



## Renault Latitude dCi 175 FAP Initiale Automatik

Viertürige Stufenhecklimousine der oberen Mittelklasse (127 kW / 173 PS)

Über Geschmack lässt sich bekanntlich streiten. Aber beim Renault Latitude gibt es auch Zahlen, Daten und Fakten, bei denen man sich überlegt, wieso man nicht alternativ zu einem Laguna greifen sollte. Ungewöhnlich ist bereits die Art und Weise, wie der Latitude angeboten wird: Man hat einzig und alleine die Wahl, ob man lieber schwarzen oder grauen Lack möchte. Kaufen kann man ihn nicht, sondern nur über 47 Monate leasen. Bei einer Laufleistung von 40.000 km beträgt die monatliche Rate 489 €, bei 80.000 km 549 €. Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung kann aufgrund des fehlenden Kaufpreises nicht durchgeführt werden. Das Auto hat koreanische Gene, nennt sich in Asien Samsung SM5 und hat für den europäischen Markt die Motoren und den Innenraum von Renault spendiert bekommen. Schlecht ist der Renault nicht, der "Aha-Effekt" bleibt aber gänzlich aus. Von den Premium-Modellen in seiner Klasse ist er sehr weit entfernt. **Karosserievarianten:** keine.

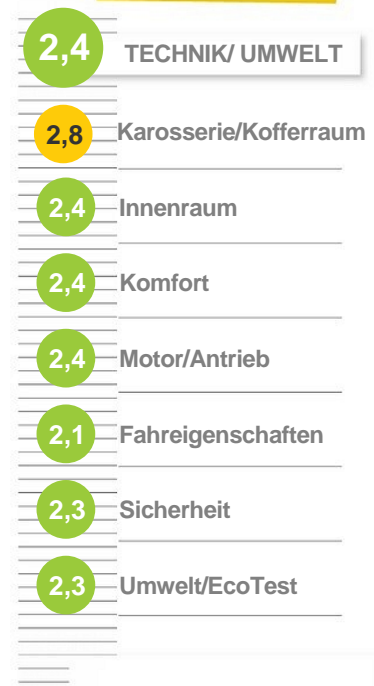
**Konkurrenten:** u. a. Citroen C6, Peugeot 508, Volvo S80.

**+** standhafte Bremsanlage, niedriges Innengeräusch, großzügiges Platzangebot vorn

**-** Fahrzeug nur leasbar, Fahrersitz zu hoch und wackelig, Sitze fast ohne Seitenhalt



### ADAC-URTEIL



2,8

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

### Verarbeitung

Klavierlack, Leder und Aluminium-Imitate im Innenraum hinterlassen einen guten Eindruck, man findet aber auch viel Hartplastik und die lederbezogenen Türverkleidungen wirken billig. Das Armaturenbrett ist geschäumt und trägt eine Ziernaht - eine kreative Alternative zum Lederbezug. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum befindet sich nicht auf dem Niveau von anderen Fahrzeugen der oberen Mittelklasse. Viele Teile passen nicht sauber zusammen, sind nicht solide befestigt, auch die Nähte der Ledersitze sind nicht schön ausgeführt. Im Detail besteht hier viel Raum für Verbesserungen. Am Unterboden ist nur der Motorraum verschlossen, es existieren viele Ecken und Kanten, an denen unnötige Luftwirbel erzeugt und somit der Kraftstoffverbrauch in die Höhe getrieben wird. Die Tankklappe wird nicht durch die Zentralverriegelung verschlossen. Sie wird mit einem separaten Hebel entriegelt.

⊕ Die Karosserie des Laguna ist sauber verarbeitet, auch wenn nicht jede Naht sauber gebördelt und geschweißt ist. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, die Schweller werden von Stoßleisten vor Kratzern geschützt. Auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg befördert werden, insgesamt beträgt die maximale Zuladung 490 kg. Im Falle einer Reifenpanne steht ein vollwertiges Reserverad in Fahrbereifung zur Verfügung.

⊖ Vorn und hinten gibt es kaum sinnvoll angebrachte Kunststoffelemente, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen. Ebenso wird an den Flanken auf Seitenleisten verzichtet. Eine besondere Herausforderung stellt das Öffnen der Motorhaube dar: Zum Entriegeln gibt es im Innenraum einen winzigen Hebel, der Riegel das Fanghakens ist versteckt und wird erst nach viel Suchen und Tasten entdeckt. Bei beladenem Gepäckraum kann das Reserverad nicht erreicht werden.

2,6

### Sicht

Wenn auch die Karosserie nach vorn gut abschätzbar ist, das hintere Ende der Stufenhecklimousine kann vom Fahrer weder gesehen noch eingeschätzt werden. Bei der ADAC-Rundumsicht-Messung liegt das Ergebnis nur im Mittelfeld. Dafür sind hauptsächlich die massiven B- und C-Säulen verantwortlich. Die Rücksicht im automatisch abblendenden Innenspiegel und in den elektrisch einstell-, beheiz- und anklappbaren Außenspiegeln ist durchschnittlich.

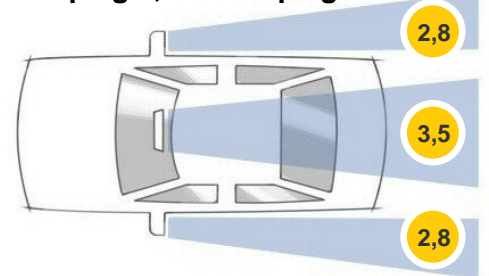


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

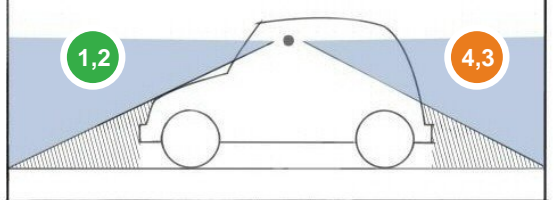
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

⊕ Hindernisse vor dem Fahrzeug können aufgrund der tief nach unten gezogenen Motorhaube sehr gut erkannt werden. Für gute Sicht bei Dunkelheit sorgen die serienmäßigen Xenonscheinwerfer und das dynamische Kurvenlicht. Der linke Außenspiegel hat einen asphärischen Bereich. Tagfahrlicht sorgt auch tagsüber für gute Erkennbarkeit. Nach vorn und hinten unterstützt eine optische und akustische Einparkhilfe, ergänzt von einer nach hinten gerichteten Kamera.

⊖ Das hohe Heck behindert die Sicht auf Gegenstände hinter dem Fahrzeug. Flache Hindernisse, wie auch spielende Kinder, sind quasi unsichtbar.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten werden die Türen am Berg nicht zuverlässig offen gehalten.

⊕ Die tiefen Schweller begünstigen vorn wie hinten einen bequemen Zustieg. Auch wenn die hinteren Türen etwas weiter öffnen dürften, der Zustieg gestaltet sich problemfrei. Zum Öffnen des Fahrzeugs muss man nur eine Keycard bei sich führen. Entriegelt wird durch Berühren der Türgriffe. Entfernt man sich vom Fahrzeug, verriegelt es sich selbst und quittiert dies mit einem kurzen Hupton. Über den Türen (mit Ausnahme des Fahrerplatzes) sind stabile Haltegriffe installiert und erleichtern somit vor allem älteren Personen das Aussteigen. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs können die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit aktiviert werden, damit man den Heimweg nicht im Dunklen antreten muss.

⊖ Die vorderen Sitze sind weit zur Fahrzeugmitte versetzt - man muss sie mit einem großen Schritt ins Fahrzeug erklimmen. Aufgrund der tiefen Dachlinie besteht die Gefahr, dass man sich den Kopf stößt.

## 2,6 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst 425 Liter. Ein durchschnittlicher Wert in dieser Fahrzeugklasse.

⊕ Bei vorgeklappter Rücksitzlehne vergrößert sich das Ladevolumen auf 730 l (bis zur Fensterunterkante gemessen).

## 3,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Zum Beladen müssen Gegenstände 72 cm hoch gehoben werden, beim Ausladen gilt es eine Ladekante von 14 cm zu überwinden.

⊕ Die Heckklappe wird praktisch über einen elektrischen Taster unter der Griffleiste entriegelt. Zum Öffnen muss sie nur leicht angehoben werden, hier herrscht allerdings Verschmutzungsgefahr für die Finger.

⊖ Das Beladen des Gepäckabteils gestaltet sich schwierig. Die Ladeöffnung ist klein und wird zusätzlich von Bauteilen des Soundsystems verengt. Aber auch das Format des Kofferraums erschwert die sinnvolle Nutzung. Er ist stark zerklüftet, Radkästen und Heckklappenscharniere ragen in den Laderaum und die Durchladeöffnung in den Innenraum ist winzig. Rutschen Gegenstände bis zu den Rücksitzlehnen vor, so muss man auf allen Vieren in den Kofferraum krabbeln, um sie zu erreichen. Die Kofferraumbeleuchtung ist zu klein dimensioniert.



Der Kofferraum mit 425 l Volumen fällt in dieser Fahrzeugklasse durchschnittlich aus.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt und somit der Kofferraum vergrößert werden. Umgeklappt wird grundsätzlich vom Fahrgastraum aus.

- + Der Klappmechanismus ist leichtgängig und unkompliziert.
- Ablagefächer, Gepäcknetze, Taschenhaken oder andere sinnvolle Möglichkeiten, kleine Gegenstände zu verstauen, gibt es nicht.

## 2,4 INNENRAUM

### 2,3 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen, ist aber tendenziell zu tief eingebaut. Selbst in höchster Stellung ist es für große Fahrer zu weit unten platziert. Auch wenn der Automatik-Latitude nur zwei Pedale hat, geht es vor allem im Bereich des Gaspedals eng zu. Nicht durchgehend logisch ist die Bedienung der Klimaautomatik: Die Umluftschaltung ist beispielsweise auf drei Tasten verteilt. Auch bei den restlichen Bedienelementen sucht man teilweise die Logik der Positionierung und Bedienung.

+ Im Allgemeinen ist die Bedienung des Latitude einfach und schnell erlernt. Der Wählhebel liegt gut zur Hand. Beim optionalen schlüssellosen Zugang wird der Motor per Taste im Armaturenbrett gestartet. Diese ist gut sichtbar und beleuchtet. Serienmäßig werden Scheibenwischer und Licht von Sensoren automatisch aktiviert. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Funktion. Gut abzulesen (auch bei Dunkelheit) sind die Armaturen. Die elektrische Feststellbremse verriegelt beim Verlassen des Fahrzeugs automatisch und kann am Berg als automatische Anfahrhilfe verwendet werden. Das serienmäßige Bose-Soundsystem hat einen sehr guten Klang, dürfte aber noch etwas kräftiger sein.

- Der glatte Drehschalter für die Außenbeleuchtung ist am Blinkerhebel nicht gut platziert und kann beim unvorsichtigen Blinken aus Versehen bedient werden. Die Nebelleuchten werden durch einen Drehring daneben aktiviert, der nach jeder Betätigung in die Mittelstellung zurück kehrt. Feste Rasten wären sinniger. Viel zu tief sitzt das Bedienteil der Klimaautomatik. Unmöglich positioniert und in der Bedienung nicht eindeutig sind die Tasten für die vielfältigen Sitzfunktionen. Am Sitzgestell sind sie kaum zu erreichen und unbeleuchtet. Dass die Massage-Funktion in Mittelstellung des Drehreglers deaktiviert ist, beschäftigt den Fahrer vor allem bei Dunkelheit und lenkt ihn vom Verkehrsgeschehen ab. Die Lenkradtasten des Tempomats und Teile der Außenspiegeleinstellung sind unbeleuchtet. Nicht selbsterklärend und unpraktisch aufgebaut ist die Bedienung des Radios. Der zugehörige Satellit am Lenkrad ist mit Funktionen überladen, die zusätzlichen Tasten des Navigationssystems schaffen außerdem Verwirrung. Ablagemöglichkeiten gibt es nur wenige - vor allem Getränkeflaschen können nicht gut verstaut werden. Die hohe Mittelarmlehne behindert das Anschnallen auf den vorderen Plätzen. Der CD-Wechsler im Handschuhfach schränkt den Nutzen des Faches stark ein.



**Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist gut, die Verarbeitungsqualität kann dagegen nicht vollends überzeugen.**

---

## 2,0 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,9 m zurückschieben, die Innenhöhe reicht auch für noch größere Insassen. Die Innenbreite ist herrschaftlich, das subjektive Raumempfinden gut.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Die Rücksitzbank ist auf längere Strecken nur für zwei Personen geeignet. Der Mittelplatz sollte als Notsitz betrachtet werden. Sind die vorderen Sitze für Personen mit 1,85 m Größe eingestellt, so reicht die Beinfreiheit für Fondpassagiere von 1,95 Meter. Die Sitzhöhe beschränkt die hinteren Plätze allerdings auf 1,86 m Körpergröße. Die Innenbreite liegt im Klassendurchschnitt. Zu zweit ist das Raumempfinden hinten aber gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,86 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,6 Federung

Das Fahrwerk kann nur durchschnittlich bewertet werden. Es versetzt die Karosserie dauerhaft in Bewegung. Auf langen Wellen schwingt das Fahrzeug einmal deutlich durch, auf kurzweiliger Fahrbahn ist es nervös und plump. Auch überfahrene Kanaldeckel o. ä. werden von den Passagieren deutlich wahr genommen. Die Seitenneigung ist bei Kurvenfahrten und plötzlichen Lenkmanövern ausgeprägt.

⊕ Stuckern tritt im Fahrbetrieb kaum auf. Durch Beladung wird das Fahrwerk vor allem auf kurzweiliger Fahrbahn tendenziell etwas komfortabler.

---

### 2,5 Sitze

Vorn und hinten sind sowohl Sitzflächen als auch -lehnen nur mäßig ausgeformt.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe einstellen, der Fahrersitz auch in der Neigung. Fuß- und Beinabstützung des Fahrers sind gut. Die Polsterung fällt vorne und hinten bequem aus. Erfreulich sind die hohen Lehnen auf allen Plätzen. Am Rücken des Fahrers lassen sich drei Luftpolster separat aufpumpen und die Lehne somit auf den Rücken anpassen. Diese Luftpolster führen auch die Massagefunktion aus, die allerdings etwas plump arbeitet.

⊖ Seitenhalt sucht man auf dem Ledergestühl vergeblich. Bei sommerlichen Temperaturen wirken die Bezüge schweißtreibend. Auch in tiefster Sitzeinstellung sitzt der Fahrer zu hoch im Fahrzeug; zudem kippelt der Fahrersitz bei jedem Lastwechsel.

---

### 1,8 Innengeräusch

⊕ Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 67,1 dB(A) gemessen - ein guter Wert. Motor- und Fahrgeräusche sind angenehm ruhig. Windgeräusche treten auf, liegen allerdings im tolerierbaren Bereich.

## 2,4 Klimatisierung

Heizungstest in der ADAC-Klimakammer bei  $-10^{\circ}\text{C}$ . Auf den hinteren Plätzen ist das Heizungs-Ansprechen durchschnittlich. Es dauert 16 Minuten, bis  $22^{\circ}\text{C}$  Raumtemperatur erreicht sind.

- + Auf den vorderen Plätzen ist das Heizungs-Ansprechen gut. Hier dauert es 14 Minuten, bis  $22^{\circ}\text{C}$  Raumtemperatur erreicht sind. Serienmäßig ist eine Dreizonen-Klimaautomatik verbaut. Die Umluftfunktion wird per Luftgütesensor automatisch gesteuert.
- Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht ganz öffnen.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen\*

- + Bei den Fahrleistungen hinterlässt der Latitude ein gutes Bild. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,7 Sekunden.

### 2,0 Laufkultur

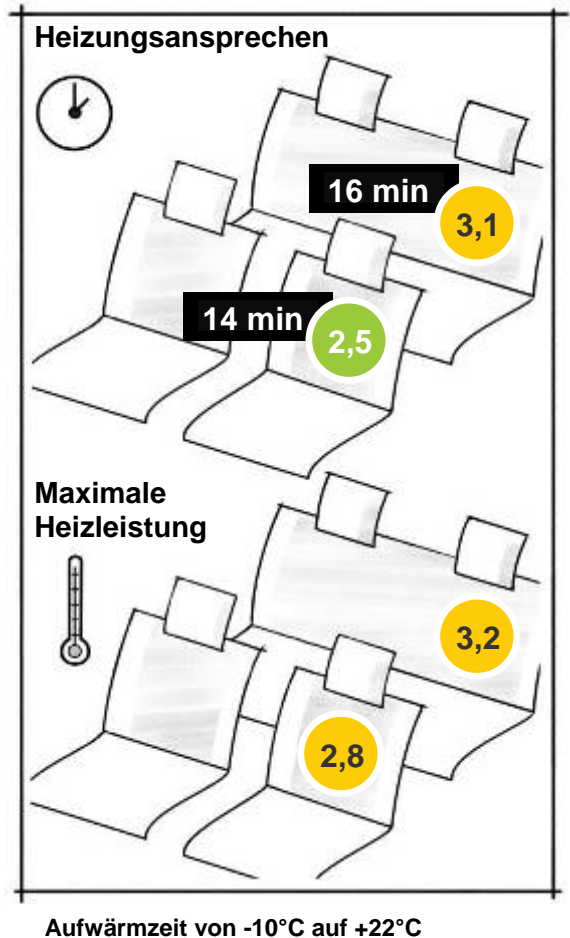
- + Für einen Vierzylinder-Diesel ist die Laufkultur einwandfrei. Vibrationen und Brummfrequenzen treten nur unterhalb 2.000 Touren auf - ein Drehzahlbereich, der vom Automatikgetriebe gemieden wird.

## 3,1 Schaltung

Das Automatikgetriebe ist ein wunder Punkt des Latitude. Es wirkt etwas altbacken. Bei jeder Berührung des Gaspedals öffnet der Automat den Wandler, erhöht künstlich die Drehzahl und vertuscht somit geschickt das Turboloch. Die Schaltvorgänge sind nicht immer ruckfrei und können beim Herunterschalten viel Zeit in Anspruch nehmen. Der Wählhebel ist problemfrei zu bedienen. Drückt man allerdings die Sperrtaste, bevor man das Bremspedal betätigt, so öffnet die Shift-Lock-Funktion nicht, man muss den Vorgang wiederholen.

## 2,0 Getriebeabstufung

- + Durch den vehementen Wandlerereinsatz beim Beschleunigen wirkt das Getriebe fast stufenlos, was den Kraftstoffverbrauch aber unnötig in die Höhe treibt. Bei Autobahn-Richtgeschwindigkeit (130 km/h) dreht der Motor mit nur 2.300 Touren. Durch das niedrige Drehzahlniveau wird zumindest bei gleichbleibend hoher Geschwindigkeit nicht unnötig Diesel vergeudet.



## 2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

Der simulierte Spurwechsel, angestoßen durch einen Lenkimpuls, führt zu heftigen Aufbaubewegungen des Latitude. Schon bei der ersten Lenkbewegung verhärtet die Lenkung stark. ESP schützt aber vor unkontrollierbarem Fahrverhalten.

⊕ Der Geradeauslauf geht in Ordnung. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Franzose tendenziell untersteuernd und gutmütig. ESP greift früh und effizient ein. Auch hier tritt ein Verhärten der Lenkung auf. Die serienmäßige Traktionskontrolle sorgt auch auf schlechtem Untergrund für sicheres Vorwärtskommen.

### 2,1 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist neutral. Erst bei sehr hohen Kurvengeschwindigkeiten tritt sanftes Überschieben auf. Nimmt man das Gaspedal zurück, so treten deutliche Lastwechselreaktionen auf, die dank ESP aber immer im sicheren Bereich bleiben.

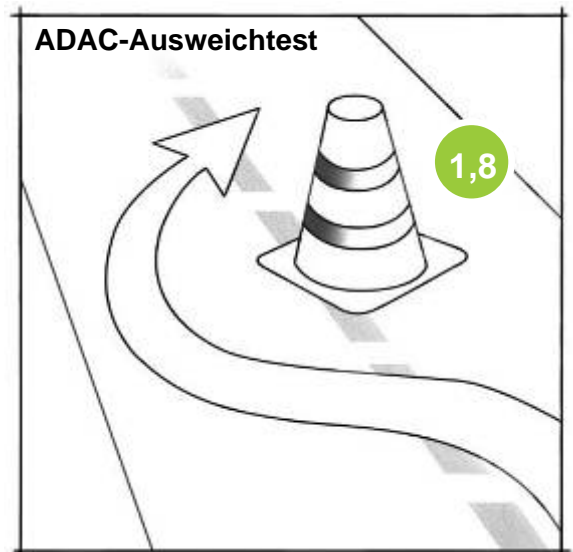
### 2,5 Lenkung\*

Die Zielgenauigkeit der Lenkung ist nur durchschnittlich. Mit 11,9 Metern Wendekreisdurchmesser rangiert der Latitude im Mittelfeld seiner Klasse.

⊕ Beim Anlenken reagiert der Renault mit nur geringer Verzögerung, das Gefühl ist dabei um die Mittellage etwas schwammig. Beim Rangieren halten sich die Lenkbewegungen in Grenzen, der Kraftaufwand ist gering.

### 1,9 Bremse

⊕ Der durchschnittliche Bremsweg beträgt 36 Meter (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Bereifung Conti Sport Contact 3 95 W in der Dimension 225/45 ZR18). Ansprechen und Dosierbarkeit der Bremse sind gut, der serienmäßige Bremsassistent unterstützt den Fahrer.



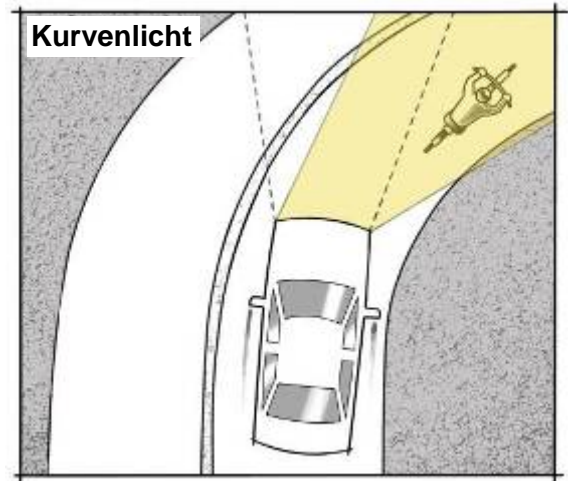
Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Bremspedal gestartet werden kann. Rückleuchten warnen vor geöffneten Türen. Die LED-Heckleuchten sind für den nachfolgenden Verkehr sehr gut zu erkennen. Serienmäßig ist dynamisches Kurvenlicht an Bord, ebenso wie das direkt arbeitende Reifendruck-Kontrollsystem.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



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

### 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Ein Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht vor. Auf den vorderen Plätzen sichern Front-, Seiten- und Kopfairbags die Passagiere. Hinten gibt es nur Kopfairbags. Die Kopfstützen sind vorn selbst noch für ca. 1,95 m große Personen hoch genug. Durch den geringen Abstand zum Kopf können sie optimal wirken. Die hinteren schützen Personen nur bis zu 1,90 m ausreichend und dürften etwas näher am Kopf sein. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls sehr hohe Zugkraft aufbringen. Auf den vorderen Plätzen gibt es Gurtwarner, hinten wird der Anschnallstatus kontrolliert und dem Fahrer angezeigt.

⊖ Warndreieck und Verbandskasten haben keine Halterungen.

### 2,0 Kindersicherheit

⊕ Ein Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht vor. Auf den äußeren Plätzen der Rücksitzbank ist das ISOFIX-System inklusive Ankerhaken vorhanden. Dort können alle gängigen Kindersitze befestigt werden - alternativ auch mit den Gurten. Die Beifahrerairbags lassen sich am Armaturenbrett per Drehschalter deaktivieren. Die Fensterschließkräfte sind rundum erfreulich gering. Ein zuverlässiger Finger-Einklemmschutz ist vorhanden.

### 3,0 Fußgängerschutz

Ein Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung nicht vor. Der Fußgängerschutz wird beim Latitude durchschnittlich abgeschätzt.



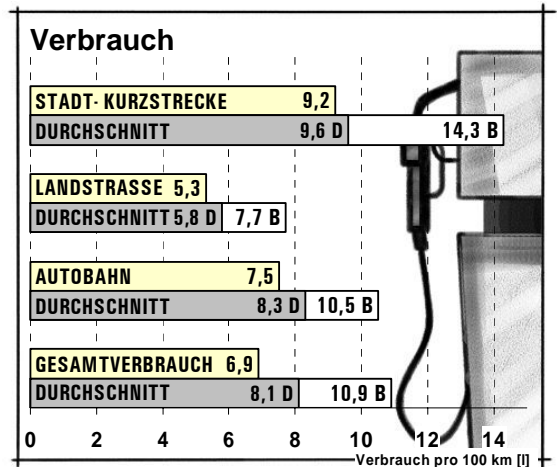
## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 2,4 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der Latitude hat einen durchschnittlichen Testverbrauch von 6,9 l/100 km. Dieser teilt sich auf in 9,2 Liter Stadtverbrauch, 5,3 Liter außerorts und 7,5 Liter pro 100 Kilometer auf der Autobahn. Dabei stößt er 182 g/km CO<sub>2</sub> aus und erhält dafür im ADAC EcoTest 36 Punkte.

### 2,2 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist (erwartungsgemäß für einen Diesel mit Partikelfilter) gering. Beim ADAC EcoTest erhält der Renault im Bereich Schadstoffausstoß 38 Punkte. Dies führt in der Gesamtwertung zu 74 Punkten und somit vier Sternen.



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

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 16V 140 E85	V6 dCi 240 FAP	dCi 175 FAP
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997	6/2998	4/1995
Leistung [kW(PS)]	103(140)	177(241)	127(173)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	195/3750	450/1500	360/2000
0-100 km/h[s]	9,3	7,6	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	234	205
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	11,4 ET	7,9 D	6,9 D
CO <sub>2</sub> [g/km]	172	188	170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/23	19/23/23	19/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	190	190	190
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.

#### 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 Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1995 ccm
Leistung	127 kW (173 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R18V
Reifengröße (Testwagen)	<b>225/45R18W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,9 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>6,9 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>9,2/ 5,3/ 7,5 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	170g/km / <b>182g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4897/1832/1483 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1690 kg/490 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>425 l/730 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	650 kg/1500 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1010 km</b>
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Rückfahrkamera	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorn und hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

## 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 / UMWELT

2,4

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