



Renault Fluence 1.6 16V 110 Dynamique

Viertürige Stufenhecklimousine der unteren Mittelklasse (81 kW / 110 PS)

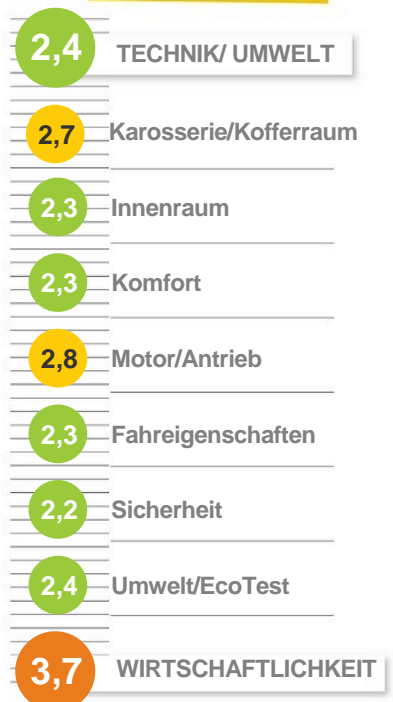
Der Fluence bietet auf 4,62 m Länge ein großzügiges Raumangebot. Selbst große Personen haben vorne viel Platz. Das geht nicht auf Kosten des Kofferraums, denn dieser fällt mit 470 l für diese Klasse enorm aus. Freilich kann die Limousine bei der Zugänglichkeit des Heckabteils nicht mit Kombis konkurrieren, die Heckklappe gibt nur eine kleine Öffnung frei. Trotzdem vorbildlich, dass man die Rücksitze umklappen kann. Im Heck findet man zwar bequem Platz, doch hier ist das Raumgefühl nicht mehr so generös. Vier Personen mit Gepäck können aber bequem reisen. Auch die Federung wird gehobenen Komfortansprüchen gerecht. Der Motor reicht mit seinen 110 PS für gemütliches Cruisen, speziell bei niedrigen Drehzahlen geht ihm aber schnell die Luft aus. Beim Verbrauch gibt es dagegen keine bösen Überraschungen. Die Sicherheitsstandards liegen Renault-typisch hoch. Sechs Airbags und ESP findet man selbst in der Basisausstattung. Die getestete Variante liegt bei 19.950 Euro. Kein Schnäppchen, aber angesichts der reichhaltigen Ausstattung ein vertretbarer Preis. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Chevrolet Cruze, Fiat Linea, Mazda 3, Mitsubishi Lancer, VW Jetta.

+ sehr großer Kofferraum, einfache Bedienung, vorne gutes Raumangebot, recht gute Komfoteigenschaften, sichere Fahreigenschaften

- nach hinten unübersichtlich, kein Fenstereinklemmschutz hinten, schlechte Wertstabilität



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Der Renault Fluence ist zwar insgesamt recht gut verarbeitet, doch wirkt er speziell im Innenraum nicht besonders hochwertig. Die nicht aufgeschäumten und dadurch harten Kunststoffe des Armaturenbretts wirken recht billig.

+ 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. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung integriert. Für 70 Euro ist ein vollwertiges Reserverad zu haben, welches allerdings nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht (im Testwagen nur Reifendichtmittel vorhanden). Auf dem Dach sind bis zu 80 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 415 kg.

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

3,4

Sicht

Die Rundumsicht des Fluence liegt gerade noch im akzeptablen Bereich. Die hinteren Pfosten (C-Säulen) verdecken einen großen Sichtbereich. Dadurch besteht die Gefahr, dass beim Abbiegen andere Verkehrsteilnehmer übersehen werden. Auch nach hinten fällt die Sicht nicht besonders gut aus. Beim Rückwärtsfahren ist man für die serienmäßigen Parksensoren dankbar. Während in den Außenspiegeln das Sichtfeld noch akzeptabel ist, sieht man im Innenspiegel sehr wenig.

+ Gegenstände am Boden vor dem Auto kann der Fahrer auch nahe noch erkennen, weil die Front nach vorne abfällt. Die Außenspiegel sind beheizt. Helle Xenonscheinwerfer gibt's gegen Aufpreis. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

- Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug sind praktisch nicht zu sehen, da die Hutablage sehr hoch liegt. Auch die Übersichtlichkeit leidet darunter, da sowohl das Fahrzeugheck als auch die abfallende Front nicht im Blickfeld des Fahrers liegen.

