



Renault Mégane 1.9 dCi 130 FAP Luxe

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Der neue Renault Mégane wirkt deutlich dynamischer als sein Vorgänger und polarisiert weniger. Die Verarbeitung und die einfache Bedienung gefallen. Die Ausstattungsvariante Luxe bietet ein umfangreiches Komfortpaket inklusive Ledersitzen, Klimaautomatik und dem einwandfrei funktionierenden schlüssellosen Zugangssystem "Keycard Handsfree". Der durchzugsstarke Dieselmotor sorgt für flotten Antrieb, der Verbrauch hält sich dabei mit durchschnittlich 5,5 l/100 km im Rahmen. Ein Automatikgetriebe ist leider nicht erhältlich. Die neue Generation des Mégane zeigt sehr sichere Fahreigenschaften und exzellente Crasheergebnisse. Der hohe Grundpreis von über 25.000 Euro und die hohen Fixkosten müssen dafür aber in Kauf genommen werden. **Karosserievarianten:** Coupe **Konkurrenten:** Citroen C4, Ford Focus, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf, Toyota Auris

+ gute Verarbeitung, großer Kofferraum, einfache Bedienung, gutes Raumangebot vorne, kräftiger Motor, sichere Fahreigenschaften, sehr gute Crash-Ergebnisse

- hinten schlechter Zustieg, geringe Beinfreiheit hinten, hohe Fixkosten, teuer in der Anschaffung



ADAC-URTEIL



2,4

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,1

Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen insgesamt guten Eindruck, die 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, Luftwirbel und damit auch der Verbrauch werden reduziert. 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, welches allerdings nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht (im Testwagen vorhanden). Der vordere Stoßfänger trägt schwarz eingefärbte Kunststoffeinsätze, die kleine Stöße abhalten, ohne dass teure Reparaturen notwendig werden. Auf dem Dach sind bis zu 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 390 kg.

⊖ Die Karosserieseiten haben nur sehr weit unten angebrachte Stoßleisten, die vor dagegen rempelnde Autotüren kaum schützen können. Serienmäßig ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, welches sich bereits bei kleinen Beschädigungen als nutzlos erweisen kann.

2,6

Sicht

Die Rundumsicht ist weniger gut, besonders die hinteren Pfosten verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, dass beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer übersehen werden. Das kleine, hoch sitzende Heckfenster sorgt dafür, dass rückwärts Einparken ebenfalls sehr schwierig ist. Immerhin sind in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig Einparksensoren für vorne und hinten an Bord. Während in den Außenspiegeln das Sichtfeld noch akzeptabel ist, sieht man im Innenspiegel sehr wenig.

⊕ Nach vorn sieht der Fahrer gut, weil die Front stark abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer mit Kurvenlicht sowie ein automatisch abblendender Innenspiegel gehören zur Serienausstattung (nur in dieser Ausstattungsline). Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

2,7

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 liegt das daran, dass sich die Sitze tiefer stellen lassen. Angenehm sind die Einstiegsleuchten an allen Türen. Am Dachhimmel gibt es Haltegriffe für alle außen sitzenden außer dem Fahrer.

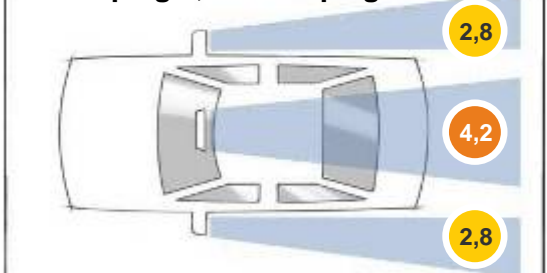


Aufgrund der sehr breiten Dachsäulen ist die Sicht im Mégane erheblich eingeschränkt.

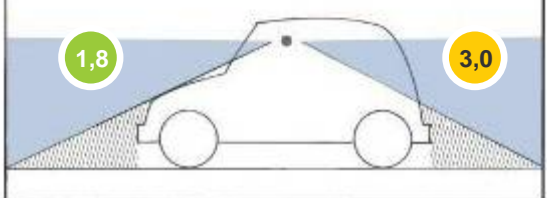
Rundumsicht



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.

⊕ In dieser Ausstattungsvariante findet man auch das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", 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 sich wieder. Das wird durch einen dezenten Piepton signalisiert. Bei Dunkelheit beleuchten die Scheinwerfer nach dem Aussteigen den Weg.

⊖ 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).

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 gehoben werden. Die Beleuchtung ist schwach.



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

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

2,2 INNENRAUM

2,0 Bedienung

- ⊕ Die Bedienung des Renault Mégane fällt in den meisten Fällen leicht, man findet sich nach kurzer Eingewöhnungszeit gut im Fahrzeug zurecht. Das Lenkrad lässt sich optimal in Höhe und Weite einstellen, der Schalthebel und die Pedale sind ergonomisch angeordnet. Das Fahrzeug besitzt serienmäßig das schlüssellose Zugangssystem "Keycard Handsfree", wodurch sich der Motor einfach über einen Starterknopf starten lässt, während der Sender in der Tasche bleiben kann. Die in dieser Ausstattungsvariante enthaltenen Regen- und Lichtsensoren funktionieren einwandfrei und zuverlässig. Das Klimabedienteil liegt in guter Höhe, die um das Display angeordneten Tasten sind aber etwas zu klein geraten, wodurch die Bedienung nicht optimal ist. Das Radio liegt sehr tief, auch hier gestaltet sich die Bedienung nicht optimal, da die Tasten klein sind und das Display sich weit weg oben im Armaturenbrett befindet. Die Lautsprecher vermitteln einen satten Klang. Alle Fenster lassen sich elektrisch betätigen und besitzen eine Auf- und Abwärtsautomatik, sie funktionieren aber nur mit eingeschalteter Zündung. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch einstellen (Aufpreis) und besitzt drei Speicherplätze für die jeweiligen Sitzeinstellungen. Die Gummitasten der drei Speichertasten sind schwer zu drücken. Die Instrumente lassen sich tagsüber zufriedenstellend ablesen, der digitale Tacho ist aber bei Nachtfahrten sehr hell und blendet den Fahrer. Abhilfe kann nur durch Dimmen der Beleuchtung erreicht werden, was aber auf Dauer nervig ist. Bei geöffneten Türen oder Heckklappe wird der Fahrer über ein Display informiert. Der Tempomat ist einfach über Lenkradtasten bedienbar und besitzt eine Vorwahlfunktion, nur der Ein-/Aus-Schalter ist ungünstig angeordnet.
- ⊖ Der Lichtschalter befindet sich unpraktisch im Blinkerhebel, die ebenfalls im Blinkerhebel untergebrachten Schalter für die Nebelleuchten lassen sich nur umständlich bedienen. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über den Schalterblock in der Mittelkonsole nur schwierig bedienen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



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

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 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. Der Fahrersitz lässt sich gegen Aufpreis elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. Der Beifahrersitz lässt sich nur in der Höhe einstellen. 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. Die serienmäßige Lederausstattung ist perforiert, wodurch man im Sommer nicht so schnell schwitzt.

2,3 Innengeräusch

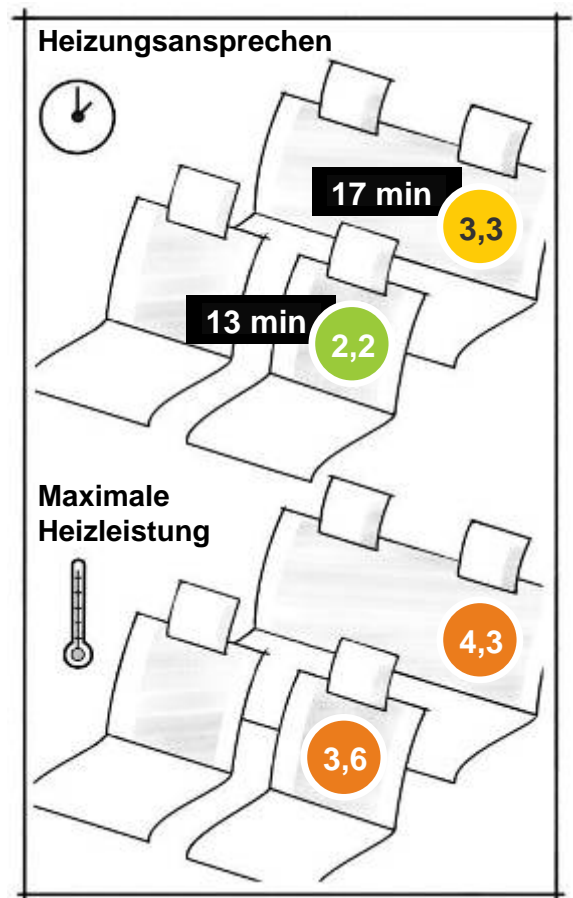
⊕ Der Motor läuft meist unauffällig, wobei man über die Arbeitsweise nie im Unklaren gelassen wird. Bei hohem Tempo nehmen Motor- und Windgeräusche gleichermaßen zu.

2,7 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 das Heizungsansprechen etwas schlechter. Die maximale Heizleistung ist vorne wie hinten nur zufriedenstellend.

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Im Automatikmodus kann die Intensität der Kühlung in drei Stufen angepasst werden (Soft, Normal oder Fast), dadurch ist wählbar, ob der Innenraum möglichst zugfrei oder schnellmöglich auf die eingestellte Temperatur gekühlt werden soll.

⊖ Die Luftverteilung lässt sich nur grob einstellen, so können als Beispiel nicht gleichzeitig die Scheiben- und Mitteldüsen aktiviert werden.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,9

MOTOR/ANTRIEB

1,7

Fahrleistungen*

⊕ Der 1,9-Liter-Turbo-Dieselmotor mit Common-Rail-Technik zeigt sich sehr durchzugstark und verhilft dem Mégane zu ausgezeichneten Fahrleistungen. Das hohe Drehmoment von 300 Nm, welches bereits bei 1750 U/min anliegt, sorgt auch aus dem Drehzahlkeller für kräftigen Vortrieb.

2,0

Laufkultur

⊕ Der Motor läuft bis zum mittleren Drehzahlbereich kultiviert, über 3000 Umdrehungen jedoch geringfügig rau.

2,0

Schaltung

⊕ Die Gänge sind präzise geführt und lassen sich meist leicht wechseln, obwohl sie manchmal etwas hakeln (sechster Gang). Eine Anzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden soll. Dadurch lässt sich Kraftstoff sparen.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Obwohl die Abstufungen eher sportlich bzw. auf höhere Drehzahl getrimmt sind, liegen die Motordrehzahlen selbst bei sehr zügigem Tempo nicht zu hoch.

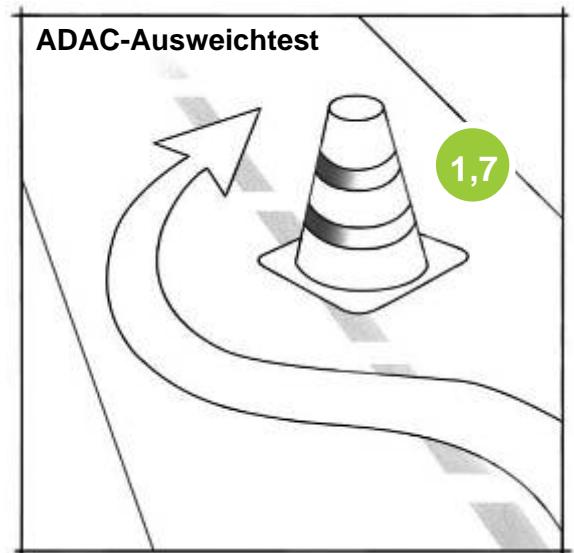
1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

1,7

Fahrstabilität

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



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.

1,6

Kurvenverhalten

- + Die Kurvenlage ist untersteuernd sicher, selbst bei hohem Tempo reagiert der Wagen gutmütig mit leichtem Schieben über die Vorderräder. Bei Untersteuern greift das ESP früh und effizient ein und unterstützt den Fahrer beim Stabilisieren des Fahrzeugs. Lastwechselreaktionen sind nur minimal und gut beherrschbar.

2,0

Lenkung*

- + Die Lenkung spricht sehr gut an und ist präzise, sie vermittelt ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren, der Wendekreis ist mit knapp 11 m recht klein.

1,9

Bremse

- + Die Bremse spricht schnell an und ist fein dosierbar. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 37 m erforderlich (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Fading tritt selbst nach mehreren Bremsungen nicht auf.

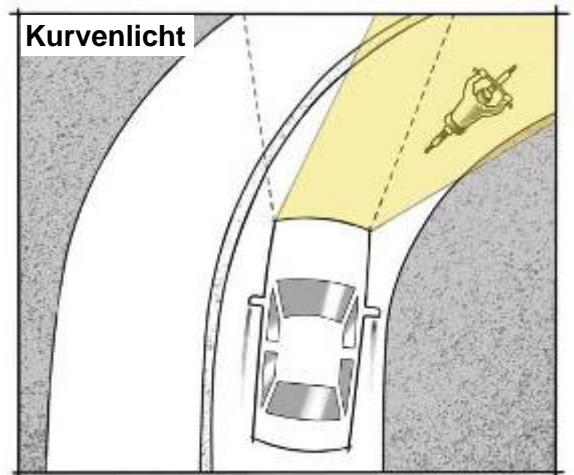
2,0

SICHERHEIT

2,5

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. Gegen Aufpreis sind helle Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht erhältlich.



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

1,4

Passive Sicherheit - Insassen

- +** EuroNCAP-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 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.

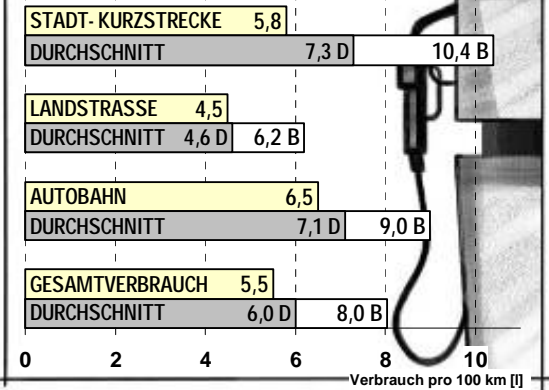
2,6 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Renault Mégane konsumiert im Schnitt 5,5 l Diesel auf 100 km. Das ergibt einen CO₂-Ausstoß von 142 g/km. Im EcoTest erhält das Fahrzeug dadurch im Kapitel CO₂ 30 von 50 möglichen Punkten. Außerorts beträgt der Verbrauch laut ADAC-Messung akzeptable 4,5 l auf 100 km, der Autobahnverbrauch ist mit 6,5 l auf 100 km ebenfalls noch befriedigend.

⊕ Der Renault Mégane 1,9 dCi mit 130 PS zeigt sich in der Stadt erstaunlich sparsam. Der Verbrauch liegt hier gerade mal bei 5,8 l/100 km. Einen großen Anteil an dem geringen Stadtverbrauch hat auch die Schaltpunktanzeige.

Verbrauch



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

2,1 Schadstoffe

⊕ Dank Rußpartikelfilter erhält das Fahrzeug 39 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen. Insgesamt erreicht der Renault Megane 69 Punkte beim ADAC-EcoTest und verpasst damit knapp die vier Sterne.

4,1 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,7 Betriebskosten*

⊕ Der akzeptable Verbrauch und die niedrigen Kraftstoffpreise sorgen für geringe Betriebskosten.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

4,0 Wertstabilität*

Der Renault Mégane 1,9 dCi 130 FAP Luxe lässt einen durchschnittlichen Restwertverlauf erwarten.

4,3 Kosten für Anschaffung*

➔ Teuer zeigt sich das Fahrzeug bei der Anschaffung. In der Ausstattungsvariante Luxe kostet der Mégane über 25.000 Euro. Die sehr umfangreiche Serienausstattung beinhaltet aber unter anderem eine Klimaautomatik, 17-Zoll-Leichtmetallräder und sogar Ledersitze.

4,5 Fixkosten*

➔ Der Dieselmotor mit recht großem Hubraum sorgt für hohe Steuern. Zusammen mit den durchweg ungünstigen Einstufungen in den Versicherungsklassen schnellen die Fixkosten in die Höhe.

4,2 Monatliche Gesamtkosten*

Durch den teuren Anschaffungspreis und die hohen Fixkosten sind auch die absolut betrachteten monatlichen Kosten hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 16V 100	1.6 16V 110	1.4 TCe 130	2.0 16V 140	1.5 dCi 90 FAP	1.5 dCi 110 FAP	1.9 dCi 130 FAP	2.0 dCi 160 FAP
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598	4/1598	4/1397	4/1997	4/1461	4/1461	4/1870	4/1995
Leistung [kW(PS)]	74(100)	81(110)	96(130)	103(140)	66(90)	78(106)	96(130)	118(160)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	148/4250	151/4250	190/2250	195/3750	200/1750	240/1750	300/1750	380/2000
0-100 km/h[s]	10,9	10,5	9,6	10,3	12,5	10,5	9,5	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	195	200	195	180	190	205	215
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,6 S	6,7 S	6,6 S	7,6 S	4,9 D	5,0 D	5,5 D	6,3 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/18	16/18/18	18/21/20	18/21/20	16/19/20	16/19/20	17/21/21	17/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	110	116	94	148	143	143	211	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	475	489	525	562	458	461	509	565
Preis [Euro]	16900	17950	19950	20850	19050	20050	21150	23550

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1870 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/50R17
Reifengröße (Testwagen)	205/50R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 4,5/ 6,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km/ 142g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4295/1808/1471 mm
Leergewicht/Zuladung	1438 kg/391 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	405 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1300 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1090 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	94 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	89 Euro
Monatlicher Wertverlust	303 Euro
Monatliche Gesamtkosten	556 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/21
Grundpreis	25.050 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

Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (mit Kurvenlicht)	1000 Euro°

INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar (elektrisch)	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isfix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	2.300 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (+ Sitzheizung vorne)	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 416 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/anklapp-/ beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	500 Euro°
Panorama-Glasedach	900 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen