



## Renault Wind TCe 100 Night & Day

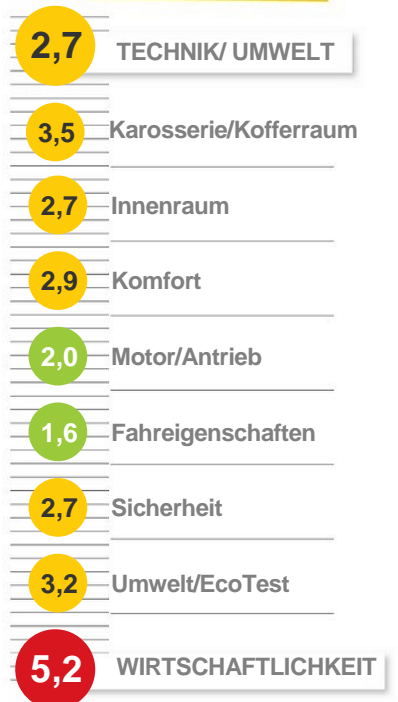
Zweitüriger Roadster im Kleinwagenformat  
(74 kW / 100 PS)

**D**er kleine zweisitzige Renault Wind basiert auf dem Twingo und zielt laut Hersteller vor allem auf junge Frauen mit solidem Einkommen ab. Der modern gestaltete Roadster besitzt ein Klappdach, welches sich in nur zehn Sekunden elektrisch öffnen oder schließen lässt. Das platzsparend konzipierte Klappdach schränkt den großen, aber zerklüfteten Kofferraum nicht ein. Im Innenraum bietet der reine Zweisitzer ausreichend Platz. Sehr schlecht schneidet das Fahrzeug bei der Rundumsicht ab - die sehr breiten Dachsäulen und die kleine Heckscheibe machen jedes Rückwärtsfahren zur Mutprobe. Umso erstaunlicher, dass Einparksensoren lediglich als Zubehör nachgerüstet werden können. Der sportlich, aber unkomfortabel gefederte Franzose sorgt für hohen Fahrspaß und zeigt dank serienmäßigem ESP sehr sichere Fahreigenschaften. Mit dem 100 PS Basismotor ist der Wind mehr als ausreichend motorisiert, leider fällt der Verbrauch sehr hoch aus. Insgesamt ein in Richtung Fahrspaß getrimmter Roadster, welcher aber auch aufgrund des lauten Innenraums wenig Komfort bietet. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** keine

- +** großer Kofferraum, sehr gute Fahrleistungen, sportliche und sichere Fahreigenschaften, schnell öffnendes Klappdach
- mangelhafte Rundumsicht, hohes Innenraumgeräusch, hoher Verbrauch, sehr schlechte Wirtschaftlichkeit, rutschige Alupedale ohne Gummierung



### ADAC-URTEIL



**3,5**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**3,4**

### Verarbeitung

Die Verarbeitung des Renault Wind liegt nur auf akzeptablem Niveau. Kanten und Blechabschlüsse sind nicht überall sauber abgedichtet, wodurch Wasser eindringen kann. Zudem ist der Verdeckkasten kaum geschützt, dadurch verschmutzt dieser sehr schnell. Die Heckklappe ist von innen unverkleidet und sieht nicht besonders hochwertig aus. Im Innenraum dominiert schwarzes Hartplastik, welches sich nicht besonders hochwertig anfühlt, aber immerhin sauber verarbeitet ist. Silber lackierte Applikationen im Armaturenbrett werten den sonst nüchtern gestalteten Innenraum etwas auf. Der reine Zweisitzer bietet eine etwas magere maximale Zuladung von 179 kg. Bei zwei Personen bleibt dadurch kaum noch Ladekapazität übrig, der kleine Roadster wurde aber auch nicht als Lastenesel konzipiert. Aufpassen sollte man beim Einsteigen, denn die Türschweller sind kaum gegen Verschmutzung geschützt, da macht man sich schnell mal die Hose schmutzig. Im Falle einer Reifenpanne steht entweder serienmäßig ein Reifenreparaturset oder gegen Aufpreis das im Testwagen verbaute Reserverad zur Verfügung. Das aufpreispflichtige Reserverad entspricht leider nicht der Größe der Fahrbereifung, wodurch es nur im Notfall bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden darf. Weiterer Nachteil: Die Reserveradmulde ist zu klein für die üppig dimensionierte Fahrbereifung, wodurch das defekte Rad im Kofferraum transportiert werden muss. Das Kunststoff-Klappdach lässt sich nach manuellem Entriegeln innerhalb von nur zehn Sekunden öffnen oder schließen. Der Mechanismus funktioniert aber nur im Stand. Da der Verdeckkasten über dem Heckdeckel liegt, wird der Kofferraum bei offenem Dach nicht eingeschränkt. Das dünne Kunststoffdach ist von innen nicht isoliert, wodurch im Winter der Innenraum schnell auskühlen dürfte. Die Verwindungssteifigkeit der Karosserie ist gut, es ist nur leichtes Karosserieschütteln beim Durchfahren von Schlaglöchern spürbar. Ein Windschott gibt es nicht, wird aber auch nicht benötigt, da kaum Zugluft bis zu den Insassen durchdringt.

⊖ Der Tankdeckel muss umständlich mit dem Zündschlüssel aufgesperrt werden - der Tankstutzen ist sehr weit unten an der Karosserie angebracht, wodurch dieser schlecht erreichbar ist. An den Türen fehlen Seitenleisten, welche vor dagegenschlagenden Autotüren schützen würden. Auch die Stoßstangen sind weitgehend ungeschützt, lediglich der unlackierte Heckdiffusor bietet etwas Schutz vor kleinen Remplern.

**4,1**

### Sicht

⊕ Hindernisse direkt vor oder hinter dem Fahrzeug können recht gut erkannt werden, da die Karosserie niedrig ist. Die Außenspiegel sind zufriedenstellend groß und serienmäßig beheizbar. Der linke Außenspiegel besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können. Die Halogenscheinwerfer sorgen für eine zufriedenstellende Ausleuchtung der Fahrbahn.

⊖ Katastrophal schneidet der Roadster bei der Rundumsicht ab. Die extrem breiten hinteren Dachsäulen und die sehr kleine Heckscheibe lassen kaum den Blick nach hinten zu, das ändert sich auch nicht bei geöffnetem Verdeck, da die Dachsäulen unverändert bleiben.



**Komfortabel: Das Kunststoff-Klappdach öffnet und schließt jeweils in nur zehn Sekunden.**



**Breite Dachsäulen und die schmale Heckscheibe erschweren die Sicht nach hinten.**

Aufgrund der sehr kleinen Heckscheibe fällt auch der Blick im Innenspiegel mangelhaft aus, zudem schränkt der Heckspoiler den Blick im Innenspiegel stark ein. Einparksensoren sind hinten dringend erforderlich, diese sind aber nur als Zubehör erhältlich und müssen nachträglich eingebaut werden.

### 3,6 Ein-/Ausstieg

Aufgrund des niedrigen Sitzes und dem großen Abstand zwischen Schweller und Sitz kann man nur zufriedenstellend ein- und aussteigen. Zudem müssen große Personen stark den Kopf einziehen, um am niedrigen Dachrahmen nicht den Kopf anzuschlagen. Bei offenem Verdeck lässt es sich etwas komfortabler ein- und aussteigen, es stört aber immer noch der weit herein gezogene Scheibenrahmen. Das Fahrzeug lässt sich über eine Fernbedienung öffnen und schließen, die Tasten dafür sind groß, aber nicht verwechslungssicher. Die Türaufhalter sind kräftig genug, um die langen und recht schweren Türen auch an Steigungen offen zu halten.

### 1,8 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum fällt für einen zweisitzigen Roadster groß aus. 270 l Ladevolumen sind völlig ausreichend, zudem verringert sich das Volumen bei geöffnetem Dach nicht.

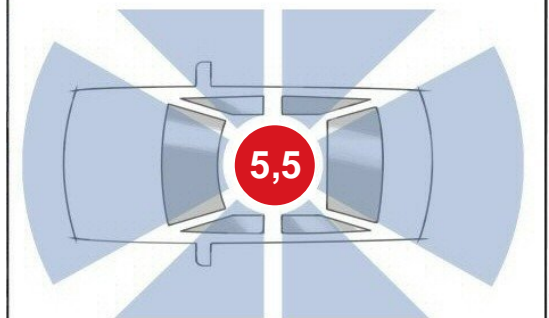
### 4,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊖ Die schwere und wuchtige Heckklappe lässt sich nur mit erhöhtem Kraftaufwand öffnen und schließen. Außen stört die hohe Ladekante von über 75 cm, zudem muss schweres Gepäck über eine innere Bordwand von 30 cm gehoben werden. Das Kofferraumformat ist etwas zerklüftet, es stören die quer durch den Kofferraum verlaufenden Streben. Am abstehenden Heckschloss kann man sich leicht den Kopf anschlagen.

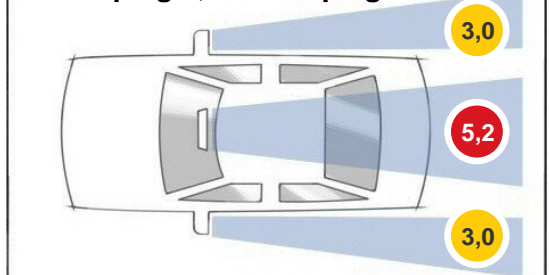
### 5,0 Kofferraum-Variabilität

⊖ Um die Variabilität des Heckabteils ist es schlecht bestellt. Das Kofferraumvolumen lässt sich nicht erweitern, zudem gibt es keine Durchlademöglichkeit in den Innenraum. Ablagen sucht man im Kofferraum vergeblich (mit aufpreispflichtigem Reserverad).

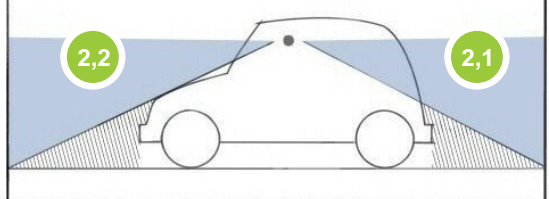
#### Rundumsicht



#### 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.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

Der Renault Wind ist aufgrund der wenigen Schalter nach kurzer Eingewöhnung einfach zu bedienen. Die Bedienelemente sind allerdings nicht alle ideal angeordnet. Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe einstellen. Der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter wird vom Lenkradkranz verdeckt und ist dadurch nicht ideal bedienbar. Es gibt aber eine Kontrollleuchte im Armaturenbrett, ob das Licht eingeschaltet ist. Die Instrumente lassen sich auch bei Dunkelheit gut ablesen. Die serienmäßige Klimaautomatik ist einfach zu bedienen und nicht zu tief angeordnet. Auch das Radio liegt in noch guter Höhe, ist allerdings stark geneigt und dadurch etwas unergonomisch zu bedienen. Die Schalter für die elektrischen Fensterheber sind schlecht erreichbar in der Mittelkonsole untergebracht und leicht mit dem daneben liegenden Schalter zum Öffnen des Daches zu verwechseln.

Die Fenster lassen sich nur mit eingeschalteter Zündung öffnen oder schließen. Die Lehneinstellung des Fahrersitzes lässt sich zwar gut erreichen, allerdings kann diese nur in groben Stufen justiert werden. Die SitzhöhenEinstellung ist sehr schlecht zu handhaben, da man aufstehen muss, um den Sitz höher zu stellen. Ablagen gibt es im Wind nur wenige. Neben Türfächern mit integrierten Becherhaltern findet man hinter den Sitzen noch ein Staufach. Das Handschuhfach ist zwar groß aber unbeleuchtet.

**+** Das Fahrlicht und die Scheibenwischer schalten bei Bedarf automatisch ein. Licht- und Regensensor sind serienmäßig an Bord. Ebenfalls Serie ist der Tempomat inklusive Geschwindigkeitslimiter. Die eingestellte Geschwindigkeit wird vorbildlich im Display angezeigt. Leider sind die Lenkradtasten für den Tempomaten nicht optimal zu bedienen und zudem unbeleuchtet. Ein Bordcomputer ist serienmäßig im Fahrzeug verbaut.

**-** Die Hupe lässt sich nur über einen Knopf im Blinkerhebel betätigen. Die Taste kann im Notfall nicht schnell genug erreicht werden. Die Aluminium Sportpedale sind speziell mit nassen Schuhen sehr rutschig, da eine Gummierung fehlt. Hier sollte Renault dringend nachbessern, da man bei einer Notbremsung schnell vom Pedal rutschen kann. Die Schalter für die Sitzheizung sind extrem ungünstig und nicht einsehbar am Sitz angebracht. Ist die Sitzheizung auf dem Beifahrersitz eingeschaltet, hat der Fahrer keine Information darüber und vergeudet unnötig Strom, was sich negativ auf den Verbrauch auswirkt.



**Das Design des Fahrerplatzes ist modern, die Verarbeitung akzeptabel und bei der Funktionalität bietet sich noch Raum für Verbesserungen.**

### 2,3 Raumangebot vorne\*

**+** Vorne zeigt der kleine Roadster ein gutes Raumangebot. Personen bis 1,90 m finden genügend Kopf- und Beinfreiheit vor. Trotz der für diese Fahrzeugklasse üppigen Innenbreite ist das subjektive Raumgefühl beengt, da die Fensterflächen klein sind und die Dachsäulen nahe am Kopf verlaufen.

## 2,9 KOMFORT

### 3,2 Federung

Der sehr sportlich abgestimmte Renault Wind liegt satt auf der Straße und sorgt für hohen Fahrspaß. Abstriche muss man aber beim Komfort machen. Das Fahrzeug holpert etwas steif über unebene Fahrbahnen und gibt Stöße fast ungefiltert an die Insassen weiter. Auch Querfugen oder abgesenkte Kanaldeckel können nicht von den Insassen fern gehalten werden. Angenehm gering fällt dagegen die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven auf.

### 2,3 Sitze

⊕ Sowohl der Fahrer- als auch der Beifahrersitz sind in der Höhe einstellbar. Die eng geschnittenen Sportsitze bieten eine gute Rückenunterstützung und eine angenehm straffe Polsterung. Die Oberschenkel finden festen Halt. Der Seitenhalt bei schnell durchfahrenen Kurven ist gut. Einzig für große Personen könnten die Lehnen etwas höher sein. Der Fahrer findet schnell eine günstige Sitzposition.

### 4,4 Innengeräusch

⊖ Der Innenraum ist sehr laut. Bereits bei Autobahntempo dringt ein Geräuschpegel von 75 dB(A) in den Innenraum. Daran ist auch das nicht isolierte Kunststoffdach schuld. Während sich der Motor akustisch noch zurückhält, werden Wind- und Fahrgeräusche bei noch höheren Geschwindigkeiten fast unerträglich.

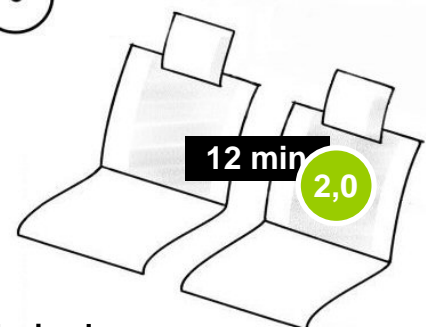
### 2,8 Klimatisierung

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

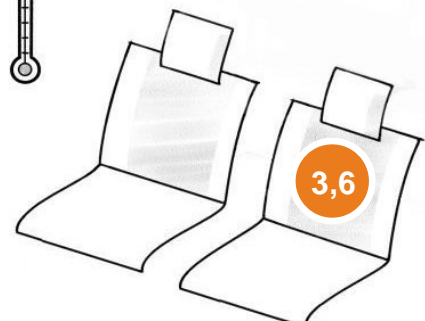
⊕ Die Heizung spricht gut an und erwärmt den kleinen Innenraum in kurzer Zeit. Die maximale Heizleistung ist dagegen nur durchschnittlich. Eine Klimaautomatik ist der Variante Night & Day Serie. Die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer zusammen einstellen.

⊖ Die Luftmengenverteilung lässt sich sehr schlecht einstellen. Die mittleren Luftausströmer lassen sich weder schließen, noch kann die Richtung des Luftstroms justiert werden.

#### Heizungsansprechen



#### Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 0,8 Fahrleistungen\*

⊕ Der kleine 1,2 l Turbomotor hat mit dem gerade mal 1,2 t schweren Fahrzeug wenig Probleme. Überholvorgänge können schnell vollzogen werden. Auch ohne weites Hochdrehen des Motors werden gute Elastizitätswerte erreicht.

### 2,7 Laufkultur

Der kleinvolumige Vierzylinder läuft rau. Er neigt aber kaum zum Brummen. Die allgemeine Laufkultur ist zufriedenstellend.

### 2,8 Schaltung

Das Getriebe lässt sich zufriedenstellend schalten. Die Schaltwege sind relativ lang, was aber einer hohen Schaltgeschwindigkeit nicht im Wege steht. Der Rückwärtsgang ist etwas hakelig und neigt beim schnellen Einlegen leicht zum Krachen. Es fehlt eine Schaltpunktanzeige, um Kraftstoff zu sparen.

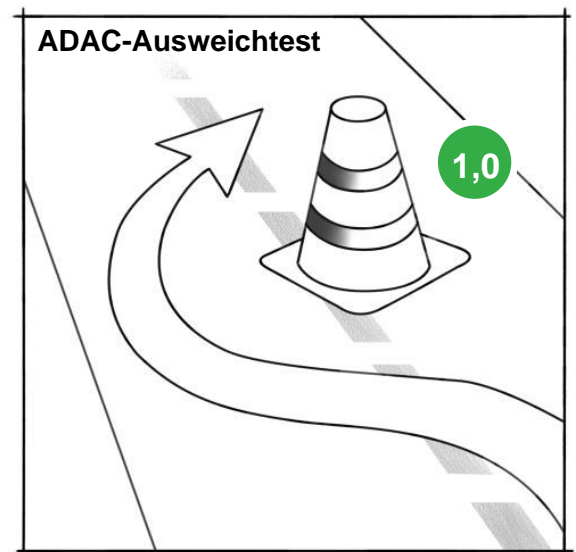
### 2,4 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt zum Motor. Nur der Sprung zwischen erstem und zweitem Gang ist etwas zu groß geraten. Die Gesamtübersetzung ist nicht zu kurz gewählt, so dass auch bei Autobahntempo die Drehzahlen nicht zu hoch sind. Ein sechster Gang ist zwar nicht unbedingt notwendig, würde aber die Drehzahlen auf der Autobahn noch etwas mehr senken.

## 1,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,2 Fahrstabilität

⊕ Der Renault Wind zeigt dank seinen Gokart ähnlichen Fahreigenschaften eine hohe Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug spontan und sicher. Auch Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen bringen den kleinen Franzosen nicht aus der Ruhe. Beim ADAC-Ausweichtest werden entsprechend gute Ergebnisse erzielt. Das Fahrzeug durchfährt weitgehend neutral den Parcours. Das ESP greift dabei sanft und sehr effektiv ein. Die maximale Einfahrtsgeschwindigkeit beträgt dadurch beachtliche 97 km/h. Die Traktion ist dank feinfühligere eingreifender Traktionskontrolle gut.



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.

1,2

## Kurvenverhalten

+ Das bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche neutrale Fahrverhalten sorgt für hohen Fahrspaß. Fährt man eine Kurve trotzdem mal zu schnell an, quitiert es der Wind mit gutmütigem Untersteuern und feinfühligem ESP-Eingriffen. Lastwechselreaktionen sind kaum vorhanden und stets unkritisch.

2,5

## Lenkung\*

+ Die Lenkung spricht um die Mittellage sehr gut an. Bei hohen Geschwindigkeiten wirkt sie dabei allerdings etwas nervös. Das Lenkgefühl und die Zielgenauigkeit sind gut.

- Der Wendekreis fällt mit 11 m für diese Fahrzeugklasse zu groß aus.

1,8

## Bremse

+ Der Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt gute 36 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung, Conti Sport Contact 3 84V). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut.

2,7

## SICHERHEIT

2,6

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Serienmäßig ist der Renault Wind mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein.

2,8

### Passive Sicherheit - Insassen

Das Fahrzeug ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags samt integriertem Kopfschutz ausgestattet. Die integrierten Kopfstützen reichen in der Höhe nur für Personen bis 1,70 m, der Abstand zum Kopf ist aber gering, wodurch sie bei einem Heckaufprall gut wirken können. Nur der Fahrersitz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet. An den instabilen kleinen Türgriffen kann im Falle eines Unfalls kaum Zugkraft aufgebracht werden.

+ Ein massiv ausgeführter Überrollbügel direkt hinter den Vordersitzen sorgt für guten Schutz bei einem Überschlag.

2,7

### Kindersicherheit

+ Auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze einfach und stabil befestigen. Der Beifahrerairbag lässt sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren. Leider gibt es für den Beifahrersitz keine Isofix-Befestigungen.

- Es fehlt ein Einklemmschutz an den elektrischen Fensterhebern. Beim Schließen wirken Kräfte von bis zu 240 Newton.

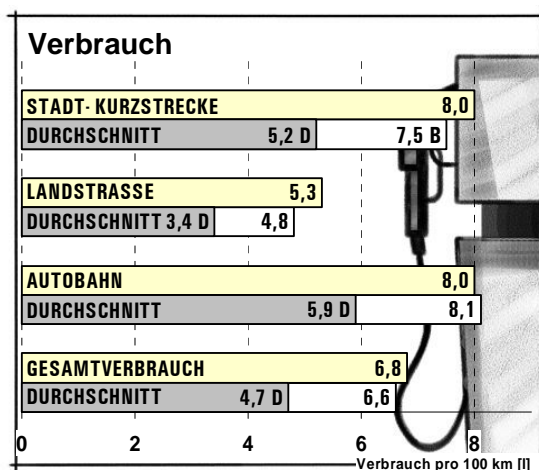
### 3,0 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz sollte zufriedenstellend ausfallen, da der Stoßfänger im vorderen Bereich nachgiebig ist und sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube befinden.

### 3,2 UMWELT/ECOTEST

#### 5,0 Verbrauch/CO2\*

– Der Durchschnittsverbrauch beim ADAC-EcoTest fällt mit 6,8 l pro 100 km für ein Fahrzeug in dieser Klasse hoch aus. Während der Verbrauch auf der Landstraße mit 5,3 l/100 km noch akzeptabel ist, verbraucht der kleine Roadster speziell in der Stadt und auf der Autobahn mit jeweils 8,0 l pro 100 km zu viel. Mit einem durchschnittlichen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 155 g/km werden beim ADAC-EcoTest nur magere acht Punkte im CO<sub>2</sub>-Kapitel erreicht.



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

#### 1,4 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß fällt gering aus. Hier erhält der Renault Wind TCe 100 gute 46 Punkte. Insgesamt kommt der Roadster aber mit 54 Punkten nicht über eine Drei-Sterne-Bewertung beim ADAC-EcoTest hinaus.

### 5,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

#### 5,5 Betriebskosten\*

– Die Betriebskosten fallen aufgrund des hohen Kraftstoffverbrauchs ebenfalls sehr hoch aus.

#### 4,7 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

+ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die Werkstattstundenpreise und die Kosten für den Reifenersatz bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

#### 3,6 Wertstabilität\*

Dem kleinen Roadster kann ein zufriedenstellender Restwertverlauf vorhergesagt werden.



## 5,5 Kosten für Anschaffung\*

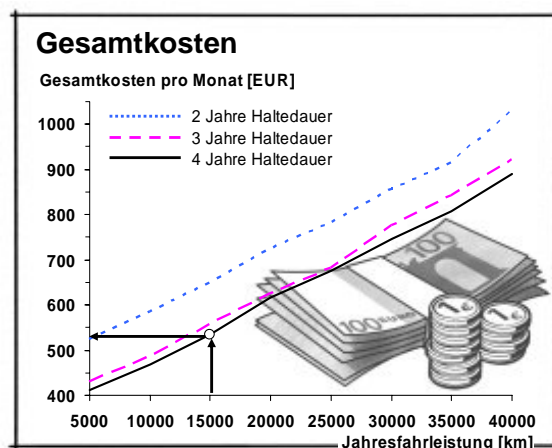
– Mit einem Grundpreis von 19.100 Euro für die getestete Variante kann der Wind bei den Anschaffungskosten nicht punkten. Auch wenn die Ausstattungsvariante Night & Day alle wichtigen Extras beinhaltet, für einen Roadster in dieser Klasse ist das zu viel.

## 4,7 Fixkosten\*

- + Die jährliche KFZ-Steuer fällt mit 74 Euro gering aus. Günstig fällt die Einstufung in der Haftpflichtversicherung aus.
- Anders sieht es bei der Teil- und Vollkaskoversicherung aus. Speziell die Vollkaskoversicherung liegt extrem ungünstig und ist für das Fahrzeug sehr teuer.

## 5,5 Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Kosten fallen sehr hoch aus. Teuer in der Anschaffung, hohe Betriebskosten und die sehr ungünstige Einstufung in der Vollkaskoversicherung lassen die Absolutkosten in die Höhe schnellen.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 534 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	TCe 100	1.6 16V 130
Aufbau/Türen	RO/2	RO/2
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1598
Leistung [kW(PS)]	74(100)	98(133)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	152/3500	160/4400
0-100 km/h[s]	10,5	9,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	201
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,8 S	7,5 S
CO2 [g/km]	145	165
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/21/18	13/21/18
Steuer pro Jahr [Euro]	74	122
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	506	543
Preis [Euro]	16.900	18.300

### 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 Euro5
Hubraum	1149 ccm
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	5500 U/min
Maximales Drehmoment	152 Nm
bei	3500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/40R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/40R17V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>10,85/11,15 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,2 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,8 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,8 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>8,0/ 5,3/ 8,0 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	145g/km / <b>155g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>75dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	3828/1698/1415 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1165 kg/179 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>270 l/270 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	- kg
Tankinhalt	40 l
Reichweite	<b>585 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten, zzgl. Montage)	222 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verdeck, elektrisch	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	450 Euro <sup>o</sup>

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>141 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>54 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>72 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>267 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>534 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/21/18
Grundpreis	19.100 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.



Renault Wind TCe 100 Night & Day

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,7**

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**