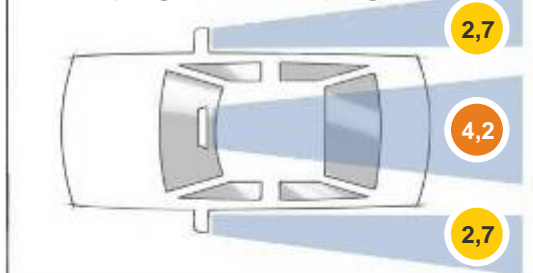


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

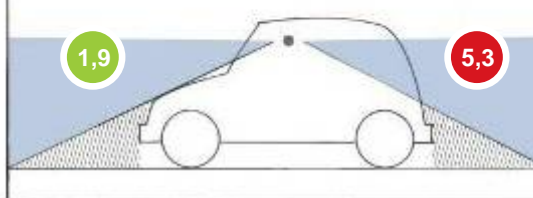
Rundumsicht



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.

2,6

Ein-/Ausstieg

Vorn ist der Zustieg passabel, die großen Türen öffnen weit. Der niedrige Schweller gefällt zwar, da man die Beine beim Einsteigen nicht zu weit anheben muss, allerdings ist der Abstand zwischen Schweller und Sitz zu groß. Die flach verlaufenden A-Säulen schränken die Kopffreiheit beim Ein- und Aussteigen etwas ein. Hinten steigt man recht bequem ein und aus, die Türen sind breit genug und öffnen weit. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, sie können die Türen auch an Steigungen offenhalten; hinten sind sie aber etwas schwach ausgelegt. Am Dachhimmel gibt es Haltegriffe für alle außen Sitzenden - außer für den Fahrer.

⊕ 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.

1,0

Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum fällt mit 470 l sehr groß aus. Wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, erweitert sich das Volumen auf 860 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Der Kofferraum mit 470l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse sehr großzügig aus.

3,8

Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist schlecht zugänglich, was größtenteils an der Limousinen-typischen recht kleinen Ladeöffnung liegt. Die Ladekante liegt mit 74 cm sehr hoch über der Straße, aber auch die innere Ladekante wirkt sich mit 19 cm negativ beim Beladen aus.

⊖ Die Heckklappe lässt sich zwar einfach öffnen, schwingt aber dann schnell auf und federt wieder zurück. Die mächtigen Haltebügel der Heckklappe ragen bei geschlossener Klappe weit in den Laderaum und können dadurch das Ladegut beschädigen. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen schränken eine große Stufe und die kleine Öffnung in der Rücksitzwand die Nutzbarkeit stark ein.

3,4

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne und -fläche sind asymmetrisch geteilt klappbar. Der Klappmechanismus funktioniert dabei nicht ganz einfach. Erst müssen die Flächen umgeklappt werden, dabei dürfen die Vordersitze nicht ganz zurückgeschoben sein, dann erst kann man die Lehne klappen. Kleine Utensilien kann man nur unter dem Kofferraumboden unterbringen. Hier findet man kleine Fächer.

Bedienung

- ⊕ Die Bedienung des Renault Fluence 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 Knopf 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, nur die vorderen besitzen aber eine Auf- und Abwärtsautomatik. Sie funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Die Instrumente lassen sich tagsüber und auch nachts gut ablesen. Über geöffnete Türen oder Heckklappe wird der Fahrer per Display informiert. Der Tempomat und der Tempobegrenzer sind einfach über Lenkradtasten bedienbar, der Tempomat besitzt eine Vorwahlfunktion, nur der Ein-/Aus-Schalter ist ungünstig angeordnet. Das Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über eine Fernbedienung erstaunlich einfach und intuitiv bedienen.
- ⊖ Der Lichtschalter befindet sich unpraktisch im Blinkerhebel, die ebenfalls im Blinkerhebel untergebrachten Schalter für die Nebelleuchten lassen sich nur umständlich bedienen. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



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

Raumangebot vorne*

- ⊕ Vorne sitzt man geräumig, vor allem wegen der großen Innenbreite und üppiger Kopffreiheit. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von 1,90 m zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Die Rücksitzbank bietet zwei vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz in der Mitte. Das Platzangebot auf der Rückbank reicht für knapp 1,80 m große Personen aus, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt sind. Die Innenbreite ist akzeptabel bemessen, drei Erwachsene nebeneinander sitzen sehr beengt. Insgesamt hat man ein zufriedenstellendes subjektives Raumgefühl auf den hinteren Plätzen.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kürzere Fahrten geeignet.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung hat Renault ausgewogen gewählt, sie bietet guten Komfort und ist gleichzeitig nicht zu weich. Unebenheiten der Fahrbahn werden gut bis zufriedenstellend geschluckt, der Wagen liegt ruhig auf der Straße. Einzelhindernisse werden ebenfalls recht ordentlich abgedefert. Die Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Auch die Seitenneigung hält sich in Grenzen. Bei Beladung ändert sich das Federverhalten nicht dramatisch, Unebenheiten werden aber besser geschluckt.

2,5 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind eher weich gepolstert und auf Komfort ausgerichtet. Die Lehnen reichen ausreichend hoch, bieten jedoch etwas wenig Unterstützung im Lendenbereich. Zudem fällt der Seitenhalt nicht besonders gut aus. Für den Fahrer gibt es eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Fahrer- und Beifahrersitz sind höhen einstellbar. Die beiden Außenplätze der Rückbank sind ebenfalls komfortabel, haben eine genügend hohe, angenehm schräge Lehne. Die Sitzausformung ist zufriedenstellend. Auch Oberschenkelunterstützung ist einigermaßen vorhanden, für große Erwachsene könnte sie aber besser ausfallen. Auf dem höckerartigen Platz dazwischen sitzt man eher unbequem. Die in dieser Ausstattungsvariante erhältlichen Ledersitzbezüge sind im mittleren Bereich perforiert, wodurch man im Sommer nicht ganz so schnell schwitzt.

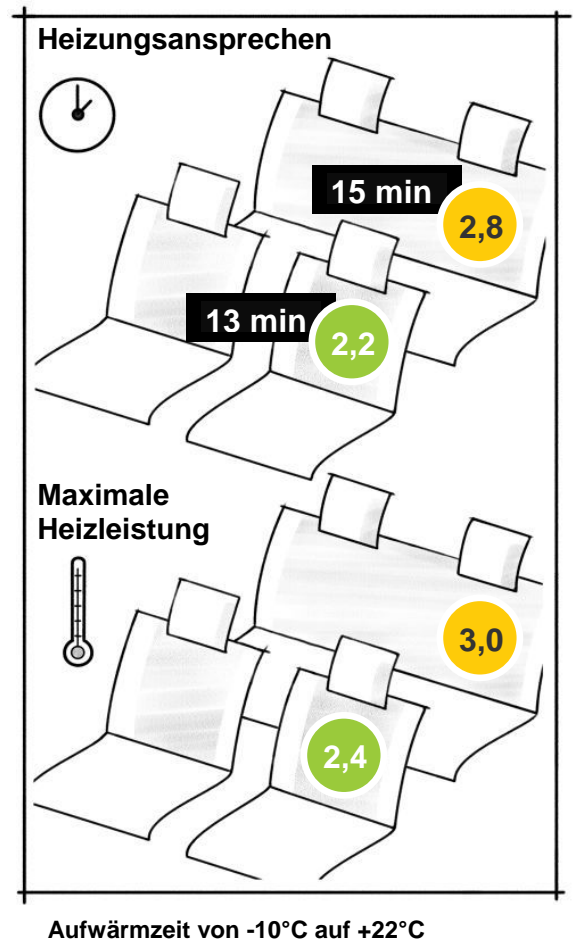
2,4 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt bis 130 km/h im niedrigen Bereich. Der Benzinmotor ist zwar zu hören, bleibt aber dezent und wird erst bei höheren Drehzahlen lauter. Auch Wind- und sonstige Fahrgeräusche fallen nicht unangenehm auf. Erst bei höheren Geschwindigkeiten nehmen die Windgeräusche zu.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik arbeitet fein und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer getrennt einstellen. Im Automatikmodus kann die Intensität der Klimatisierung in drei Stufen angepasst werden (Soft, Normal oder Fast); dadurch ist wählbar, ob der Innenraum möglichst zugfrei oder schnellstmöglich auf die eingestellte Temperatur gebracht werden soll. Die Heizung spricht vorne schnell an und erwärmt den Innenraum auf angenehme Temperaturen. Hinten dauert es nur geringfügig länger, bis die Heizung auch hier für wohlige Wärme sorgt.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,2 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 110 PS Benziners sind zufriedenstellend. Wird der Motor weit ausgedreht, können auch Überholmanöver in akzeptabler Zeit absolviert werden. Die Elastizität ist allerdings nicht wirklich überzeugend. Speziell im fünften Gang hat der drehmomentschwache Motor kaum noch Kraft, um das Fahrzeug bei niedrigen Drehzahlen zu beschleunigen.

2,7 Laufkultur

Der Motor läuft meist vibrationsarm und kultiviert - auch bei höheren Drehzahlen. Brummfrequenzen treten auch bei sehr niedrigen Frequenzen nicht zu stark auf.

2,8 Schaltung

Das Getriebe ist in Ordnung, wirkt aber etwas unkultiviert. Die Schaltpräzision ist durchschnittlich. Die Schaltwege sind relativ lang, was aber einer hohen Schaltgeschwindigkeit nicht im Wege steht. Der Rückwärtsgang ist sehr hakelig und neigt beim schnellen Einlegen leicht zum Krachen. Eine Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

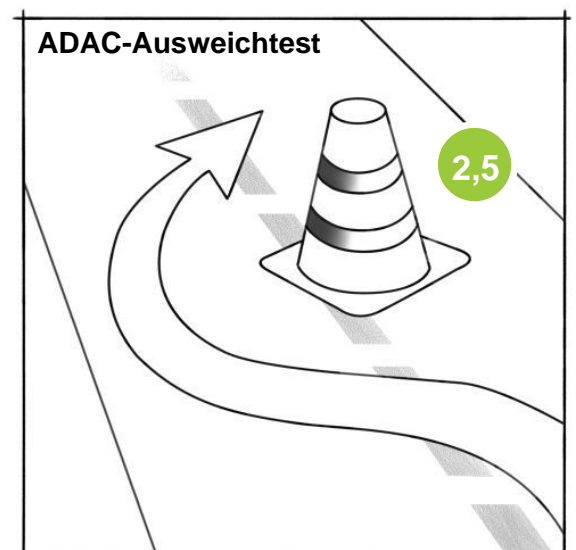
2,3 Getriebeabstufung

+ Die Gangabstufung ist gut. Die Drehzahlsprünge passen einwandfrei. Die Gesamtübersetzung ist aber etwas zu kurz. Schon auf der Landstraße oder bei moderatem Autobahntempo dreht der Motor recht hoch. Ein sechster Gang würde gut tun und den Verbrauch senken.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

+ Die Richtungsstabilität ist gut, weder Seitenwind noch Längsrillen in der Fahrbahn beeindrucken den Fluence - der Fahrer hat ein hohes Sicherheitsgefühl. Auf Lenkimpulse reagiert die Limousine recht 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.

Nicht ganz so souverän ist die Vorstellung beim ADAC Ausweichtest: Das Fahrzeug lenkt spontan ein, drängt aber beim anschließenden Gegenlenken mit dem Heck deutlich nach außen. Das ESP greift vehement ein und verhindert ein Schleudern. Die elektronisch geregelte Traktionskontrolle bremst auf glattem Untergrund durchdrehende Räder ein und verbessert das Vorwärtstkommen.

2,1 Kurvenverhalten

+ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Fluence, ein Verhalten, das auch weniger geübte Fahrer nicht überfordert. Geht man in der Kurve im Grenzbereich vom Gas, ist eine leichte Lastwechselreaktion feststellbar und das Heck drängt etwas nach außen. ESP greift aber früh ein und verhindert ein Ausbrechen des Hecks. Auch beladen bleibt das Auto gut beherrschbar.

2,4 Lenkung*

+ Die Lenkung spricht gut an und arbeitet recht präzise, sie vermittelt einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit der Lenkung sorgt für Handlichkeit beim Rangieren, der Wendekreis ist mit 11,4 m aber relativ groß.

2,3 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand legt der Fluence durchschnittlich 37 m zurück (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bereifung 205/55 R17). Die Bremse spricht insgesamt gut an und ist fein dosierbar. Der Bremsassistent unterstützt auch weniger geübte Fahrer dabei, das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,2 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 erhältlich.

- Es gibt weder Rückleuchten noch Rückstrahler, die bei geöffneten Türen den rückwärtigen Verkehr warnen könnten.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC Crashtest-Ergebnis liegt nicht vor.

+ Die Sicherheitsausstattung des Renault Fluence ist vollständig. Neben Front- und Seitenairbags vorne gibt es auch durchgehende Kopfairbags. Die Kopfstützen für Fahrer und Beifahrer reichen für ca. 1,95 m große Personen.

Der Abstand zum Kopf ist sehr gering, dadurch wird das Risiko eines Schleudertraumes bei einem Heckaufprall reduziert. Vorn haben die Gurte Straffer und Kraftbegrenzer. Hinten reichen die Kopfstützen zwar nur für maximal 1,65 m große Personen, allerdings kann das Dach einen Teil der Abstützfunktionen übernehmen. Anschnallerinnerer gibt es für beide vorderen Insassen, für die hinteren fehlen diese leider. An den stabilen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

2,1 Kindersicherheit

Zwei Kindersitze nebeneinander finden auf der Rückbank problemlos Platz, für drei nebeneinander ist es zu eng.

⊕ Zwei Kindersitze haben auf der Rückbank Platz, wahlweise mit der Gurtbefestigung oder auch mit Isofix und Ankerhaken. Das Angurten der Kindersitze ist einwandfrei möglich, die Gurtschlösser sind fixiert und die Gurte lang genug. Auch auf dem Beifahrersitz lassen sich Kindersitze sehr gut befestigen. Die Beifahrerairbags sind über einen Schlüsselschalter deaktivierbar.

⊖ Der Platz in der Mitte ist allerdings ungünstig geformt und daher für Kindersitze wenig geeignet. Für die hinteren Fenster fehlt ein Einklemmschutz. Beim Schließen der Fenster treten Kräfte von bis zu 250 N auf.

3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz sollte der Fluence ein zufriedenstellendes bis ausreichendes Ergebnis erreichen. Direkt unter der Motorhaube befinden sich zwar keine harten Bauteile, allerdings sind die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube noch recht aggressiv gestaltet.

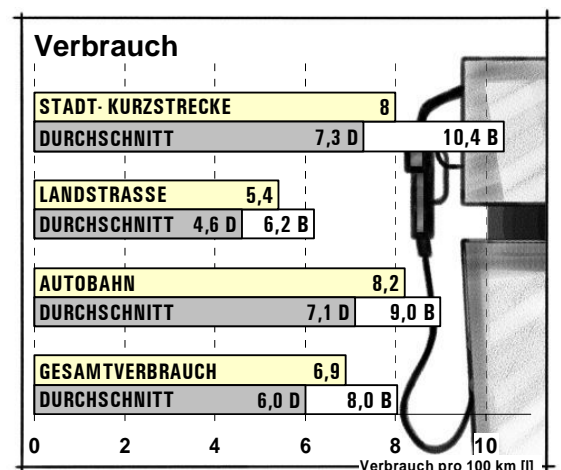
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO2*

Der gemessene Durchschnittsverbrauch des Renault Fluence 1.6 16V liegt bei 6,9 l/100 km. Das bedeutet einen CO₂-Ausstoß von 157 g/km, wodurch die Limousine im ADAC-EcoTest 26 Punkte erreicht. Innerorts liegt der Verbrauch auch dank der Schaltpunktanzeige recht niedrig (8,0 l/100 km), auf der Landstraße sind es 5,4 l und auf der Autobahn 8,2 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt niedrig. Dadurch erreicht der Fluence im EcoTest 46 von 50 möglichen Punkten für seinen geringen Schadstoffausstoß. Zusammen mit den CO₂-Punkten ergeben sich 72 Punkte und damit vier von fünf möglichen Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,8 Betriebskosten*

Dank des nicht zu hohen Verbrauchs an Super-Kraftstoff liegen die Betriebskosten im akzeptablen Bereich.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

4,5 Wertstabilität*

⊖ Obwohl der Renault Fluence komplett neu auf dem Markt ist, kann ihm nur ein schlechter Restwertverlauf vorhergesagt werden.

3,2 Kosten für Anschaffung*

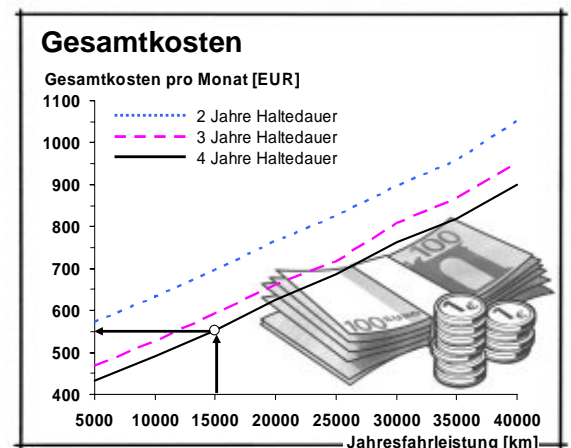
Der Renault Fluence kostet in der Basisausstattung 17.950 Euro. Für die hier getestete Variante verlangt Renault 2.000 Euro mehr. Für knapp 20.000 Euro erhält man eine gut ausgestattete Limousine, welche neben Klimaautomatik auch Annehmlichkeiten wie Licht- und Regensensor an Bord hat. Insgesamt geht der Preis in Ordnung.

2,9 Fixkosten*

Für die KFZ-Steuer werden jährlich 102 Euro fällig. Die Einstufungen in den Versicherungsklassen bewegen sich allesamt im Klassendurchschnitt.

3,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen noch im akzeptablen Bereich. Hier verhindert größtenteils die schlechte Wertstabilität der Limousine ein besseres Ergebnis.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 553 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.6 16V 110 | 2.0 16V 140 | dCi 90 FAP | dCi 110 FAP |
|--------------------------------|-------------|-------------|------------|-------------|
| Aufbau/Türen | ST/4 | ST/4 | ST/4 | ST/4 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1598 | 4/1997 | 4/1461 | 4/1461 |
| Leistung [kW(PS)] | 81(110) | 103(140) | 66(90) | 78(106) |
| Max. Drehmoment[Nm] bei U/min | 151/4250 | 195/3750 | 200/1750 | 240/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 11,7 | 9,9 | 13,0 | 11,0 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 185 | 200 | 175 | 185 |
| ADAC-Verbrauch pro 100 km [l] | 6,9 S | 8,2 S | 4,7 D | 4,9 D |
| CO2 [g/km] | 155 | 182 | 115 | 120 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/19/18 | 18/21/20 | 16/19/20 | 16/19/20 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 102 | 164 | 142 | 142 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 518 | 605 | 473 | 517 |
| Preis [Euro] | 17.950 | 21.050 | 19.050 | 22.050 |

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 | 1598 ccm |
| Leistung | 81 kW (110 PS) |
| bei | 6000 U/min |
| Maximales Drehmoment | 151 Nm |
| bei | 4250 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 5-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R17V |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/55R17H |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,2 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 185 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 11,7 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang) | 7,8 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 37,2 m |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 6,9 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 8,0/ 5,4/ 8,2 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test | 155g/km / 157g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 68dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4620/1809/1479 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1310 kg/415 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 470 l/860 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 650 kg/1055 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 60 l |
| Reichweite | 865 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|------------------|
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Abbiegelicht | nicht erhältlich |
| Automatikgetriebe | nicht erhältlich |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Parkhilfe, elektronisch (hinten) | Serie |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Reserverad, vollwertig | 70 Euro |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat (inkl. Limiter) | Serie |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | 1.000 Euro |

INNEN

| | |
|---------------------------------------|-------------------------|
| Airbag, Seite hinten | nicht erhältlich |
| Airbag, Seite vorne | Serie |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | 490 Euro ^o |
| Rücksitzlehne und -bank umklappbar | Serie |
| Sitzbezüge, Leder (inkl. Sitzheizung) | 1.290 Euro ^o |

AUSSEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung (zzgl. Montage) | 400 Euro |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 500 Euro ^o |
| Schiebe-Hubdach | 900 Euro |

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 143 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 53 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 76 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 282 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 554 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/19/18 |
| Grundpreis | 19.950 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

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen