



Renault Mégane 1.6 16V 110 Dynamique

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

Dritte Auflage des Mégane, nun mit konservativerem Erscheinungsbild. Außer dem jetzt noch besseren Crashtestergebnis sind wenige technische Veränderungen gegenüber dem Vorgänger zu finden. Trotz des Längenzuwachses um fast 15 cm steigt man hinten immer noch beengt ein und hat wenig Knieraum. Der Motor ist ein alter Bekannter mit jetzt zwei PS weniger, aber immer noch leicht zum Dröhnen neigend. Er hängt sehr gut am Gas, ist ziemlich durchzugsstark und harmonisiert gut mit dem lang abgestuften Sechs-Gang-Getriebe. Der Verbrauch ist nicht gerade niedrig, immerhin produziert er wenig Abgase und nur 180 g CO₂ pro Kilometer. Ein Automatikgetriebe ist nicht erhältlich. Fazit: wieder ein rundum angenehmes Auto mit höchstem Sicherheitsstandard, das nun auch das konservative Publikum ansprechen dürfte. Kein billiges Vergnügen: 18.850 Euro. **Karosserievarianten:** Kombi, Großraum, Coupé, Blechdach-Cabrio **Konkurrenten:** Alfa 147, Audi A3, BMW 1er, Citroen C4, Fiat Bravo, Ford Focus, Hyundai i30, Mazda 3, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf

+ gute Verarbeitung, serienmäßig gut ausgestattet, funktionelle Schalter und Hebel, überlegte Keycard Handsfree, sichere Straßenlage ESP, volle Punktzahl beim Crashtest, niedrige Unterhaltskosten

- hinten Zustieg und Platz eng



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen insgesamt guten Eindruck, Spaltabstände sind gering und gleichmäßig, die Türen und Klappen schließen leicht. Der Unterboden ist im vorderen Bereich glattflächig, der Motor somit gegen eindringenden Straßenschmutz geschützt, was die Luftwirbel reduziert und damit auch den Verbrauch. Ein sehr praktisches Detail: zum Tanken nur Deckel auf und Zapfpistole rein - es muss kein Tankverschluss aufgeschraubt werden. Für 50 Euro ist ein vollwertiges Reserverad zu haben. Der vordere Stoßfänger trägt schwarz eingefärbte Kunststoffeinsätze, die kleine Stöße abhalten, ohne dass teure Reparaturen notwendig werden.

⊖ Die Karosserieseiten haben keine Stoßleisten, die vor dagegen rempelnden Autotüren schützen könnten. Um an das Reserverad zu kommen, muss der Kofferraum ausgeräumt werden.

Sicht

Die Rundumsicht ist weniger gut, besonders die hinteren Pfosten sind so breit, dass Abbiegen ein Lotteriespiel ist. So kann leicht ein Radler übersehen werden oder ein anderes Auto. Das kleine, hoch sitzende Heckfenster sorgt dafür, dass rückwärts Einparken ebenfalls sehr schwierig ist. Die Einparkensensoren für 500 Euro sind somit eine sinnvolle Investition.

⊕ Nach vorn sieht der Fahrer gut, weil die Front stark abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sind gegen Aufpreis zu haben und sorgen für vorzügliche Sicht bei Nachtfahrten. Der automatisch abblendende Innenspiegel ist eine weitere Option.

⊖ Im Innenspiegel ist wenig zu sehen.

Ein-/Ausstieg

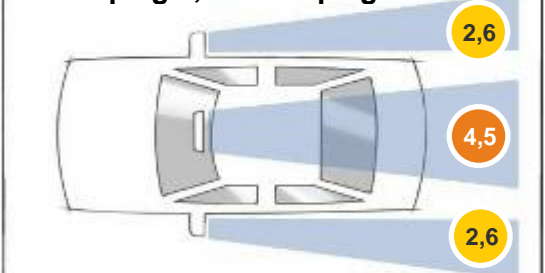
Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Die Gefahr, dass man sich dabei den Kopf stößt, ist geringer als noch beim Vorgängermodell. In erster Linie aber, weil sich die Sitze tiefer stellen lassen. Angenehm sind die Einstiegsleuchten an allen Türen.

⊕ Gegen Aufpreis gibt es Keycard Handsfree, ein System, das bei den Renault-Modellen perfekt funktioniert. Der Fahrer muss nur die Karte bei sich tragen. Zieht er am Türgriff, um einzusteigen, entriegeln alle Türen. Sobald er sich ein paar Meter entfernt hat, verschließen sie wieder. Dass die Türen dann richtig zu sind, wird durch einen dezenten Piepton signalisiert. Bei Dunkelheit beleuchten nach dem Aussteigen die Scheinwerfer noch eine Weile den Weg.

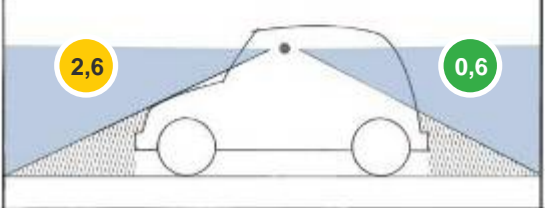
Rundumsicht



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.

– Hinten ist der Zustieg beengt. Hauptsächlich wegen der nach unten verlaufenden Dachlinie, aber auch weil für die Beine kaum Platz vorhanden ist, wenn die vorderen Sitze für größere Personen zurückgeschoben sind - da reichen schon 1,85 m Körpergröße.

1,6 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum ist mit 405 l groß. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, können bis zu 810 l Gepäck verstaut werden (gemessen bis Fensterunterkante).



Mit 405 l Kofferraumvolumen übertrifft der Mégane seine Konkurrenten, wie z.B. VW Golf, Opel Astra oder Ford Focus, doch ganz erheblich.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Ladeöffnung ist groß, das Kofferraumformat praktisch.

– Das Gepäck muss zum Ein- und Ausladen über eine ziemlich hohe Bordwand gehievt werden. Die Beleuchtung ist schwach.

3,1 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt.

– Zum Anheben der Rücksitzflächen fehlen Schlaufen. Bevor man die Rücksitzlehnen vorklappen kann, müssen die Kopfstützen abgezogen und die vorderen Sitze vorgeschoben werden. Deshalb bleibt anschließend für den Fahrer und den Beifahrer nur noch wenig Beinfreiheit übrig. Eine Durchladeluke für Ski ist nicht erhältlich. Für kleines Gepäck fehlen Ablagefächer

2,1 INNENRAUM

1,7 Bedienung

+ Die Bedienung ist leicht und mit Ausnahmen sinnfälliger. Das Lenkrad lässt sich in Weite und Höhe einstellen. In kaum einem anderen Fahrzeug gibt es (z.T. gegen Aufpreis) so viele vollautomatischen Funktionen. So startet der Motor nach kurzem Knopfdruck selbsttätig, ohne dass ein Zündschlüssel eingesteckt werden müsste, oder schaltet sich das Fahrlicht bei Bedarf ein. Das gilt auch für die Front- und den Heckwischer, die automatisch aktiv werden. Die Fensterheber haben praktische Schalter mit Antippsfunktion; die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen.

Eine Anklappfunktion und den automatisch abblendenden Innenspiegel gibt es mit dem Confort-Paket. Die hochwertige Audioanlage kann von einem nah am Lenkrad befindlichen Satelliten aus eingestellt werden. Es gibt Warn- und Kontrollleuchten für besonders viele Funktionen; ein Bordcomputer informiert u. a. über Momentan- und Durchschnittsverbrauch. Die Geschwindigkeitsregelanlage ist serienmäßig. An Ablagen besteht kein Mangel; das Handschuhfach ist sehr tief, aber dadurch auch unübersichtlich.



Weitgehend funktionell und gut verarbeitet präsentiert sich der Mégane im Innenraum.

– Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten. Das Radio ist etwas umständlich zu bedienen, es gibt auch keinen Sendersuchlauf am Satelliten. Der Einsteller für die Lordosenstütze ist schlecht zugänglich. Die Fensterheber funktionieren nur mit Zündung.

1,7 Raumangebot vorne*

+ Vorne sitzt man geräumig, vor allem wegen großer Innenbreite und Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,90 m zurückschieben.

3,8 Raumangebot hinten*

Hinten ist das Sitzen wesentlich beengter, denn bereits 1,70 m große Mitfahrer stoßen mit ihren Knien an die Vordersitzlehnen (Vordersitze für ca. 1,85 m große Insassen eingestellt). Es mangelt aber weder an Innenhöhe noch Innenbreite.

2,3 KOMFORT

2,0 Federung

+ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist tendenziell straff und wird als angenehm, sprich genügend komfortabel empfunden. Unebenheiten der Fahrbahn werden besonders bei höherem Tempo gut geschluckt, der Wagen liegt meist ruhig auf der Straße. Nur auf schlechter Landstraße wirkt die Federung gelegentlich etwas holperig, besonders wenn das Tempo niedriger ist. Die Seitenneigung bei Kurvenfahrt ist gering.

2,3 Sitze

+ Die Vordersitze sind eher weich als straff gepolstert und komfortabel genug. Die Lehnen sind ausreichend hoch, bieten jedoch etwas wenig Unterstützung im Lendenbereich, sodass die Einwege-Lordosenstütze des Fahrersitzes voll ausgedreht werden muss, damit der Fahrer einigermaßen Halt findet. Am Beifahrersitz fehlt diese Einrichtung. Immerhin lassen sich beide Vordersitze in der Höhe einstellen, tief genug, damit auch große Menschen entspannt sitzen können. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind ebenfalls komfortabel, haben eine genügend hohe, angenehm schräge Lehne. Auch Oberschenkelunterstützung ist einigermaßen vorhanden. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man aber eher unbequem.

2,6 Innengeräusch

+ Der Motor hält sich akustisch meist zurück, produziert aber über 3500 Umdrehungen pro Minute leichtes Dröhnen. Bei hohem Tempo nehmen die Windgeräusche ziemlich zu.

2,5 Klimatisierung

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

Es dauert nicht lange, bis die Luft im vorderen Bereich des Innenraums angenehm gleichmäßig warm wird. Hinten ist die Heizung wesentlich schlechter und die Aufheizzeit dauert auch länger.

⊕ Die Luft lässt sich individuell verteilen. Die Klimaanlage mit gekühltem Handschuhfach und Pollenfilter ist Serie.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Der 1,6 l Benzinmotor sorgt für recht gute Fahrleistungen, wenn er weit ausgedreht wird. Nur bei sehr niedrigen Drehzahlen wirkt der Motor etwas zäh.

2,7 Laufkultur

⊕ Der Motor läuft meist vibrationsarm und kultiviert - auch bei höheren Drehzahlen.

1,8 Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln, die Wege sind nicht zu lang. Auch der Rückwärtsgang kann klaglos eingelegt werden.

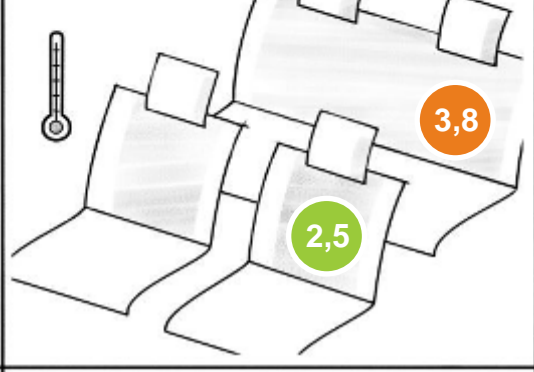
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen und Übergänge des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des durchzugskräftigen Motors. Bei hohem Autobahntempo sind noch genügend Drehzahlreserven vorhanden.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung

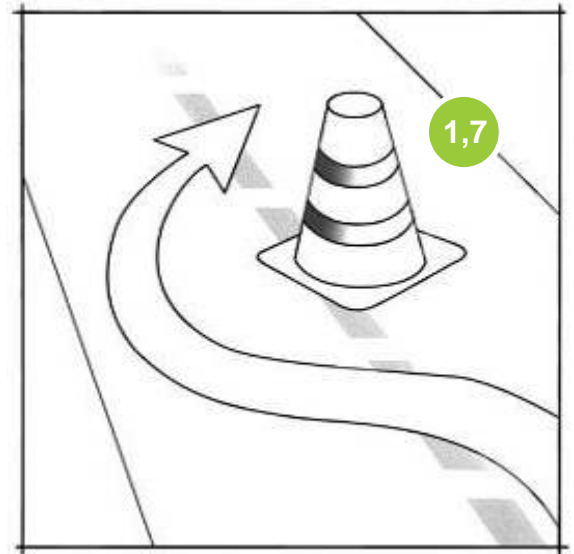


Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Die Richtungsstabilität ist gut, weder Seitenwind noch Längsrillen in der Fahrbahn beeindrucken den Mégane - der Fahrer hat ein hohes Sicherheitsgefühl. Gegen Aufpreis ist eine Reifendruck-Kontrolle erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Der Mégane lenkt spontan ein, beim anschließenden Gegenlenken schiebt er gemächlich über alle vier Räder nach außen, fast schon mit Tendenz zu leichtem Nachdrängen mit dem Heck. ESP setzt etwas spät, aber noch rechtzeitig ein. Ausbrechen mit dem Heck oder gar Schleudern sind beim Ausweichen so gut wie ausgeschlossen.



1,2 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist untersteuernd sicher, selbst bei hohen Tempi reagiert der Wagen gutmütig mit leichtem Schieben über die Vorderräder. Zu schnell in die Biegung eingefahren, greift auch hier das ESP ein, um das Fahrzeug nicht vom rechten Kurs abkommen zu lassen.

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.

1,9 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht sehr gut an und ist präzise, sie vermittelt ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit sorgt für Handlichkeit, der Wendekreis ist klein.

2,5 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und ist fein dosierbar. Bei zehn Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand im Mittel gerade einmal 38 m erforderlich (halbe Zuladung, Serienreifen).

1,9 SICHERHEIT

2,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet, der dem Fahrer helfen soll, das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei durchgetretenem Kupplungspedal gestartet werden kann.

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

+ EuroNCA-Crashtest: Die dritte Generation des Renault Megane wurde wieder verbessert und erreicht nun ein Spitzenergebnis beim Insassenschutz. Die Sicherheitsausstattung besteht aus: zweistufige Frontairbags, Seitenairbags mit Doppelkammern, Vorhang-Airbags und Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer auf allen Sitzen (vorne beidseitig wirkend). Das serienmäßige ESP erhöht die Fahrsicherheit. Mit insgesamt 37 Punkten (Frontcrash: 16; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurterinnerung auf allen Plätzen: 3) werden die Höchstpunktzahl und somit 5 Sterne für die Insassensicherheit erreicht. Die Fahrgastzelle bleibt sehr stabil und der Windschutzscheibenrahmen wird nur gering nach hinten verformt. Das Verletzungsrisiko für die Insassen ist dank Airbags und modernem Rückhaltesystem sehr gering. Es gibt keinen Kniekontakt mit dem Armaturenbrett. Die Höchstpunktzahl 16 wird erreicht. Dank Seiten- und Vorhangairbag wird bei Seitencrash und Pfahlaufprall ein hoher Schutz gewährleistet. Die Höchstpunktzahl von 18 wird erreicht. Die Kopfstützen für Fahrer und Beifahrer reichen für ca. 1,95 m Größe. Vorn haben die Gurte Straffer und Kraftbegrenzer. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

- Warndreieck und Verbandkasten haben keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

1,6

Kindersicherheit

+ Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für eineinhalb und dreijährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" mit drittem Verankerungspunkt (top tether). Das Schutzpotenzial für Kinder ist insgesamt gut. Der Fahrer wird über den Status der Beifahrerairbag-Deaktivierung nicht klar informiert. Die Airbag-Warnhinweise für rückwärtsgerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz sind gut verständlich. Die Isofix-Verankerungen auf den Rücksitzen sind nun gut gekennzeichnet. Insgesamt 39 von max. 49 Punkten werden erreicht. Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit der Gurtbefestigung oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Der Platz in der Mitte ist ungünstig geformt.

3,9

Fußgängerschutz

EuroNCAP Fußgängerschutztest: Der Fußgängerschutz ist schlecht, denn es sind nur der Stoßfänger und der mittlere Bereich der Motorhaube entschärft. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube erweisen sich als viel zu aggressiv. Mit 11 von max. 36 Punkten wird nur knapp der zweite Stern erreicht.

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Im Durchschnitt beträgt der Verbrauch 6,7 l Super auf 100 km. Dies setzt sich zusammen aus innerorts 8,3 l, außerorts 5,2 l und auf der Autobahn 7,5 Liter.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Beim ADAC-Ecotest sind es vier Sterne (Pollution 47 Punkte, CO2 26 Punkte).

3,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Für ein Fahrzeug dieser Größe kann der Megane im Vergleich unter Benzinern noch relativ günstige Verbrauchswerte vorweisen. Dies verhilft ihm trotz der höheren Spritpreise für Superkraftstoff noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

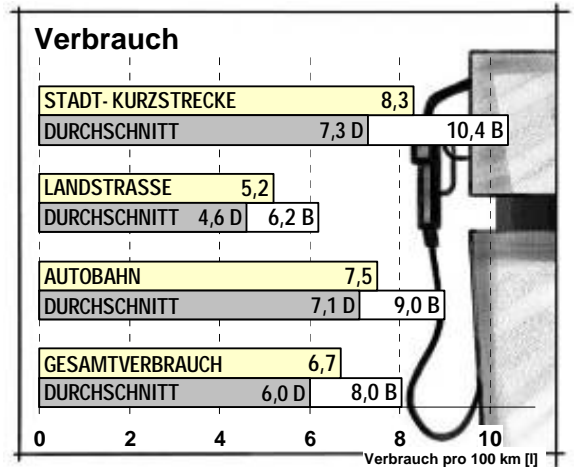
Für eine Beurteilung liegen uns noch keine (endgültigen) Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerten.

4,0 Wertstabilität*

⊖ Vor allem mit zunehmendem Alter kann dem Megane nur ein mäßiger Restwertverlauf zugestanden werden. Erhöhte Abschläge beim Verkauf sind dann einzukalkulieren.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Zwar kein Schnäppchen, aber noch auf akzeptablem Niveau: die Kosten für die Neuanschaffung des Megane.



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

2,4

Fixkosten*

Die Beiträge für die Versicherung machen den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich der Megane durch seine günstigen Typklasseneinstufungen auf niedrigem Niveau.

2,9

Monatliche Gesamtkosten*

In fast allen Kostensparten bewegt sich die Kompakt-Limousine von Renault im günstigen Bereich und im Mittelfeld. Das sorgt für eine insgesamt durchschnittliche Benotung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 100	1.6 16V 110	1.5 dCi 90 FAP	1.5 dCi 110 FAP	1.9 dCi 130 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1461	4/1461	4/1870
Leistung [kW(PS)]	74(100)	81(110)	66(90)	78(106)	96(130)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/4250	151/4250	200/1750	240/1750	300/1750
0-100 km/h[s]	10,9	10,5	12,5	10,5	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	195	180	190	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	6,7 S	4,9 D	5,0 D	5,4 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/18	16/18/18	16/19/20	16/19/20	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	110	118	143	143	211
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	454	468	439	449	499
Preis [Euro]	16900	17950	19350	20350	22550

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

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1598 ccm
Leistung	81 kW (110 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	151 Nm
bei	4250 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16H
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	195 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. +2.Gang)	7,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,3/ 5,2/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	163g/km/ 154g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4295/1808/1471 mm
Leergewicht/Zuladung	1295 kg/439 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	645 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	895 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (mit Xenon)	1000 Euro°
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	500 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1000 Euro°

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik (Confort-Paket)	Aufpreis°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1.200 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Panorama-Glasedach	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	119 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	72 Euro
Monatlicher Wertverlust	235 Euro
Monatliche Gesamtkosten	481 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/18
Grundpreis	18.850 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.



TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen