



Renault Grand Modus dCi 90 FAP Night & Day

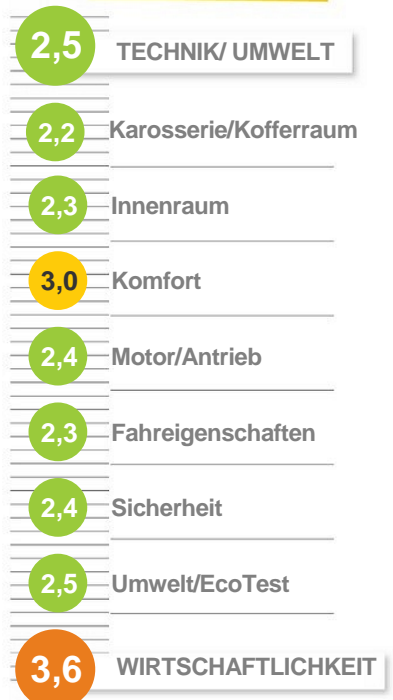
Fünftürige Großraumlimousine in der Kleinwagenklasse (65 kW / 88 PS)

Den Modus von Renault gibt's als kurze und als lange Version. Im Test trat die Variante mit langem Radstand an. Sie bietet hinten mehr Platz als die kurze, wirklich üppig wird die Beinfreiheit für die dort Sitzenden damit jedoch auch nicht. Aber der Kofferraum ist groß. In der Night & Day-Ausstattung finden sich zahlreiche Details, die sonst extra kosten: eine Klimaautomatik, Alufelgen und sogar das zweigeteilte Panoramaschiebedach sind an Bord. Der Vierzylinder-Diesel leistet dank Turboaufladung 65 kW bzw. 88 PS und maximal 200 Nm Drehmoment. Damit ist der Grand Modus gut motorisiert, ohne dabei beim Verbrauch über die Stränge zu schlagen. Für ein französisches Auto ist das Fahrwerk ungewöhnlich straff ausgelegt, es federt kurzweilige Fahrbahn nur unzureichend ab und schüttelt die Insassen bisweilen ordentlich durch. Der Grundpreis für die getestete Version beginnt bei üppigen 19.700 Euro - hier ist aber fast alles inklusive. **Karosserievarianten:** Kurz- und Langversion. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C3 Picasso, Hyundai ix20, KIA Venga, Opel Meriva, Skoda Roomster, Subaru Trezia, Toyota Verso S.

- + vorne gutes Platzangebot, leichter Ein- und Ausstieg, umfangreiche Ausstattung, sicheres Fahrwerk
- straffes Fahrwerk mit Komfortmängeln, geringer Fußgängerschutz



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

⊕ Die Karosserie ist ordentlich verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen weitgehend gleichmäßig und nicht zu groß. Die Kunststoffapplikationen vorne und hinten sowie die Seitenleisten sind lackiert, aber immerhin so gestaltet, dass Kratzer weniger kostenintensiv entfernt werden können. Die Kunststoffelemente im Innenraum (die allerdings nicht sehr hochwertig sind) passen akkurat. Das vollwertige Reserverad ist mit einer ausgeklügelten, jedoch nicht ganz einfach verständlichen Halterung unter dem Kofferraumboden befestigt. Serienmäßig gibt's für den Night & Day zwei große Panoramadächer. Die maximale Zuladung beträgt ordentliche 405 kg (inkl. Fahrer). Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt.

⊖ Die Türausschnitte sind nach außen nicht abgedichtet und verschmutzen deshalb leicht. Zudem können die lackierten Schweller durch unvorsichtiges Ein- und Aussteigen schnell verkratzen, weil sie ungeschützt sind.

Sicht

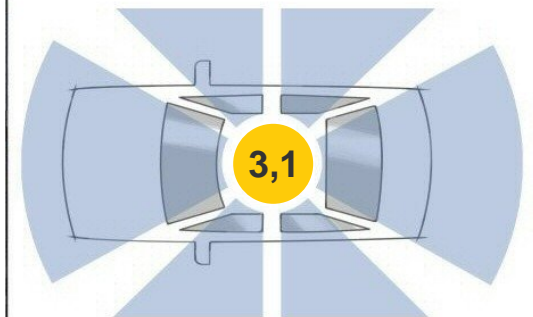
Die Fahrzeugenden lassen sich recht gut abschätzen, der Grand Modus ist übersichtlich. Der Fahrer sitzt leicht erhöht und hat so einen besseren Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Niedrige Gegenstände vor dem Auto kann man gut, am Heck des Grand Modus zufriedenstellend erkennen. Der Blick in den Innenspiegel bietet nicht das beste Bild nach hinten, in den Außenspiegeln sieht man besser - der linke verfügt zudem über einen asphärischen Bereich, um leichter den "toten Winkel" einsehen zu können. Optional gibt's hinten Parksensoren. Die Halogen-Frontscheinwerfer bieten eine homogene Lichtverteilung, die Leuchtstärke lässt aber zu wünschen übrig. Top dagegen ist das helle Abbiegelicht, es ist vor allem innerorts in Kurven und beim Abbiegen ein echter Vorteil. Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Grand Modus zufriedenstellend ab, von Vorteil sind die versenkbaren Kopfstützen hinten. Nur die C-Säulen könnten schmaler sein, sie schränken die Sicht nach schräg hinten deutlich ein.

⊕ Die Scheibenwischer verlaufen von unten Mitte nach oben seitlich, typisch für einen Van mit großer Scheibe - damit wird auch ein großer Bereich zuverlässig von Wasser befreit.

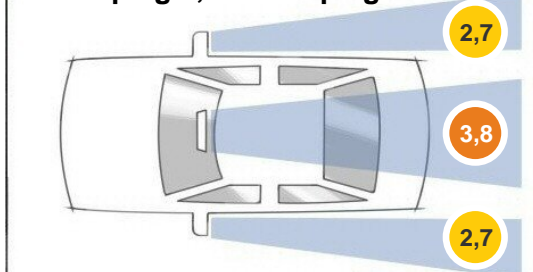


Obwohl die Übersichtlichkeit des Grand Modus generell ganz passabel ist, kann die Sicht nach schräg hinten nicht überzeugen.

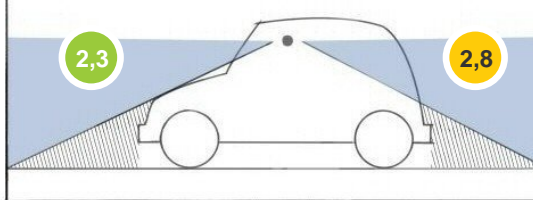
Rundumsicht



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.

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank niedriger und nicht zu breiter Schweller, idealer Sitzhöhe und hoher Türausschnitte kann man vorne wie hinten gut ein- und aussteigen. Einzig die Türbremsen sollten kräftiger fixieren können und mehr als zwei Rasterungen haben, dann könnten sie die Türen zuverlässiger auch an Steigungen offen halten. Die Zentralverriegelung kann mit einer praktischen Fernbedienung (große Tasten) gesteuert werden. Nach dem Absperren leuchten die Scheinwerfer noch kurz nach. Versehentlich aussperren kann man sich auch nicht, weil die Verriegelung nur funktioniert, wenn alle Türen geschlossen sind. Für alle außen Sitzenden gibt's Haltegriffe am Dachhimmel.

1,3 Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Gepäckabteil fasst im Normalfall gute 340 l. Dabei befindet sich die verschiebbare Rückbank ganz hinten; rutscht man die Bank weiter nach vorne, erhöht sich das Volumen. Klappt man die Rückbank um, stehen üppige 695 l Stauraum zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Dank der steilen Heckscheibe kann man den Kofferraum über einen weiten Teil bis zum Dach hoch beladen, damit lassen sich auch sperrige Gegenstände gut verstauen.



Mit 340 l Volumen ist der Kofferraum um 150 l größer als beim herkömmlichen Modus.

2,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und mit der Griffmulde im Deckel wieder schließen. Die Klappe schwingt gut 1,83 m hoch - große Menschen sollten also auf ihren Kopf achten, weil das Schloss absteht. Es wird eine große Ladeöffnung freigegeben, damit lässt sich das Ladeabteil gut nutzen. Ohnehin verfügt es über ein praktisches, nicht zu tiefes Format. Die Ladekante liegt 61 cm über der Straße, innen stört praktisch keine Ladekante - ideal.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung fällt mit nur einer seitlichen Lampe schwach aus.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne kann asymmetrisch geteilt geklappt, die Sitzfläche nur in einem Stück aufgestellt werden. Das Vorklappen der Lehnen funktioniert einfach, aber das "Wickeln", also das Aufstellen der gesamten Rückbank ist sehr umständlich. Für kleine Utensilien fehlen Ablagefächer, es gibt nur zwei Verzurrösen ganz hinten, sonst nichts.

2,3 INNENRAUM

2,5 Bedienung

⊕ Die wichtigsten Hebel und Schalter sind griffgerecht und funktionell angeordnet; der Fahrer kommt bereits nach kurzer Zeit gut zurecht. Das Lenkrad lässt sich leider nur in der Höhe einstellen. Pedale und Schalthebel sind günstig platziert. Die Scheibenwischer vorne verfügen über zwei Wischgeschwindigkeiten, eine Antipffunktion fehlt.

Die Fensterheber vorn sowie die Außenspiegeleinsteller funktionieren elektrisch. Die Klimaautomatik gibt's serienmäßig, die Bedienung fällt nicht schwer. Auf einem Display werden u.a. Durchschnitts- und Momentanverbrauch angezeigt. Der Tempomat lässt sich leicht einstellen, leider ist der Schalter zum Anwählen des Limiters oder Tempomats zwischen den Vordersitzen versteckt angeordnet. Die eingestellte Geschwindigkeit wird dafür im Display angezeigt. Der Heckwischer schaltet sich bei Rückwärtsfahrt selbsttätig zu. Die serienmäßige Audioanlage hat eine praktische Bedienungseinheit im Lenkradbereich. Ablagen sind genügend vorhanden, auch für große Flaschen.

⊖ Die mittig angeordnete Instrumenteneinheit kann bei Sonnenlichteinfall von hinten schlecht abgelesen werden, außerdem liegt sie nicht im direkten Blickfeld des Fahrers. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Fahrer und Beifahrer müssen sich weit aus dem Fahrzeug lehnen, wenn sie an die Türgriffe in den voll geöffneten Türen kommen wollen. Eine Antipffunktion für den Blinker gibt's nicht.



Die Verarbeitungsqualität ist befriedigend, die in der Mitte des Armaturenbretts angeordneten Instrumente sind besonders bei starker Sonneneinstrahlung sehr schlecht ablesbar.

1,8 Raumangebot vorne*

⊕ Der Platz auf den Vordersitzen ist großzügig bemessen, besonders die Kopffreiheit und die Innenbreite fallen üppig aus. Die Beinfreiheit reicht beim Fahrer für knapp 1,90 m große Personen. Das subjektive Raumgefühl ist für einen Kleinwagen sehr gut, dazu tragen auch die weit nach unten gezogenen seitlichen Fenster bei.

3,0 Raumangebot hinten*

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten nur für 1,76 m große Menschen. Die Kopffreiheit ist großzügig, ebenso die Innenbreite. Drei Erwachsene sitzen hinten nebeneinander beengt, für zwei reicht der Platz locker. Das subjektive Raumgefühl fällt gut aus, auch wegen der großen Fensterflächen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden nur Personen bis 1,76 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Rückbank ist längs verschiebbar, die Lehne arretiert aber nur in einer Position.

3,0 KOMFORT

3,0 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Renault straff gewählt. Die in bestimmten Situationen zu straffe Auslegung führt zu "Hoppeln" auf regelmäßig welliger Fahrbahn. Lange Bodenwellen bringen den Grand Modus nicht aus der Ruhe, kurze Wellen gibt das Fahrwerk recht deutlich an die Insassen weiter. Ebenso könnten Einzelhindernisse komfortabler absorbiert werden. Nickbewegungen sind gut gedämpft, die Seitenneigung in schnellen Kurven fällt durchschnittlich aus. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten wenig.

2,8 Sitze

Der Fahrersitz kann u.a. in der Höhe eingestellt werden. Die Kontur der Lehnen und Flächen vorne geht in Ordnung, ebenso der Seitenhalt. Die Lehnen sind hoch genug für Personen durchschnittlicher Größe. Insgesamt sind die Vordersitze recht hoch positioniert, für große Personen sehr ungewohnt. Der Fahrer kann seinen linken Fuß vernünftig seitlich abstützen. Den Sitzen hinten fehlt es an Kontur, auch könnten die Lehnen für Erwachsene höher sein. Insgesamt kann man hinten zufriedenstellend sitzen, weil die Sitzfläche recht hoch verbaut ist und damit auch Erwachsenen eine gute Oberschenkelabstützung geboten wird.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

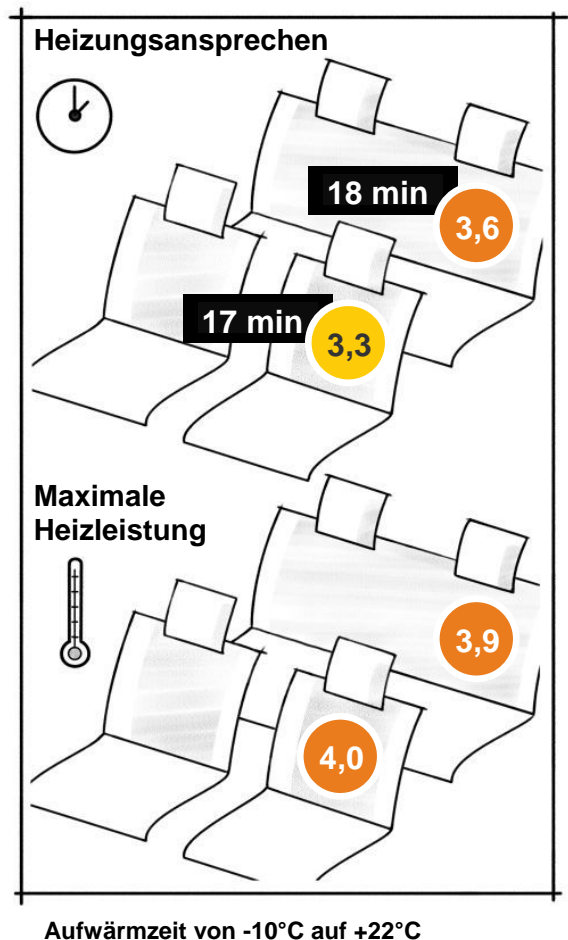
2,8 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum liegt im durchschnittlichen Bereich, bei 130 km/h wurden 70,1 dB(A) gemessen. Dabei fällt der kultivierte Motor auf, der akustisch meist dezent im Hintergrund bleibt und nur beim Ausdrehen und unter Volllast deutlich hörbar wird. Fahrgeräusche und Windgeräusche treten nicht speziell hervor, leise ist es aber nicht.

3,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne etwas zögerlich an, zeigt nur eine ausreichende Heizleistung. Hinten ist das Ansprechen etwas schlechter, die Heizwirkung letztlich ähnlich. Die Wohlfühltemperatur von 22 °C wird vorne nach 17 min. und hinten nach 18 min. erreicht.

⊕ Die Klimaautomatik mit Pollenfilter gibt es serienmäßig, die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgewählt werden. Die Luftmengenverteilung erfolgt ebenso für beide gemeinsam und nur in vorgegebenen Kombinationen.



2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen*

Der 1,5-l-Turbodiesel leistet 88 PS und ein maximales Drehmoment von 200 Nm. Damit ist der Grand Modus ausreichend flott unterwegs, in der Stadt kann man locker mit dem Verkehr mitschwimmen. Auf der Autobahn dann geht dem kleinen Diesel spürbar die Puste aus, vor allem im höchsten Gang. Dennoch: für einen kleinen Familienvan ist er genau richtig motorisiert, man fühlt sich aufgrund des ordentlichen Drehmoments nicht eingeschränkt.

2,3 Laufkultur

⊕ Der kleine Vierzylinder überträgt kaum Vibrationen in den Innenraum, hier hat Renault gute Arbeit geleistet. Die Laufkultur ist für einen Diesel richtig gut. Weniger begeistern konnte das akustische Verhalten unter Last, vor allem bei hohen Drehzahlen neigt der Dieselmotor dann zum Dröhnen.

2,2 Schaltung

⊕ Besonders präzise lässt sich das Fünfganggetriebe nicht schalten, die Gangwechsel gelingen aber leichtgängig und zügig. Die Schaltwege hat Renault angenehm kurz konstruiert. Das Einlegen des Rückwärtsganges gelingt in der Regel ohne Probleme. Eine Schaltempfehlungsanzeige gibt Hinweise auf eine möglichst ökonomische Gangwahl.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Zwischen den einzelnen Gängen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Allerdings wäre eine etwas enger gestufte Sechsgang-Getriebe besser geeignet - bis vor kurzem hatte der Grand Modus mit diesem Motor ein solches Getriebe noch.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

⊕ Der Wagen verhält sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Von Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen lässt sich der Grand Modus nur wenig beeindrucken. Durchdrehende Antriebsräder auf weniger griffigem Untergrund unterbindet die elektronische Traktionskontrolle. Beim ADAC Ausweichtest schneidet der Renault noch gut ab, im Grenzbereich neigt der Mini-Van zum Untersteuern und bremst sich dadurch ab. Kippneigung oder Schleudergefahr bestehen nicht. Das ESP greift effektiv ein.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Grand Modus deutlich, dieses Fahrverhalten kommt weniger geübten Fahrern entgegen. Auch hier kann das serienmäßige ESP Schleudern verhindern, wenn in die Kurve nicht viel zu schnell hineingefahren wird.

2,6 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Bewegungen gut an, sie bietet dem Fahrer eine ordentliche Präzision und ein angenehmes Lenkgefühl. Etwas mehr Fahrbahnkontakt wäre nicht schlecht, allerdings ist die Lenkung dadurch auch nicht so empfindlich. Die Übersetzung geht in Ordnung. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand angenehm gering. Der Wendekreis fällt mit 10,6 m für diese Klasse zufriedenstellend aus.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Grand Modus durchschnittlich 37,5 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 185/55 R16H, Continental Premium Contact 87). Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu nutzen.

2,4 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Grand Modus verfügt serienmäßig über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und einen Bremsassistenten. Ebenso aufpreisfrei an Bord ist ein separates Abbiegelicht in den Frontscheinwerfer.

⊖ An den Türinnenseiten fehlen Rückstrahler, die bei geöffneten Türen herannahenden Verkehr warnen.

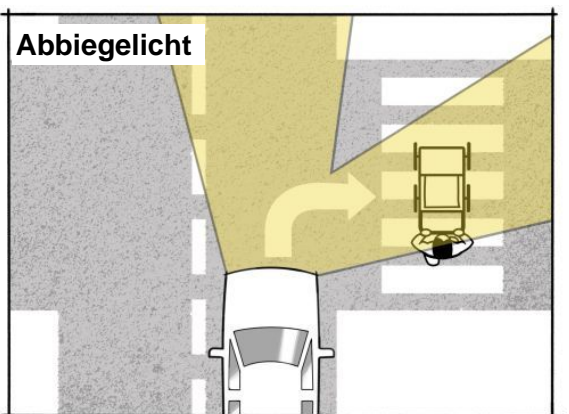
1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm erzielte der kurze Modus volle fünf Sterne - der Test fand allerdings schon 2004 statt. Der Grand Modus verfügt serienmäßig über Front-, Seiten- sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags.

ADAC-Ausweichtest



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.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Vorne bieten die Kopfstützen Personen bis 1,90 m guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist vorbildlich gering. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen, so kann man nach einem Unfall leicht verklemmte Türen besser öffnen.

– Hinten reichen die Kopfstützen nur für Menschen bis 1,65 m Größe.

2,2 Kindersicherheit

Drei Sitze nebeneinander haben auf der Rückbank keinen Platz, dafür ist die Innenbreite zu knapp bemessen.

+ Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm schneidet der "kurze" Modus im Bereich Kindersicherheit gut ab, er hält 38 von 49 Punkten. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen hinten können Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken befestigt werden. Aber auch mit den Gurten kann man Kindersitze gut befestigen, die Gurtlängen sind ausreichend und ebenso die Positionen der Gurtanlenkpunkte günstig. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, dann sind Kindersitze auch auf dem Beifahrersitz zulässig.

4,4 Fußgängerschutz

– Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schnitt der kurze Renault Modus mit einem von vier möglichen Sternen schwach ab. Die Front beim Grand Modus ist vergleichbar ausgelegt.

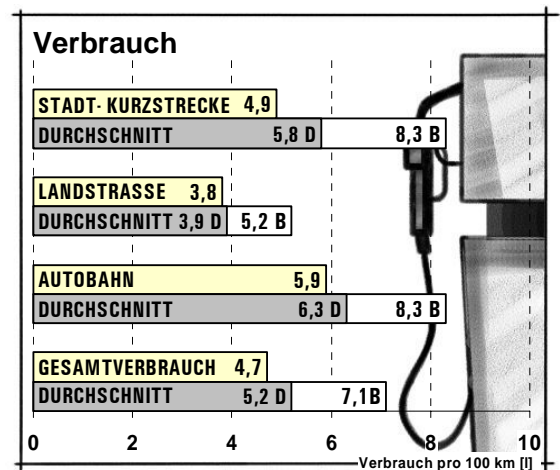
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Renault Grand Modus dCi 90 liegt bei 4,7 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 124 g. Im EcoTest reicht dies für 29 Punkte. Innerorts konsumiert der Mini-Van 4,9 l, außerorts 3,8 l und auf der Autobahn 5,9 l Diesel pro 100 km.

1,9 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas liegen im niedrigen Bereich. Allerdings zeigen sich die Stickstoffoxid-Emissionen im anspruchsvollen Autobahnzyklus deutlich erhöht, das kostet wertvolle Punkte. So kann der Grand Modus nur 41 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO₂-Punkten erhält er 70 Punkte im ADAC EcoTest und damit gerade so vier von fünf möglichen Sternen.



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

3,6

WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,1

Betriebskosten*

+ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Grand Modus dCi 90 auf seine Klasse bezogen moderat ausfällt, kann er hier eine gute Bewertung erzielen.

3,7

Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Renault Grand Modus muss spätestens nach 20.000 km oder alle 12 Monate zur Wartung in die Werkstatt. Der Zahnriemen muss nach 160.000 km oder spätestens nach fünf Jahren gewechselt werden.

+ Renault spendiert nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. In Verbindung mit der Seriengröße sind die Kosten für den Reifenersatz relativ niedrig.

- Das jährliche Intervall bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Auch die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich auf relativ hohem Niveau.

3,3

Wertstabilität*

Dem Renault Grand Modus dCi 90 wird in der Night&Day Variante eine durchschnittliche Restwertentwicklung prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist mit einem neuen Modell zu rechnen. Das drückt etwas die Wertentwicklung. Positiv wirkt sich die gute Ausstattung und der sparsame Motor aus - es fehlen aber noch aktuelle Spritsparmaßnahmen.

4,2

Kosten für Anschaffung*

- Der Anschaffungspreis liegt bei 19.700 Euro - eine Menge Geld für einen "Kleinwagen". Allerdings ist die Ausstattung sehr umfangreich, neben einer Klimaanlage ist sogar das Panorama-Glasschiebedach serienmäßig. Sechs Airbags und ESP gehören sowieso zur Grundausstattung. Insofern relativiert sich der hohe Kaufpreis.

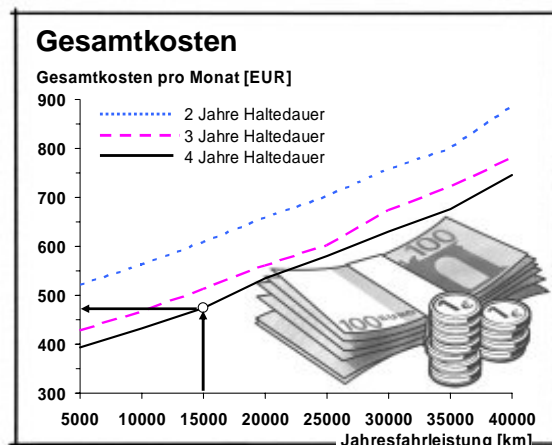
5,3

Fixkosten*

- Die KFZ-Steuer liegt bei 142 Euro im Jahr - für ein Auto mit Dieselmotor geht das in Ordnung. Richtig teuer wird's bei der Versicherung, sowohl Haftpflicht als auch Teil- und Vollkasko kosten sehr viel, weil die Einstufungen ausgesprochen ungünstig liegen.

3,6 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Renault Grand Modus dCi 90, dann kann sich der Mini-Van im hinteren Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Während die Betriebskosten günstig sind, muss insbesondere für die Versicherung vergleichsweise viel Geld aufgewendet werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 475 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.2 16V 75	TCe 100	1.6 16V 110	dCi 90 FAP
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1149	4/1149	4/1598	4/1461
Leistung [kW(PS)]	55(75)	76(103)	82(112)	65(88)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	105/4250	145/3000	151/4250	240/2000
0-100 km/h[s]	13,7	11,4	12,5	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	163	180	184	174
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,5 S	6,6 S	8,3 S	4,7 D
CO2 [g/km]	138	139	179	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/15	15/18/15	19/20/19	18/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]	60	62	150	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	446	471	538	458
Preis [Euro]	15.200	16.200	17.200	18.200

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	1461 ccm
Leistung	65 kW (88 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	185/60R15
Reifengröße (Testwagen)	185/55R16H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,6 m
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	4,9/ 3,8/ 5,9 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	107g/km / 124g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4034/1709/1589 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1970 mm
Leergewicht/Zuladung	1280 kg/405 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	340 l/695 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/850 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	51 l
Reichweite	1085 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Abbieglicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	390 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt, verschiebbar)	Serie
Zentralverriegelung(mit FB)	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar/ einstellbar	390 Euro°/Serie
Lackierung Metallic	450 Euro
Leichtmetallfelgen (16 Zoll)	Serie
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach(Panorama-Glas)	Serie

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	104 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	85 Euro
Monatlicher Wertverlust	236 Euro
Monatliche Gesamtkosten	475 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/20
Grundpreis	19.700 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

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen