



Renault Mégane Coupé-Cabriolet dCi 130 FAP Luxe

Zweitüriges Coupé-Cabriolet der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Renault hat sein Mégane Coupé-Cabriolet komplett renoviert. Wieder dabei ist als Besonderheit das elektrisch faltbare Klappverdeck mit großem Glasdach, das schon geschlossen viel Licht in den Innenraum lässt. Ist das Dach zu, hat man den Komfort eines Coupés und einen großen Kofferraum. Bei offenem Dach schrumpft der Stauraum auf ein Minimum und die weit nach hinten gezogene Frontscheibe schränkt das Cabrio-Feeling etwas ein. Für Erwachsene wird es auf den Rücksitzen grundsätzlich eng, die Länge des Innenraums ist durch das Klappdach begrenzt. Die Schaltung arbeitet gut, der genügsame Dieselmotor gefällt mit seiner Lebendigkeit. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und jetzt komfortabler als beim Vorgänger oder bei den anderen Mégane-Varianten. Die Ausstattung des getesteten Modells ist ausgesprochen umfangreich, der Preis mit über 32.000 Euro aber hoch. Insgesamt ein gelungenes Gesamtpaket für Oben-Ohne-Fans, die ein Ganz-Jahres-Carbio schätzen. **Karosserievarianten:** Drei- und Fünftürer, Kombi, Cabrio **Konkurrenten:** u.a. Ford Focus CC, Peugeot 308 CC, Volvo C70, VW Eos

+ vorne gutes Platzangebot, angenehmer Fahrwerkskomfort, hohe passive Sicherheit, praktisches Klappdach mit Glasscheibe, gute Bremsen

- hinten eng, teuer in der Anschaffung, Kofferraum nicht variabel



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

⊕ Karosserie und Interieur sind gut verarbeitet. Verbesserungsbedürftig ist der Verdeckmechanismus, er ist nicht besonders stabil ausgelegt und sollte besser gegen Korrosion geschützt sein. An der Materialqualität innen gibt es wenig auszusetzen, das Leder ist sauber genäht und die Kunststoffflächen sind matt oder mit Softlack überzogen. Der Motorraum ist nach unten weitgehend geschlossen, das reduziert Lärmemissionen und den Verbrauch. Die Türschweller sind mit Chromabdeckungen gegen Kratzer durch Schuhe etwas geschützt. Auch die Stoßfänger werden durch unlackierte Applikationen geschützt. Das elektrohydraulische Dach öffnet in 22 und schließt in 24 Sekunden, das Fahrzeug muss dazu stehen. Auch geschlossen hat man fast Cabrioefeeling: Das Klappdach besteht in weiten Teilen aus Glas; es kann mit einem Rollo abgedeckt werden. Praktisch: Mit dem integrierten Tankverschluss spart man sich lästiges Auf- und Zuschrauben und kann nach dem Aufklappen des Deckels sofort die Zapfpistole einführen.

⊖ Die Karosseriefanken sind vor Beschädigungen durch dagegen schlagende Autotüren nicht geschützt. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, mit dem lediglich kleine Risse notdürftig abgedichtet werden können.

2,8

Sicht

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet das Megane Cabrio nur ausreichend ab. Für ein Cabrio ist die Rundumsicht verhältnismäßig gut, allerdings schränken die hinteren Kopfstützen in Verbindung mit den C-Säulen und die Beifahrerkopfstütze die Sicht deutlich ein. Der Vorgänger hatte Rahmenkopfstützen, die im Bezug auf die Sicht günstiger waren.

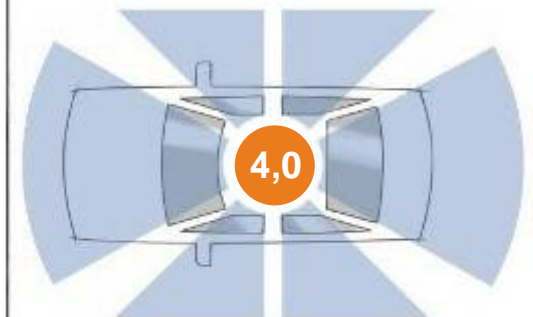
⊕ Bei geöffnetem Dach ist die Rundumsicht gut. Die Außenspiegel sind elektrisch einstellbar und beheizt. Gegen Aufpreis gibt es Xenon-Scheinwerfer, die zudem über eine Kurvenlichtfunktion verfügen. Die Scheibenwischer arbeiten zuverlässig und ohne Rubbeln, auch bei großen Wassermassen und hohen Geschwindigkeiten. Die serienmäßigen Parksensoren vorne und hinten helfen beim Ein- und Ausparken. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, damit der Fahrer einen besseren Blick in den Toten Winkel hat. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Das serienmäßige Tagfahrlicht macht den Megane auch am Tage für andere Verkehrsteilnehmer gut sichtbar.

⊖ Die Karosserie ist etwas unübersichtlich, die Fahrzeugenden lassen sich nur abschätzen.

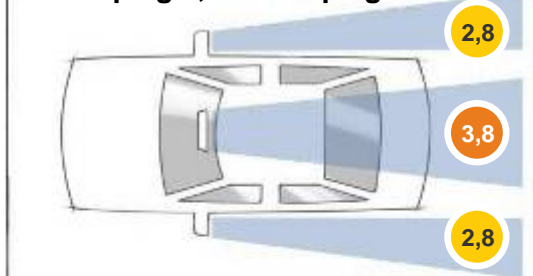


Nach schräg hinten ist die Sicht im Renault Coupé-Cabriolet zufriedenstellend.

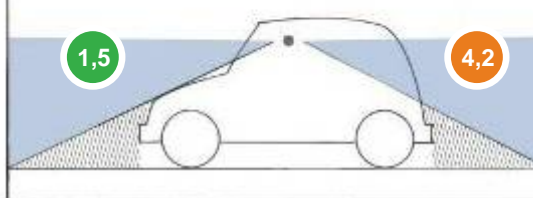
Rundumsicht



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.

3,3 Ein-/Ausstieg

Die langen Türen öffnen sehr weit und benötigen viel Platz zum Nachbarauto. Nachteil des variablen Blechdaches, wenn es geöffnet ist: Die flache, weit nach hinten gezogene Frontscheibe stört beim aufrechten Ein- und Aussteigen. Immerhin ist der Abstand zwischen Schweller und Straße nicht zu groß.

- + Serienmäßig gibt es die Keycard Handsfree, sie ermöglicht schlüsselloses Entriegeln und Verriegeln sowie Motorstarten - der "Schlüssel" (Karte) kann in der Tasche bleiben.
- Hinten sind der Zustieg und besonders der Ausstieg beschwerlich. Die Vordersitze haben zwar eine Einstiegs-Automatik, rutschen aber bei geringstem Festhalten an der Lehne, wenn man sich aus den tiefen Sitzmulden heraus ziehen möchte, wieder zurück. An Steigungen sind die Türbremsen mit den schweren und langen Türen überfordert.

3,1 Kofferraum-Volumen*

- + Der Kofferraum ist groß genug und fasst bei geschlossenem Dach 370 l. Es stehen zwei weitere Fächer mit je etwa 15 l Volumen zur Verfügung. Bei geöffnetem Dach reduziert sich der Platz auf 150 Liter.
- Die Rückbank lässt sich nicht umlegen, daher kann man das Gepäckvolumen nicht erweitern.



Bei geschlossenem Dach stehen ordentliche 370 l Kofferraumvolumen zur Verfügung. Bei geöffnetem Dach sind es nur noch 150 l.

2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

- + Bei geschlossenem Dach ist der Kofferraum mit seiner großen Öffnung ordentlich zugänglich. Mit 59 cm ist die Ladekante angenehm niedrig, innen stört die Bordwand mit ihren gut 7 cm wenig. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht schließen, sie wird nun per Softclose-Automatik ins Schloss gezogen.
- Anders, wenn das Dach offen ist und zusammen gefaltet im Kofferraum liegt: Dann steht nur noch ein schmaler Spalt zum Einladen zur Verfügung. Verhängnisvoll kann auch die praktisch nur halb öffnende Kofferraumklappe sein: wer nicht achtsam ist, stößt sich leicht den Kopf.

5,0 Kofferraum-Variabilität

- Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer oder Netze. Die Rücksitzlehne lässt sich nicht umklappen.

2,4 INNENRAUM

2,0 Bedienung

- + Der Renault lässt sich leicht bedienen, die wichtigsten Hebel und Schalter sind funktionell, vieles funktioniert elektrisch unterstützt. Für alles Wichtige gibt es Kontroll- und Warnleuchten, auch ein Bordcomputer ist vorhanden. Zum Entriegeln der Türen und zum Starten des Motors ist kein Zündschlüssel erforderlich, man muss nur die Chipkarte bei sich tragen. Das Fahrlicht schaltet sich bei Dunkelheit, der Wischer bei Regen automatisch ein.

Der Innenspiegel blendet automatisch ab. Das serienmäßige Radio kann vom Lenkradsatelliten aus bedient werden, die Senderauswahl sollte deutlich einfacher möglich sein; gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem erhältlich, das sich aber recht gewöhnungsbedürftig in der Bedienung zeigt. Das Lenkrad hat einen weiten Einstellbereich in Höhe und Reichweite. Das Handschuhfach ist sehr groß und beleuchtet, es wird durch die Klimaanlage gekühlt. Der "Hillholder" erleichtert das Anfahren an Steigungen.

– Das Angebot an Ablagen könnte größer sein, besonders störend sind aber die fehlenden Becherhalter. Eine Antippfunktion für den Blinker gibt es nicht. Zum Schließen ganz geöffneter Türen muss man sich weit aus dem Auto lehnen, um an die Griffe zu kommen. Die weit hinten angelenkten Vordersitzgurte sind umständlich zu erreichen.



Der Innenraum ist ordentlich verarbeitet und die Bedienung ist weitgehend funktionell.

1,6 Raumangebot vorne*

+ Auf den Vordersitzen hat man recht viel Platz. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für Personen bis zu einer Größe von knapp 1,95 m zurückschieben. Die Innenbreite ist großzügig bemessen. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

5,0 Raumangebot hinten*

Das Mégane Coupé-Cabrio verfügt über vier Sitzplätze.

– Hinten befinden sich zwei ausgeformte Sitze. Man sitzt sehr beengt, die Kniefreiheit reicht gerade für 1,64 m große Mitfahrer (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite geht für zwei Personen in Ordnung.



Die hinteren Sitzplätze sind begrenzt nutzbar: Personen bis 1,64 m Körpergröße finden gerade noch ausreichend Platz.

2,3 KOMFORT

2,1 Federung

+ Die Federn und Dämpfer hat Renault ausgewogen abgestimmt, das Fahrwerk federt einen Tick komfortabler als beim Vorgänger. Es schluckt die meisten Fahrbahnunebenheiten gut, dabei liegt der Wagen relativ ruhig auf der Straße. Kurze wie lange Bodenwellen werden gut pariert und auch Einzelhindernisse kommen in der Regel nicht unangenehm zu den Insassen durch. Eine Stuckerneigung tritt kaum auf. Seitenneigung und Wankbewegungen halten sich in Grenzen.

2,3 Sitze

+ Fahrer und Beifahrersitz können u.a. in der Höhe eingestellt werden. Die ausgewogen gepolsterten Vordersitze bieten festen Halt, der Fahrer sitzt entspannt und kann seine Lehnenkontur mit der variablen Lordosenstütze einstellen. Bei Kurvenfahrten bieten die Sitze festen Seitenhalt. Der Fahrer kann seine Beine und Füße fest abstützen.

– Die Konturen der Rücksitze sind gut, die Lehne steht aber deutlich zu steil, dadurch ergibt sich eine wenig angenehme Sitzposition. Platzmangel für Erwachsene herrscht ohnehin. Auf den Ledersitzen schwitzt man bei langen Fahrten, weil das Material nicht luftdurchlässig gestaltet ist (keine Perforierung).

1,9 Innengeräusch

+ Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel auf niedrigem Niveau. Mit zunehmendem Tempo steigen die Wind- und Fahrgeräusche, der Motor bleibt aber eher im Hintergrund und unauffällig, nur unter Last ist er zu hören.

2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne wie hinten ordentlich an und zeigt eine zufriedenstellende Wirkung. Der Innenraum wird in akzeptabler Zeit auf angenehme Temperaturen erwärmt. Man kann auch noch bei kühleren Temperaturen offen fahren, weil die Heizung genug Leistung bringt.

+ Eine Klimaautomatik gibt es serienmäßig, sie lässt sich relativ einfach einstellen und kann die gewählten Temperaturen gut halten. Die Automatik regelt je nach Wunsch auf unterschiedlich intensive Weise: "soft", "auto" und "fast" stehen zur Auswahl. Fahrer und Beifahrer können die gewünschte Temperatur separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung ist nur in festen Kombinationen möglich. Bei offenem Dach kann man dank des optionalen Windschotts auch bei hohen Geschwindigkeiten ohne viel Zugluft fahren.

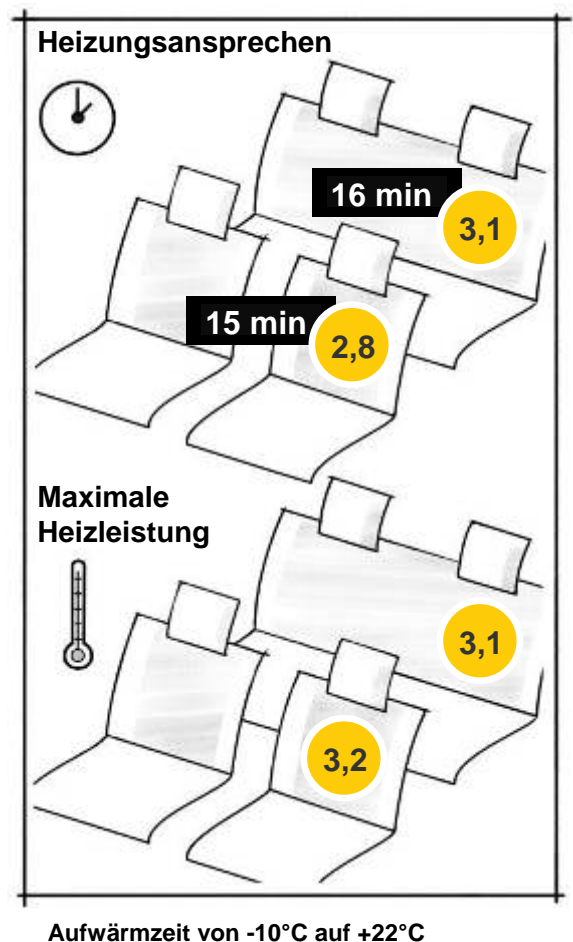
2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen*

+ Der Turbodiesel bietet gute Fahrleistungen, sogar bessere, als man von 130 PS erwarten würde. Unterstützt wird der Motor dabei vom eher kürzer übersetzten Getriebe. Dreht man die Gänge aus, kann man rasch überholen. Ebenso ist schaltfaules Fahren problemlos möglich, dank guter Elastizitätswerte kann man beispielsweise auf der Autobahn auch nach einem Tunnel einwandfrei im sechsten Gang beschleunigen und sich das Schalten sparen.

2,7 Laufkultur

Der Vierzylinder-Diesel läuft insgesamt kultiviert, jedoch nicht ganz frei von Vibrationen. Gerade um 2.000 U/min. herum sind diese deutlich im Lenkrad spürbar. Insgesamt geht die Laufkultur aber in Ordnung, weil sich das Aggregat Brummen oder Dröhnen weitgehend verknüpft.



1,8 Schaltung

⊕ Die Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch sehr schnelles Schalten klappt gut. Die Schaltwege sind nicht gerade kurz, stören aber auch nicht. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos, er ist deutlich von den Vorwärtsgängen getrennt und durch einen Ring am Schaltknäuf gesichert.

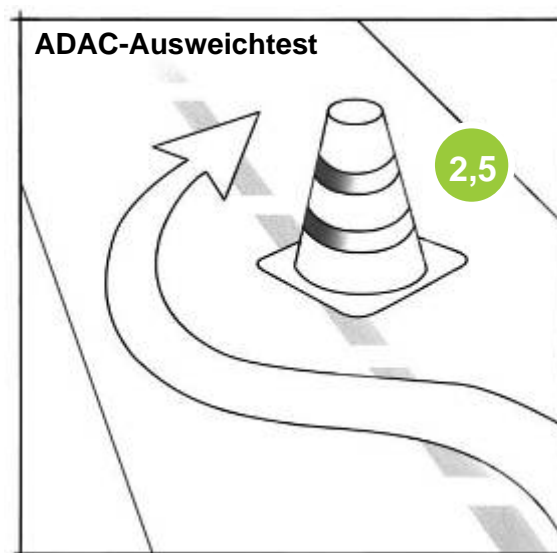
1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist eng gestuft und passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Insgesamt hat Renault eine kurze Gesamtübersetzung gewählt, das kommt dem Temperament des Megane CC zu gute, führt aber auch zu etwas höheren Drehzahlen schon bei Landstraßentempo.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen ist überwiegend richtungsstabil, neigt aber geringfügig zum Pendeln. In Grenzsituationen, z.B. wenn bei hohem Tempo plötzlich ausgewichen werden muss, greift das ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer, die Spur zu halten. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für stabiles Weiterkommen, auch wenn die Straße weniger griffig ist. Beim ADAC-Ausweichtest hinterlässt das Megane Coupe-Cabriolet ein gutes bis zufriedenstellendes Bild: Das Cabrio reagiert zunächst gut auf Lenkbefehle, neigt dann aber zum Übersteuern, weil ESP recht spät und nicht energisch genug eingreift. Es besteht aber keine Schleudergefahr.



2,3 Kurvenverhalten

⊕ Die Kurvenlage ist sicher, insgesamt untersteuernd ausgelegt. Selbst in sehr schnell gefahrenen Kurven reagiert der Wagen gutmütig. Bei zu hohem Tempo greift auch hier das ESP helfend ein. In Wechselkurven und beim Bremsen in Kurven sind leichte Lastwechselreaktionen feststellbar. Auch beladen bleibt der Megane gutmütig in schnell durchfahrenen Kurven.

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.

2,5 Lenkung*

⊕ Die Präzision der Lenkung ist zufriedenstellend. Sie spricht bei schnellen Ausweichmanövern gut an und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Fahrbahnkontakt. Mit ihrer relativ direkten Auslegung unterstützt sie die Handlichkeit. Der Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren hält sich in Grenzen. 11,1 m Wendekreis sind für ein Auto dieser Klasse und Größe ein zufriedenstellender Wert.

1,4

Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht das Megane Cabrio durchschnittlich 35 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen 205/50 R17). Das ist ein sehr guter Wert, zudem sich die Bremsanlage standfest und frei von Fading zeigt. Die Bremse spricht spontan an und ist recht fein dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

2,4

SICHERHEIT

2,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Megane Coupe-Cabriolet verfügt serienmäßig über ABS, das elektronische Stabilitätsprogramm und einen Bremsassistenten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückstrahler warnen bei geöffneten Türen.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

+ Vorne ist der Kopfabstand zu den Kopfstützen sehr gering, zudem sind die Kopfstützen aktiv. Sie bieten Personen bis 1,90 m guten Schutz. Hinten reichen sie nur für Personen bis 1,65 m Größe - das ist aber genug, weil sie nahe bis ans Dach reichen. Hinten ist der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze zufriedenstellend. Einen Crashtest nach EuroNCAP-Norm gibt es noch nicht, der Vorgänger erreichte aber schon volle fünf Sterne und beeindruckte mit sehr gutem Insassenschutz. Dank Front- und Seitenairbags, die bis in den Kopfbereich hoch reichen, ist von einem vergleichbar guten Insassenschutz auszugehen. Fahrer und Beifahrer werden optisch und akustisch zum Anschnallen ermahnt. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so können nach einem Unfall verklemmte Türen leichter geöffnet werden. Ein aktives Überrollschutzsystem ist serienmäßig an Bord.

2,5

Kindersicherheit

Auf den beiden Sitzplätzen hinten gibt es Isofix-Halterungen. Alternativ kann man die Kindersitze angurten, die Gurtschlösser sind fixiert. Doch es ist mühsam, weil es naturgemäß hinten keine Türen gibt. Die Gurte sind lang genug und die Gurtanleckpunkte weit genug auseinander.

+ Der rechte Front-Airbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden.

- Das Einsetzen der Kindersitze ist bei geschlossenem Dach wegen der Enge umständlich. Für einige Kindersitze ist die Rücksitzlehne zu steil, um sie stabil befestigen zu können. Die Fensterheber haben zwar keine Aufwärtsautomatik, sollten aber trotzdem über einen vernünftigen Einklemmschutz verfügen.

3,5

Fußgängerschutz

Der Vorgänger hat ein durchschnittliches Ergebnis beim Fußgängercrashtest nach EuroNCAP-Norm erzielt. Für das aktuelle Modell liegt noch kein Crash-Ergebnis vor. Es ist von einem ähnlichen Ergebnis auszugehen, da auch der neue über keine besonderen Schutzmaßnahmen verfügt.

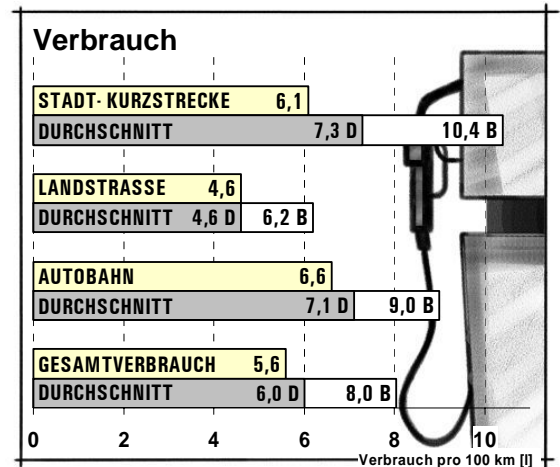
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Renault Megane Cabrio mit dem 1,9-l-Dieselmotor liegt bei 5,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 147 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 29 Punkte. Innerorts konsumiert der Franzose 6,1 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,6 l Diesel pro 100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig, keine Gruppe zeigt sich besonders auffällig, auch nicht im anspruchsvollen Autobahnabschnitt. So werden immerhin 41 von 50 möglichen Punkten im EcoTest erreicht. Addiert man die CO₂-Punkte, kommt das Megane Cabrio auf 70 Punkte und erlangt damit gerade so vier von fünf Sterne im ADAC EcoTest.



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

4,3 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da das Megane Cabrio im Umfeld seiner Konkurrenten recht genügsam mit dem Diesel-Sprit umgeht, kann es hier eine gute Bewertung erreichen.

4,3 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 24 Monate ist eine Wartung fällig. Der Zahnriemen muss nach 160.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

⊕ Renault spendiert dem Mégane Coupé-Cabriolet nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Vor allem die teuren Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für den Reifenersatz sorgen für die schlechte Benotung.

1,2 Wertstabilität*

⊕ Dem neuen Renault Megane Coupe-Cabriolet wird ein ordentlicher Restwertverlaut prognostiziert. Positiv wirkt sich der genügsame Motor aus und dass innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen ist.

5,5

Kosten für Anschaffung*

➔ Für ein Fahrzeug dieser Klasse ist das Cabrio sehr teuer - auch wenn die Ausstattung ausgesprochen umfangreich ausfällt und sogar Ledersitze beinhaltet.

4,6

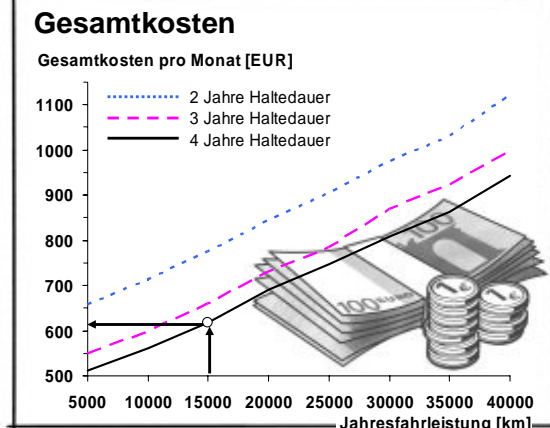
Fixkosten*

➔ Die festen jährlichen Kosten sind leider dieseltypisch sehr hoch. Der Staat verlangt 238 Euro Steuer im Jahr. Die Versicherer sehen gerne etwas mehr Geld für Haftpflicht und Teilkaskoabsicherung. Nur die Vollkasko-Einstufung liegt noch im durchschnittlichen Bereich.

5,1

Monatliche Gesamtkosten*

➔ Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für das Megane Coupé-Cabriolet im Umfeld seiner Klasse, dann muss sich der Franzose ganz hinten einreihen. Besondere Kostentreiber sind vor allem die Fixkosten und der absolute Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 617 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.6 16V 110 | TCe 130 | 2.0 16V 140 | TCe 180 | dCi 130 FAP | dCi 160 FAP |
|--------------------------------|-------------|----------|-------------|----------|-------------|-------------|
| Aufbau/Türen | CA/2 | CA/2 | CA/2 | CA/2 | CA/2 | CA/2 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1598 | 4/1397 | 4/1997 | 4/1998 | 4/1870 | 4/1995 |
| Leistung [kW(PS)] | 81(110) | 96(130) | 103(140) | 132(180) | 96(130) | 118(160) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 151/4250 | 190/2250 | 195/3750 | 300/2250 | 300/1750 | 380/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 12,2 | 10,7 | 11,7 | 8,6 | 10,6 | 9,4 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 190 | 200 | 195 | 225 | 205 | 215 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 7,8 S | 7,5 S | 8,2 S | 8,3 S | 5,6 D | 6,8 D |
| CO ₂ [g/km] | 175 | 169 | 184 | 188 | 149 | 175 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 15/18/21 | 15/18/21 | 15/18/21 | 15/20/21 | 17/20/23 | 17/20/23 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 142 | 126 | 168 | 176 | 238 | 300 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 585 | 610 | 642 | 699 | 586 | 658 |
| Preis [Euro] | 24.950 | 26.950 | 27.850 | 31.150 | 29.050 | 33.250 |

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupé
 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 Euro5 |
| 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) | 205/50R17H |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/50R17V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,1/10,9 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 205 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,6 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 6,4 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,8 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,6 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 6,1/ 4,6/ 6,6 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 149g/km / 147g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 67dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4485/1810/1425 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1640 kg/291 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 370 l/370 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/750 kg |
| Dachlast | - kg |
| Tankinhalt | 60 l |
| Reichweite | 1070 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 106 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 59 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 90 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 362 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 617 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/20/23 |
| Grundpreis | 32.050 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

| | |
|--|------------------------|
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Abbiegelicht | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht (Xenon-Paket) | 1000 Euro ^o |
| Parkhilfe, elektronisch (vorne + hinten) | Serie |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht (Xenon-Paket) | 1000 Euro ^o |

INNEN

| | |
|---|------------------------|
| Airbag, Seite vorne (inkl. Kopf-Bereich)/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | nicht erhältlich |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | Serie |
| Keyless Entry | Serie |
| Klimaautomatik (2 Zonen) | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | Serie |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | nicht erhältlich |
| Sitzbezüge, Leder | Serie |
| Sitze, vorn, beheizbar | Serie |
| Windschott | 298 Euro ^o |

AUSSEN

| | |
|--|-----------------------|
| Anhängerkupplung (zzgl. Montage) | 538 Euro |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar (beheizt, anklappbar) | Serie |
| Lackierung Metallic | 500 Euro ^o |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen