizung zu schwach, selbst nach langer Fahrzeit wird die Luft nicht warm.



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

## Motor/Antrieb

**Note 1,9**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,7**

- + Der Zwei-Liter-Dieselmotor (127 kW) ist ziemlich durchzugsstark und verhilft dem schweren Geländewagen zu guten Fahrleistungen. Selbst ohne viel zu schalten, kann zügig beschleunigt werden. Auf der Autobahn lassen sich hohe Dauertempi realisieren.

### Laufkultur

**Note: 3,0**

Der Vierzylinder-Dieselmotor zeigt sich im Laufverhalten nicht besonders kultiviert, aber auch nicht gerade ruppig. Vibrations treten mäßig auf. Im Großen und Ganzen aber ist der Motorlauf für ein Fahrzeug dieser Gattung in Ordnung.

### Schaltung

**Note: 2,0**

- + Die sechs Vorwärtsgänge und der Rückwärtsgang lassen sich überwiegend leicht und problemlos schalten, die Führung ist präzise genug. Der permanente Vorderradantrieb kann auch während der Fahrt ein- und ausgeschaltet werden. Der starre Durchtrieb ist nur unter 40 km/h zuschaltbar.

### Getriebeabstufung

**Note: 1,0**

- + Die Abstufungen der sechs Gänge passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Der Wagen kommt aus dem Stand zügig los und auch bei hohem Tempo kann mit relativ niedrigen Drehzahlen gefahren werden.

## Fahreigenschaften

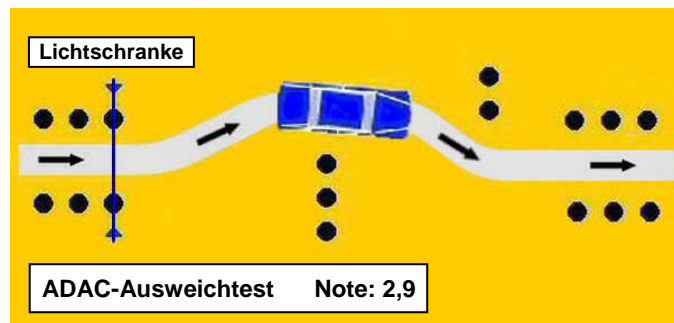
**Note 2,9**

### Fahrstabilität

**Note: 2,5**

- + Bei Schlupf an den Vorderrädern wird automatisch Antriebsmo-

ment auf die Hinterräder geleitet. Diese bedarfsgerechte Drehmomentverteilung sorgt für gute Traktion und soll Kraftstoff sparen. Für Fahrten abseits der Straßen (unter 40 km/h) kann der Allradantrieb durch Sperren des Zentraldifferentials permanent zugeschaltet werden. Ein Bergabfahr-Assistent hilft beim Bewältigen von steilerem Gefälle (ab zehn Prozent), auch auf Schotter. Für leichteres Anfahren an der Steigung (auch rückwärts) hilft der "Hill Start Assist". Die kurzen Karosserieüberhänge (vorn Böschungswinkel 27 Grad, hinten 31 Grad) machen den Wagen geländetauglich; hinzu kommt die Bodenfreiheit von 18,8 cm, mit der sich auch mal ein kleiner Bachlauf überwinden lässt. Steigungen bis zu 30 Prozent schafft der Koleos klaglos und Schrägfahrten bis zu 49 Grad. ADAC-Ausweichtest: Bei heftigem Ausweichen schiebt der Wagen deutlich über die Vorderräder, wird aber durch das ESP eingebremst. Die Karosserie neigt sich zwar stark, es besteht aber keine Kipptendenz.



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: 2,3**

- + Das Kurvenverhalten ist nahezu neutral, selbst schnell gefahren reagiert der Wagen gutmütig und kündigt seinen Grenzbereich frühzeitig an. Allerdings sind die möglichen Tempi nicht sehr hoch. ESP hilft auch hier dem Fahrer in kritischen Situationen. Die Traktionskontrolle und der automatische Allradantrieb verhindern Durchdrehen der Antriebsräder bei zu viel Gas und dadurch schlupfbedingtes Überschieben in Kurven.

## Lenkung\*

**Note: 3,7**

Die Lenkung spricht noch akzeptabel an. Sie ist jedoch wenig zielgenau und vermittelt kaum Gefühl zur Fahrbahn. Die geringen Lenkkräfte verbessern die Handlichkeit.

- Der Wendekreis ist mit 12,6 Metern sehr groß.

## Bremse

**Note: 3,0**

Der Bremsweg bei einer Vollbremsung aus 100 km/h zum Stillstand ist mit 41 m durchschnittlich lang (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienbereifung). Die Bremse spricht passabel an und ist genügend dosierbar. ABS sorgt für gute Spurhaltung und EBD für optimale Bremskraftverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse. Der Bremsassistent soll dem Fahrer helfen, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

## Sicherheit

**Note 2,2**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,3**

#### Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenk-radstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf (rechtes Bild) in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.



- + Der Koleos ist serienmäßig mit ESP sowie einem Bremsassistent ausgestattet und erfüllt damit die Anforderungen an die aktive Sicherheit. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden kann. Bi-Xenon-Scheinwerfer, gekoppelt mit dynamischem Kurvenlicht, sind serienmäßig. Rückleuchten warnen in geöffneten Vorder- und Hintertüren.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 1,8**

- + Der Renault Koleos besitzt eine gute Sicherheitsausstattung: Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne (hinten nur Kraftbegrenzer). Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für Personen bis gut 1,85 m Größe und lassen sich auch horizontal anpassen. Der Koleos zeigt aber leichte Schwächen beim Frontcrash. Mit insgesamt 33 Punkten (Frontcrash: 13; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer und Beifahrer: 2) erreicht er aber noch knapp 5 Sterne für den Insassenschutz. Die Kindersicherheit ist mit 4 von 5 Sternen gut. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Vorn befinden sich im Kopfbereich kantige Gurtbeschläge. Für die hinteren Passagiere gibt es keine Angurt-Erinnerer. Auch reicht die Kopfstützenhöhe höchstens für 1,60 m große Personen aus. Warndreieck, Verbandmaterial und Warnweste haben keine fest definierten Halter.

### Kindersicherheit

**Note: 2,5**

- + Auf den beiden Außenplätzen der Rückbank lassen sich Kindersitze mit den Sicherheitsgurten sicher befestigen. Für diese Plätze gibt es auch Isofix-Systeme und zusätzliche Ankerhaken am Kofferraumboden. Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Alle Fenster haben Einklemmschutz. Der Fahrer kann die hinten sitzenden Kinder mit einem Panoramarückspiegel überwachen.
- Für Babyschalen können die Gurte der Rückbank zu kurz sein. Der Platz in der Mitte ist für Kindersitze weniger geeignet, weil die Gurtgeometrie ungünstig ausfällt.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Der Fußgängerschutz sollte verbessert werden. Nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube sind entschärft. Zu aggressiv sind aber noch die Vorderkante und die seitlichen und hinteren Bereiche der Motorhaube. So werden nur 14 von max. 36 Punkten erreicht.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,2**

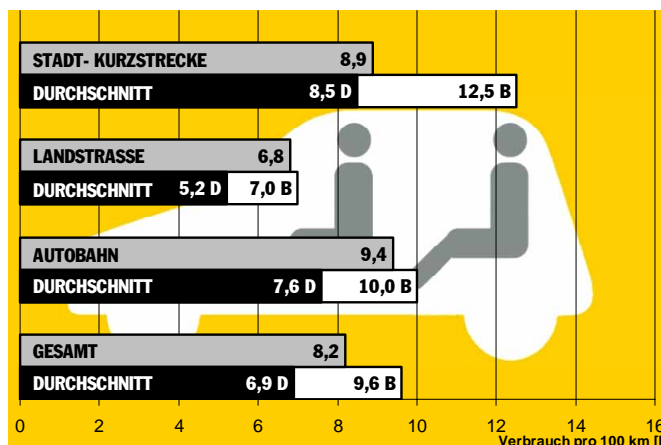
### Verbrauch\*

**Note: 4,6**

Der Innerortsverbrauch liegt mit 9,6 l Diesel auf 100 km noch im Rahmen.

- Außerorts beträgt der Verbrauch 6,8 l und auf der Autobahn 9,4 l

Diesel. Aus allen Werten errechnet sich ein Schnitt von 8,2 l Diesel auf 100 km.



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

### Abgas

**Note: 1,9**

- + Die Anteile an Schadstoffen im Abgas sind niedrig. Einen Dieselpartikelfilter gibt es serienmäßig.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,5**

### Betriebskosten

**Note: 3,4**

Die Ausgaben für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff.

### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,6**

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

- Die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

### Wertstabilität

**Note: 2,4**

- + Die Wertbeständigkeit des Koleos bewegt sich auch mit der stärkeren Motorisierung und hochwertigsten Ausstattung auf relativ hohem Niveau.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 4,0**

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf liegen relativ hoch, dafür ist das Fahrzeug gut ausgestattet.

### Fixkosten

**Note: 4,5**

- Den niedrigen Betriebskosten stehen beim Diesel höhere fixe Ausgaben für Steuer und Versicherung gegenüber.

## Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.5 16V	2.0 dCi FAP	2.0 dCi FAP
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2488	4/1995	4/1995
Leistung [kW(PS)]	126(171)	110(150)	127(173)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	226/4400	320/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	9,0	10,0	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	194	184	191
Verbrauch pro 100 km [l]	10,2S	7,7D	8,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/23	21/22/23	21/22/23
Steuer pro Jahr[Euro]	168	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	618	608	702
Grundpreis[Euro]	24.500	25.800	33.600

### Aufbau:

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 CA = Cabriolet  
 RO = Roadster

KB = Kombi  
 KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus

GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung:

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

### Kraftstoff:

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

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1995 ccm
Leistung	127 kW (173 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	automatisch zuschaltender Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/60R17H
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/60R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	191 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>5,6 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>8,2 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,9/6,8/9,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	209 g/km/ <b>216 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>68 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4520 mm/1855 mm/1695 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1815 kg/435 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>420 l/800 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	85 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>790 km</b>
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>170 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten(geschätzt)	<b>73 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>108 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>351 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>702 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/22/23
Grundpreis	33.600 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	ohne Aufpreis
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1.500 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	500 Euro°
Leichtmetallfelgen	Serie
Panorama-Glasdach	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,5

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

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 September 2008.