



Renault Laguna Coupé 3.5 V6 24V GT Automatik

Zweitüriges Coupé der Mittelklasse
(175 kW / 238 PS)

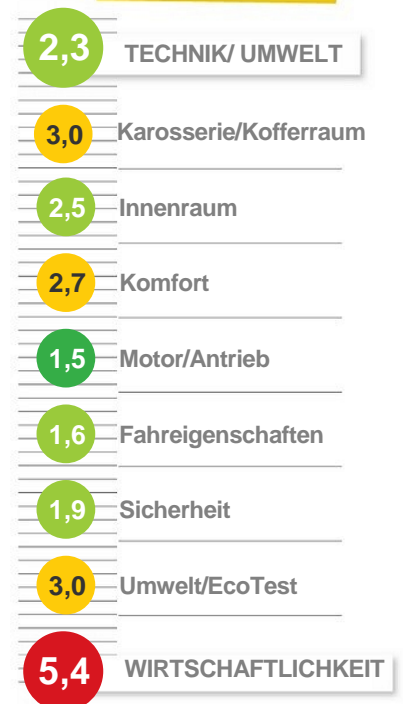
Nach 23 Jahren Pause bietet Renault wieder ein chikches Sportcoupé an. Das getestete Topmodell hat nicht nur Allradlenkung, sondern auch Automatikgetriebe, Bi-Xenonscheinwerfer, Leder und einiges mehr. Der Nissan entlehene Motor schafft nominell 238 PS, legt sich zwar nicht gerade sportlich ins Zeug, sorgt dennoch für überlegene Fahrleistungen. Da macht es auch nicht viel aus, dass die Schaltstufen eher verhalten gewechselt werden. Mit Ausnahme des Navigationssystems und des Bordcomputers funktioniert im Laguna alles zuverlässig und sinnvoll. Ganz neu ist die dynamische Allradlenkung, die das Coupé zu einem besonders fahrsicheren Auto macht. Großer Nachteil an dem Neuling: die sehr unausgewogene Federung. Fazit: hübsches, vollständig ausgestattetes Coupé für 39.900 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine, Kombi **Konkurrenten:** Audi A5 Coupé, BMW 3er Coupé, Mercedes CLC, Peugeot 407 Coupé

+ umfangreiche Serienausstattung, großer, variabler Kofferraum, innovative, sinnvolle Details, geräumiger Passagierraum, Motor stark und laufruhig, dynamische Allradlenkung, viel Sicherheitszubehör

- schlechte Sicht nach hinten, holperige Federung, wenig gefühlvolle Lenkung, teurer Unterhalt



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung ist im allgemeinen gut. Das gilt für die Karosserie mit den sauber eingepassten Türen und Klappen, die sehr leicht schließen, sowie das schlicht gehaltene Interieur mit den noblen Leder-Sportsitzen, dem Armaturenbrett mit Alu-Look-Applikationen und den Chromrähmchen um die Instrumente. Die gute Aerodynamik (auch im Unterbodenbereich) reduziert Luftwirbel und damit den Verbrauch. Tanken ist bequem möglich, es muss dank ausgeklügelten Verschlussmechanismus kein Tankdeckel abgeschraubt werden.

⊖ Die Seiten haben keine Leisten, die die Karosserie gegen Türen daneben parkender Autos schützen. Die Stoßfänger bestehen aus einem Teil und sind in Wagenfarbe lackiert. Teure Reparaturen sind vorprogrammiert. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Pannenset zur Verfügung, das sich in der Praxis oft als schwierig handhabbar erweist. Ein vollwertiges Reserverad ist nicht zu haben.

2,7

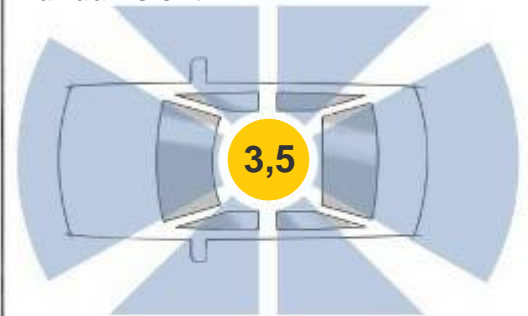
Sicht

Test nach dem ADAC-Sichtermittlungs-Verfahren: Insgesamt ist die Rundumsicht noch akzeptabel, die Fensterpfosten sind allesamt nicht besonders schlank gehalten.

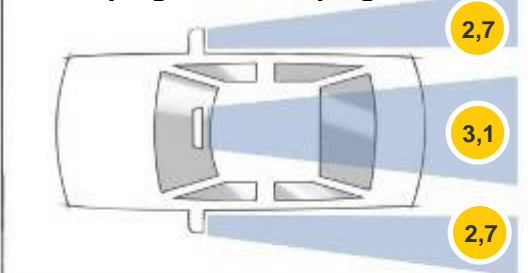
⊕ Nach vorn ist die Sicht gut, dafür sorgt die abfallende Front, die zudem recht gut überschaubar ist. Die Kopfstützen der Rückbank lassen sich weit nach unten schieben und stören dann kaum mehr den Blick nach hinten. Die serienmäßigen Abstandswarner machen das Einparken einfacher. Ein Innenspiegel, der bei störendem Scheinwerferlicht selbsttätig abblendet, ist ebenfalls Serie. Die hellen Bi-Xenon-Scheinwerfer gibt es optional auch schwenkbar zum Ausleuchten von Kurven. Die Außenspiegel lassen sich beheizen.

⊖ Wegen des hohen Hecks ist die Sicht nach hinten schlecht, was besonders beim rückwärts Einparken stört. Im Innenspiegel sieht man nur wenig.

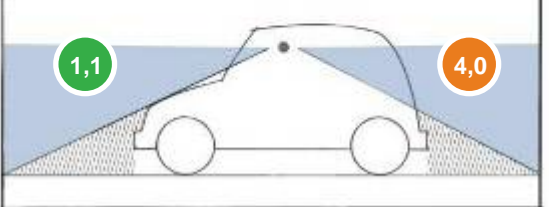
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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 Sicht ist im Laguna Coupe trotz der nicht sehr filigranen Dachsäulen noch akzeptabel.

3,3

Ein-/Ausstieg

Auch dieses Coupé erfordert beim Ein- und Aussteigen eine gewisse körperliche Fitness, weil die Karosserie flach gehalten ist. Hinzu kommt, dass die Tür nicht weit geöffnet werden kann, wenn daneben ein weiteres Fahrzeug steht. Für leichteres Einsteigen hinten bewegt sich mit Vorklappen der Lehne der gesamte Vordersitz nach vorn. Einsteigen ist dann noch halbwegs bequem, zum Aussteigen muss man sich aber aus den tiefen Sitzmulden wuchten, ohne dass man sich irgendwo festhalten und hochziehen kann. An Steigungen wird alles noch schwieriger, da die Türen wegen der schwachen Aufhalter nicht geöffnet bleiben und man sie durch Festhalten am Zuklappen hindern muss.

⊕ Eine technische Besonderheit ist die Keycard Handsfree anstelle des Fahrzeugschlüssels. Trägt der Fahrer diese Karte bei sich, entriegeln die Türen bei Annäherung automatisch. Der Motor lässt sich anschließend per Knopfdruck starten. Die Türen verriegeln wieder, wenn man sich ein paar Meter vom Auto entfernt hat. Dabei ertönt ein leiser Hupton, um das Absperren zu signalisieren.

3,4

Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum fasst noch passable 330 l. Bei vorgeklappter Rücksitzlehne sind es 640 l (gemessen bis zur Fensterunterkante).



Mit 330 l Kofferraumvolumen bietet das Coupé um 40 l weniger Stauraum als die fünftürige Limousine.

3,9

Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Entriegeln und Öffnen der Heckklappe macht man sich die Finger schmutzig, es fehlt der Griff zum Öffnen. Zuklappen ist aber einfach. Auch bei vorgeklappter Rücksitzlehne ist der Boden durchgehend eben. Die Heckklappe verriegelt nach kurzer Fahrt von selbst.

⊖ Das Gepäck muss zum Einladen über eine ziemlich hohe Bordwand gehievt werden, zudem ist die Öffnung klein. Störend auch der unter der Hutablage befestigte, weit vorstehende Bose-Verstärker (Aufpreis). Die Beleuchtung ist schwach.

2,3

Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, die beiden Teile klappen federunterstützt nach vorn. Dazu befinden sich seitlich im Kofferraum bei geöffneter Heckklappe gut sichtbare und schnell zugängliche Entriegelungshebel.

⊖ Zum Zurückklappen der Lehnen ist ziemlich viel Kraft erforderlich. Es fehlen Ablagen für kleines Einkaufsgepäck.

2,5

INNENRAUM

1,8

Bedienung

+ Das Laguna Coupé ist insgesamt praktisch und mit geringem Kraftaufwand zu bedienen. Vieles funktioniert selbsttätig, wie die Wischer, das Außenlicht und die Feststellbremse. Mit der Keycard Handsfree muss man nur den Zündschlüssel bei sich tragen, dann kann man den Motor per Knopfdruck starten. Dabei hat dieses System auch eine intelligente Absicherung, die weitgehend verhindert, dass man ohne Schlüssel den Motor abstellen und dann nicht mehr neu starten kann. Das Lenkrad besitzt einen großen Einstellbereich und lässt sich optimal anpassen. Die optional elektrisch einzustellenden Sitze haben funktionelle Hebel. Die großen, klar gezeichneten Instrumente liegen gut im Blickfeld. Zahlreiche Kontrollleuchten, ein Bordcomputer und akustische Signale informieren über wichtige Funktionen. Alle Türfenster verfügen über Tippkontakt. Die serienmäßige Audioanlage lässt sich auch von einem in Lenkradnähe befindlichen Satelliten aus bedienen, der Empfang ist mäßig.

- Das Navigationssystem kostet Aufpreis, die Handhabung ist aber nicht besonders übersichtlich und auch nicht durchwegs logisch. Es gibt nur wenige Ablagen. Die Gurte sind zum Anlegen schwer zu erreichen, auch stört zum Einklinken der Ablagekasten zwischen den Sitzen. Der Hebel für die Lordosenstütze ist schlecht zugänglich. Der Schalter für die Sitzheizung sitzt wenig praktisch unten am Sitz. Die Fernbedienung für das Radio hat keinen Sendersuchlauf. Bei eingeschaltetem Abblendlicht werden mit jedem Aktivieren der Scheibenwaschanlage auch die Scheinwerfer besprüht, dadurch ist der Wasserbehälter schnell leer. Es gibt insgesamt zu wenig große Ablagefächer. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.



Der Fahrerplatz im Laguna Coupé überzeugt durch gute Funktionalität sowie Verarbeitungsqualität.

2,4

Raumangebot vorne*

+ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 m zurückschieben, die Innenhöhe reicht auch für noch größere Staturen. Die seitliche Bewegungsfreiheit ist groß.

4,4

Raumangebot hinten*

- Hinten ist Sitzen nur möglich, wenn die Vordersitze nach vorn geschoben sind. Sind Fahrer und Beifahrer ca. 1,85 m groß, bleibt dahinter kein Knieraum mehr übrig.

2,7 KOMFORT

3,8 Federung

Federung und Dämpfung sind straff und wenig ausgewogen. So pariert das Auto die Unebenheiten der Fahrbahn holperig-ungelenk, lässt die von Renault gewohnte Geschmeidigkeit vermissen. Das ändert sich mit voller Beladung etwas, dann liegt der Aufbau ruhiger auf der Fahrbahn. Die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sowie die Seitenneigung in Kurven sind gut gedämpft.

2,5 Sitze

Die Vordersitze sind recht bequem gepolstert und bieten passable Körperunterstützung. Sie sind elektrisch einstellbar (950 € Aufpreis) und lassen sich individuell anpassen. Der Seitenhalt in Kurven ist eher mäßig, denn die hochgezogenen Flanken bestehen aus nachgiebigem Schaumgummi. Die Sitzflächen könnten für größere Menschen länger sein. In der Fahrerlehne befindet sich eine ausdrehbare Einwege-Lordosenstütze. Damit lässt sich die etwas geringe Unterstützung in diesem Bereich ausgleichen. Der Beifahrer hat keine solche Stütze. Die beiden Rücksitzmulden bieten ordentlichen Halt, sind straff gepolstert und doch ziemlich bequem. Die Lehne ist hoch.

– Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer.

2,4 Innengeräusch

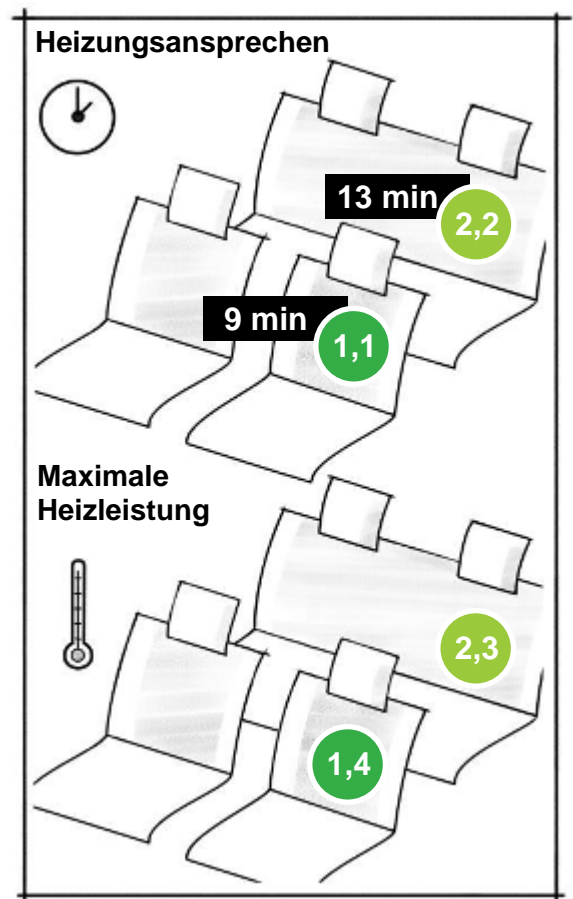
+ Der Motor läuft meist angenehm leise, hört sich nur bei hoher Drehzahl etwas angestrengt an. Die Windgeräusche halten sich selbst bei hohem Autobahntempo in Grenzen.

1,7 Klimatisierung

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

+ Die Heizung ist kräftig, bereits nach kurzer Fahrzeit ist die Luft im Innenraum angenehm warm. Die Klimaautomatik ist serienmäßig, die Temperatur lässt sich links und rechts getrennt regeln, das Handschuhfach wird mit gekühlt. Ein Pollenfilter, der besonders Allergiker freuen dürfte, ist vorhanden.

– Fahrer und Beifahrer sind durch die schräge, große Frontscheibe stark der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Aus diesem Grund ist die UV-Einstrahlung reduzierende Frontscheibe eine sinnvolle Option (160 €). Die Seitenfenster hinten sind nicht ausstellbar.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

0,9 Fahrleistungen*

⊕ Die Fahrleistungen sind sehr gut, obwohl man sich von den Leistungsdaten noch etwas mehr versprechen würde. Der Motor reagiert spontan aufs Gas, dreht willig hoch, hat dabei ein enormes Durchzugsvermögen. Hemmnis ist lediglich das Automatikgetriebe, das nicht besonders schnell reagiert und nicht spontan genug zurückschaltet, wenn plötzlich hohe Leistung abverlangt werden soll.

1,7 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft über einen weiten Drehzahlbereich ruhig und kultiviert, zeigt sich nur bei sehr hoher Drehzahl etwas angestrengt und rauh laufend.

2,2 Schaltung

⊕ Die Sechs-Gang-Automatik schaltet sehr weich, sollte nur spontaner reagieren, wenn plötzlich beschleunigt wird, zum Beispiel um auf der Landstraße schnell zu überholen.

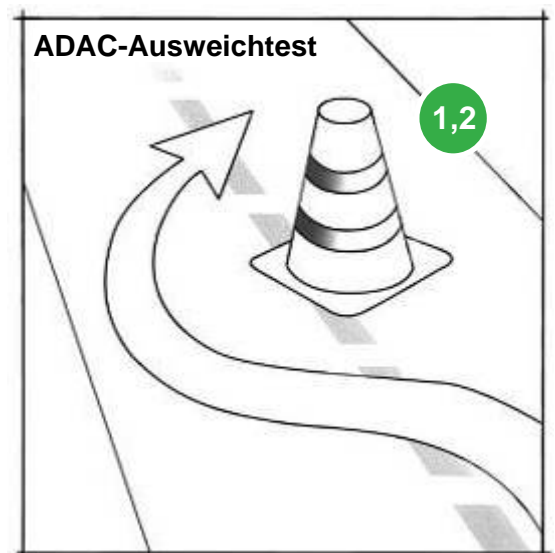
1,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors, bei jedem Tempo steht die richtige Abstufung parat. So kann man stets mit niedrigen Drehzahlen fahren (auch bei sehr hohem Tempo) und hat doch die richtige Übersetzung, wenn stark beschleunigt wird.

1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,6 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, der Wagen hält gut seinen Kurs. Kleine Lenkkorrekturen werden sofort in Richtungsänderungen umgesetzt. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Weiterkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Die Reifendruckkontrolle kostet extra. ADAC-Ausweichtest: Hier zeigt die Allradlenkung ihre Vorteile besonders gut. Der Wagen reagiert prompt auf Lenkkorrekturen, durchfährt den Parcours wie auf Schienen. Allradlenkung und Schleuderschutz (ESP) ergänzen sich hier perfekt.



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.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ Das Eigenlenkverhalten ist leicht untersteuernd ausgelegt, die Kurventempi sind dank Allradlenkung besonders hoch. Das zeigt sich auch auf nasser Straße, wo Schieben über die Vorderräder für ein frontgetriebenes Fahrzeug wenig ausgeprägt ist. Zu schnell gefahren, unterstützt das ESP den Fahrer, in Kombination mit elektronischer Schlupfkontrolle und dynamischer Allradlenkung kritische Situationen zu meistern und nicht vom Kurs abzukommen.

2,1 Lenkung*

⊕ Die dynamische Hinterradlenkung zeigt auch in der Stadt und auf der Landstraße ihre Vorteile, weil sie das Fahrzeug handlicher macht. Sie sorgt so für besonders müheloses Fahren in engen Gassen und beim Einparken, weil bei niedrigem Tempo der Wendekreis kleiner ist (unter 60 km/h lenken die Hinterräder entgegengesetzt zu den Vorderrädern). Außerhalb der Stadt lenken die Hinterräder bis zu 3,5 Grad in die gleiche Richtung wie die Vorderräder. Das sorgt für ein besonders agiles Fahrverhalten auf kurvigen Landstraßen. Auf der Autobahn spricht die Lenkung bis in höchste Geschwindigkeitsbereiche besonders spontan an, ist zudem zielgenau.

⊖ Nur vermittelt die Lenkung dem Fahrer wenig Kontakt zur Fahrbahn, reagiert auch leicht hektisch, was für einen etwas "eckigen" Fahrstil sorgt.

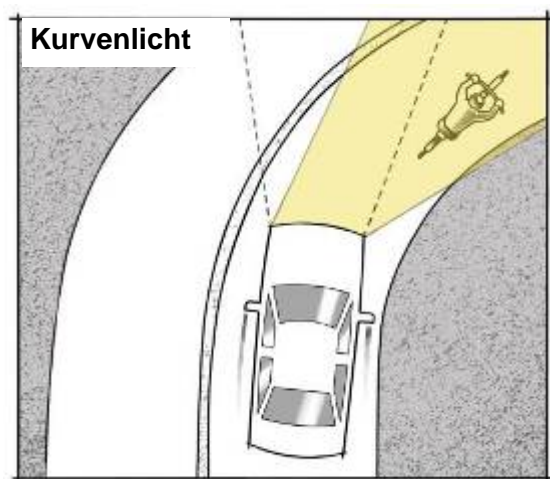
1,4 Bremse

⊕ Die Bremse spricht besonders spontan an und lässt sich ausgezeichnet dosieren, selbst wenn das Tempo hoch ist. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind nur 35 m erforderlich, bis das Fahrzeug steht - ein erstklassiges Ergebnis (Mittel aus 10 Bremsungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

1,9 SICHERHEIT

2,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug hat folgende Systeme serienmäßig: Schleuderschutz ESP, Bremsassistent mit automatischer Aktivierung der Warnblinkanlage, Active-Drive-Fahrwerk (Allradlenkung), Bi-Xenon-Scheinwerfer, automatische Parkbremse, LED-Bremsleuchten. Die Reifendruckkontrolle und dynamisches Kurvenlicht kosten Aufpreis.



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

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

- + Die Insassen werden durch Front-, Seiten und seitliche Kopf-Airbags bei einem Crash geschützt. Die Kopfstützenhöhe reicht vorne selbst für ca. 1,95 m große Personen. Durch den geringen Abstand zu den Köpfen können sie optimal wirken. Auch hinten sind die Kopfstützen hoch genug. Gurt-Erinnerungen gibt es für alle Sitzplätze. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen.
- Im Innenraum fehlen Halter für Warndreieck und Verbandkasten.

1,8 Kindersicherheit

- + Die langen Gurte sowie die kurzen und fixierten Gurtschlösser der beiden hinteren Plätze sorgen für sichere Befestigung von Kinder-Rückhaltesystemen (die muldenförmige Ausbuchtung der Sitze ist dagegen weniger günstig). Die Fixierung mit dem Isofix-System ist möglich. Der rechte Front-Airbag lässt sich deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch Babyschalen befestigt werden.

3,5 Fußgängerschutz

Die Limousine des Laguna konnte kein berauschendes Ergebnis beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielen. Es ist ein ähnliches Ergebnis beim Laguna Coupé zu erwarten, da keine speziellen Schutzmaßnahmen verbaut sind.

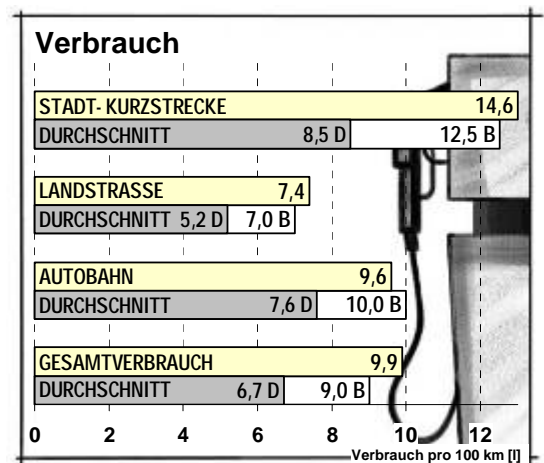
3,0 UMWELT/ECOTEST

4,7 Verbrauch/CO2*

- Innerorts konsumiert der Motor 14,6 l, außerorts 7,4 l und auf der Autobahn 9,6 l Super auf 100 km. Der Durchschnittswert errechnet sich mit 9,9 l Super. Hier sollte Renault dringend nachbessern und den V6 auf Diät setzen. Im EcoTest erreicht das Laguna Coupé V6 bei der CO2-Messung nur 12 Punkte (235 g CO2 pro km).

1,3 Schadstoffe

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Nach EcoTest werden 47 von 50 möglichen Punkten erreicht. Damit erzielt das Laguna Coupé aufgrund der schlecht CO2-Emission nur drei von den fünf möglichen Sternen.



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

5,4 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,3 Betriebskosten*

– Naturgemäß kann ein Coupé dieser Klasse in den Betriebskosten nicht punkten. Der relativ hohe Verbrauch erhöht in Kombination mit dem teureren Superkraftstoff die Ausgaben fürs Tanken.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

- + Renault gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis 150.000 km.
- Der Preis für eine Werkstattstunde bewegt sich auf relativ hohem Niveau.

5,4 Wertstabilität*

– Dem Laguna Coupé kann aufgrund der starken Motorisierung sowie seines sehr individuellen Charakters nur eine niedrige Wertstabilität prognostiziert werden. Es wird sich nur schwer wieder an den Mann bringen lassen.

4,9 Kosten für Anschaffung*

– Auch bei den Anschaffungskosten erweist sich das Laguna Coupé mit ca. 40.000 Euro nicht gerade als Schnäppchen, dafür ist die Ausstattung aber ziemlich komplett.

5,5 Fixkosten*

– Durch die durchweg ungünstigen Typklasseneinstufungen in der Versicherung müssen dementsprechend höhere Beiträge gezahlt werden.

5,5 Monatliche Gesamtkosten*

– Die durchwegs hohen Kosten sorgen für insgesamt teuren Unterhalt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | Laguna Coupé 2.0 16V Turbo | Laguna Coupé 2.0 16V Turbo | Laguna Coupé 3.5 V6 24V | Laguna Coupé 2.0 dCi FAP | Laguna Coupé 2.0 dCi FAP | Laguna Coupé 3.0 dCi V6 FAP |
|--------------------------------|----------------------------|----------------------------|-------------------------|--------------------------|--------------------------|-----------------------------|
| Aufbau/Türen | CP/2 | CP/2 | CP/2 | CP/2 | CP/2 | CP/2 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1998 | 4/1998 | 6/3498 | 4/1995 | 4/1995 | 6/2998 |
| Leistung [kW(PS)] | 125(170) | 150(204) | 175(238) | 110(150) | 131(178) | 173(235) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 270/3250 | 300/3000 | 330/4400 | 340/2000 | 400/2000 | 450/1500 |
| 0-100 km/h[s] | 9,2 | 7,8 | 7,4 | 9,5 | 8,5 | 7,3 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 220 | 236 | 245 | 210 | 218 | 240 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 9,2 S | 8,9 S | 9,9 S | 6,5 D | 6,9 D | 7,7 D |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 19/26/24 | 19/26/24 | 19/28/25 | 20/26/24 | 20/26/24 | 20/28/25 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 214 | 188 | 306 | 260 | 294 | 429 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 721 | 779 | 911 | 656 | 735 | 879 |
| Preis [Euro] | 31000 | 34900 | 39900 | 30300 | 35900 | 41900 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = 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
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|---|--------------------------|
| 6-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro4 |
| Hubraum | 3498 ccm |
| Leistung | 175 kW (238 PS) |
| bei | 6000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 330 Nm |
| bei | 4400 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Automatikgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 225/45R18 |
| Reifengröße (Testwagen) | 225/45R18W |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,3 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 245 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 7,4 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 4,0 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,2 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 9,9 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 14,6/ 7,4/ 9,6 l |
| CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test | 238g/km/ 235g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 69dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4643/1811/1400 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1620 kg/332 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 330 l/640 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 650 kg/1300 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 66 l |
| Reichweite | 665 km |
| Garantie | 3 Jahre / 150.000 km |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-------------|
| Monatliche Betriebskosten | 165 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 86 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 135 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 525 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 911 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/28/25 |
| Grundpreis | 39.900 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|---|-----------|---|-----------|
|  Sehr gut | 0,6 – 1,5 |  Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
|  Gut | 1,6 – 2,5 |  Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
|  Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Abstandsregelung, elektronisch | nicht erhältlich |
| Antriebsschlupf-Regelung | Serie |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Bremsassistent | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht(im Paket) | 950 Euro° |
| Parkhilfe, elektronisch | Serie |
| Reifendruckkontrolle | 220 Euro |
| 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 hinten | nicht erhältlich |
| Fensterheber, elektrisch vorne | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Isofix-Kindersicherungssystem | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Navigationssystem | 1100 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° |
| Scheinwerfer-Reinigungsanlage | Serie |
| Schiebe-Hubdach | nicht erhältlich |

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 3,0 | Fahreigenschaften | 1,6 |
| Verarbeitung | 2,1 | Fahrstabilität | 1,6 |
| Sicht | 2,7 | Kurvenverhalten | 1,7 |
| Ein-/Ausstieg | 3,3 | Lenkung* | 2,1 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,4 | Bremse | 1,4 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 3,9 | Sicherheit | 1,9 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,3 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,2 |
| Innenraum | 2,5 | Passive Sicherheit - Insassen | 1,4 |
| Bedienung | 1,8 | Kindersicherheit | 1,8 |
| Raumangebot vorne* | 2,4 | Fußgängerschutz | 3,5 |
| Raumangebot hinten* | 4,4 | Umwelt/EcoTest | 3,0 |
| Innenraum-Variabilität | 4,0 | Verbrauch/CO2* | 4,7 |
| Komfort | 2,7 | Schadstoffe | 1,3 |
| Federung | 3,8 | | |
| Sitze | 2,5 | WIRTSCHAFTLICHKEIT | 5,4 |
| Innengeräusch | 2,4 | Betriebskosten* | 5,3 |
| Klimatisierung | 1,7 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 5,5 |
| Motor/Antrieb | 1,5 | Wertstabilität* | 5,4 |
| Fahrleistungen* | 0,9 | Kosten für Anschaffung* | 4,9 |
| Laufkultur | 1,7 | Fixkosten* | 5,5 |
| Schaltung | 2,2 | Monatliche Gesamtkosten* | 5,5 |
| Getriebeabstufung | 1,3 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen