



Renault Kangoo Z.E.

Viertüriger Kastenwagen der unteren Mittelklasse (44 kW / 60 PS)

Renault stattet nun auch den Kangoo mit einem Elektroantrieb aus. Im Fahrbetrieb wirkt der kleine Transporter wie ein konventionelles Fahrzeug. Die Zeiten sind vorbei, in denen Elektroautos wie handgefertigte Prototypen wirkten, die nicht richtig fertig entwickelt sind. Allerdings gibt es nicht viele Einsatzmöglichkeiten, bei denen der Kangoo Z. E. sinnvoll erscheint. Auch wenn Renault seinem E-Transporter eine Höchstgeschwindigkeit von 130 km/h attestiert, sollte er doch eher im niedrigen Geschwindigkeitsbereich betrieben werden. Wird er schneller gefahren, so lassen die Beschleunigungswerte zu wünschen übrig und der Stromverbrauch steigt immens an. Die Reichweite hängt stark von Einsatzzweck ab und ob man die schwache Heizung in Betrieb nimmt. Nicht zu verzeihen ist die schlechte Sicherheitsausstattung. Airbags kauft man optional, ESP ist nicht erhältlich. Bei einem Grundpreis von 23.800 Euro dürfte man etwas mehr erwarten. Aufgrund der Lkw-Zulassung war keine Wirtschaftlichkeitsberechnung möglich. **Karosserievarianten:** Kangoo Maxi. **Konkurrenten:** Citroen Berlingo First Electric, Peugeot Partner Origin Electric Venturi.

+ gutes Ergebnis im ADAC EcoTest, sehr komfortabler Elektroantrieb, sehr großer Laderaum

- schlechte Sicherheitsausstattung, schwache Heizung, dürftige Fahrleistungen



ADAC-URTEIL

4,1* AUTOTEST

Zielgruppencheck

4,5 Familie

3,5 Stadtverkehr

2,6 Senioren

5,0 Langstrecke

1,7 Transport

5,0 Fahrspaß

*Abgewertet wegen Sicherheitsmängel

Stand: September 2012
Text: Stefan Giuliani

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt einen zufriedenstellenden Eindruck, im Finish gibt es jedoch Schwächen, wie die sichtbaren Schweißpunkte, die ungenauen Spaltabstände und die nicht immer akkurat sitzenden Plastikteile, die zum Teil unschöne Nähte aufweisen. Der Unterboden ist zum Teil aerodynamisch optimiert. Um an die Ladedose zu gelangen, müssen zwei Klappen geöffnet werden. Die Handhabung ist unkompliziert.

⊕ Die Karosserie besitzt in den Stoßfängern und seitlich schwarze Kunststoffleisten, die dafür sorgen sollen, dass nicht bei jedem kleinen Rempler teure Reparaturen notwendig werden.

⊖ Im Innenraum dominiert grauer, wenig hochwertig aussehender Kunststoff. Selbst der Fahrerhaus-Boden ist anstatt mit Teppichen mit einem einfachen Kunststoffbelag überzogen. Hier zeigt der Kangoo klaren Nutzfahrzeug-Charakter. Das Öffnen der Motorhaube gestaltet sich, vor allem wegen des unpraktischen Fanghakens, schwierig.

Alltagstauglichkeit

Vor allem aufgrund seines Elektroantriebs zeigt sich der Kangoo nur eingeschränkt alltagstauglich.

⊕ Im Testwagen durften über 600 Kilogramm zugeladen werden. Auf dem Dach werden Lasten bis 100 Kilogramm genehmigt. Im Falle einer Reifenpanne ist ein vollwertiges Reserverad an Bord.

⊖ Mit einer Batterieladung kommt man auch unter optimalen Verhältnissen nur maximal 116 Kilometer weit. Sind die Akkus komplett entladen, so dauert das Aufladen acht Stunden. Wird die elektrische Heizung in Betrieb genommen, so verringert sich die Reichweite beachtlich. Da der Kangoo als Transporter ausgeführt war, finden im Innenraum nur zwei Personen Platz.

Sicht

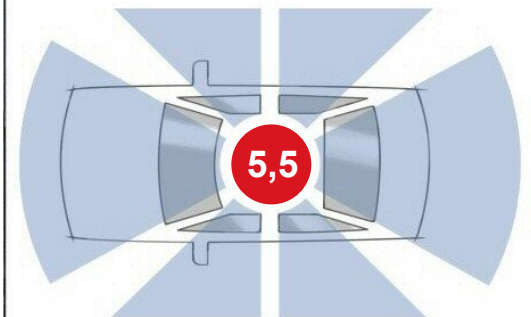
Mit Übersichtlichkeit kann der Kangoo nicht glänzen.

⊕ Nach vorn lässt sich das Karosserieende gut abschätzen. Auch hinten ist das Ende klar erkennbar, durch die hohe Scheibenlinie müssen dahinter liegende Hindernisse aber sehr hoch sein. Aufgrund der leicht erhöhten Sitzposition (hohe Karosserie) hat der Fahrer einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Die Außenspiegel sind groß und bieten gute Sicht auf den rückwärtigen Verkehr.

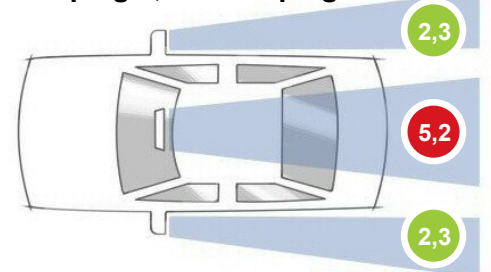


Der geschlossene Laderaum verhindert eine Sicht nach schräg hinten.

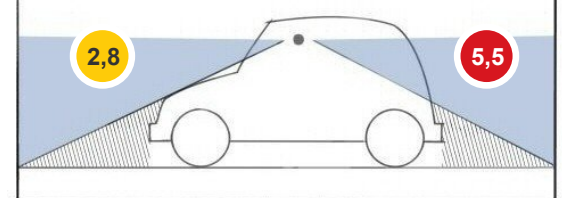
Rundumsicht



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.

– Bei der ADAC Rundumsicht-Messung versagt der zweisitzige Kangoo. Die Kombination aus Trennwand und fehlender Seitenverglasung macht den Transporter nach hinten undurchschaubar. Aufgrund der hoch angesetzten Heckscheibe (Heckscheibe inkl. Heizung und Wischer gegen Aufpreis) bleiben für den Fahrer flache Hindernisse direkt hinter dem Fahrzeug weitgehend im Verborgenen. So sind auch z. B. spielende Kinder hinter dem Auto quasi unsichtbar. Störend wirkt sich das auch beim rückwärts Einparken aus, denn die Front des dahinter stehenden Fahrzeugs kann nicht eingesehen werden. Im kleinen Innenspiegel sieht man nur wenig. Die hintere akustische Einparkhilfe kostet Aufpreis.

2,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gestaltet sich beim Kangoo einfach.

+ Die Türen lassen sich mit einer praktischen Fernbedienung ent- und verriegeln. Durch die hohe Karosserie und die sehr großen, geraden Türen ist das Ein- und Aussteigen sehr bequem. Da stören die etwas höheren Schweller kaum. Nach dem Aussteigen bleiben die Scheinwerfer noch für kurze Zeit eingeschaltet, um den Weg zu beleuchten.

– Haltegriffe, die vor allem beim Aussteigen helfen könnten, gibt es nicht.

0,6 Laderaum-Volumen*

Beim Laderaum-Volumen kann der Transporter punkten.

+ Das Heck des Kangoo glänzt mit einem Ladevolumen von 1.350 Litern.



Der Laderaum des Renault Kangoo mit 1350 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse riesig.

1,9 Laderaum -Zugänglichkeit

Der Laderaum ist gut zugänglich. Am Heck wird er über Flügeltüren beladen. Gegen Aufpreis ist eine nach oben schwingende Heckklappe erhältlich (nicht im Testwagen). Ebenso kann seitlich über die optionale Schiebetür (im Testwagen vorhanden) Zugang verschafft werden.

+ Die Ladekante ist sehr niedrig, sie liegt nur 58 cm über der Straße. Beim Ausladen müssen die Gegenstände nur einen Zentimeter angehoben werden. Die freigegebene Ladeöffnung ist riesig, der Laderaum ist groß und hat ein praktisches Format.

– Der große Laderaum ist absolut unzureichend ausgeleuchtet.

4,9 Laderaum-Variabilität

+ Die Rückenlehne des Beifahrersitzes kann nach vorn geklappt und als weitere Ablagemöglichkeit genutzt werden.

– Der Laderaum hat keinerlei Variationsmöglichkeiten. Für kleine Gegenstände gibt es keine Ablagen.

2,6 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Die Eingewöhnungszeit für die Bedienung des Kangoo ist gering. Die meisten Funktionen können intuitiv bedient werden. Am Lenkrad lässt sich nur die Neigung einstellen, nicht aber die Entfernung zum Fahrer. Heizung und Lüftung sind gut platziert, einfach aufgebaut, aber nicht gerade übersichtlich. Das Radio ist nicht optimal platziert, lässt sich aber einfach auch über einen Bediensatelliten hinter dem Lenkrad einstellen. Der Klang der Audioanlage ist allenfalls Durchschnitt.

⊕ Schalter und Hebel sind ergonomisch einwandfrei positioniert, die meisten der funktionellen Schalter befinden sich an sinnvoller Stelle. Scheibenwischer und Abblendlicht werden per Sensor bei Bedarf automatisch aktiviert. Die vorderen Fenster lassen sich elektrisch öffnen und schließen. Eine Automatikfunktion gibt es aber nur am Fahrerplatz für die Abwärtsbewegung. In der Mittelarmlehne befindet sich ein sehr großes Staufach. Ebenso ist das Handschuhfach sehr geräumig. Die Instrumente sind gut ablesbar, alle wichtigen Informationen werden dem Fahrer vermittelt. Im Bordcomputer sind die wichtigsten Funktionen vorhanden.

⊖ Der Lichtschalter am Lenkstockhebel lässt sich nicht gut bedienen. Die Umluftfunktion der Lüftungsanlage schaltet nicht selbständig ab, was eine frühzeitige Ermüdung und ein Beschlagen der Scheiben verhindern könnte. Leselampen sucht man vergeblich. Es gibt keinen Tippblinker, der bei einmaligem Betätigen des Blinkerhebels die Blinkleuchten mehrfach aktiviert. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Der Handbremshebel lässt sich nicht gut bedienen. Man kann ihn nicht richtig umgreifen und somit auch nur eingeschränkt Kraft aufbringen. Der große Staukasten zwischen den Vordersitzen behindert beim Angurten.



Modernes Design und gute Funktionalität sprechen für den Kangoo. Bei der Verarbeitungsqualität besteht allerdings noch Raum für Verbesserungen.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Durch die große Kopffreiheit und die große Innenbreite hat man viel Platz und ein üppiges Raumgefühl. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis 1,86 Meter Größe zurückschieben.

5,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Beim zweisitzigen Kangoo mit Trennwand lassen sich nicht einmal die Vordersitze in Liegeposition bringen.

3,3 KOMFORT

2,7 Federung

Das Fahrwerk ist verhältnismäßig weich gefedert und gedämpft, auf möglichst guten Komfort ausgelegt. So schluckt es die meisten Unebenheiten gut. Auf kurzweiligen Fahrbahnebenheiten kommt aber mächtig Unruhe ins Fahrzeug. Die Wankbewegungen bei schnellen Richtungswechseln sind sehr ausgeprägt.

Beladen schwingt bei Bodenwellen das Heck nach. Auf Kopfsteinpflaster treten im Innenraum ausgeprägte Rappengeräusche auf.

3,1 Sitze

Die Vordersitze sind eher weich gepolstert und nachgiebig, bieten wenig Halt. Auch im Lordosenbereich fehlt es an genügend Unterstützung.

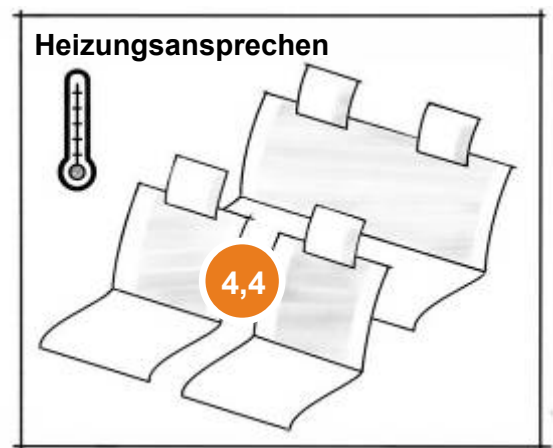
- + Der Fahrersitz hat einen weiten Einstellbereich für die Höhe, so finden Personen unterschiedlichster Größe die geeignete Position. Die Lehnen sind auch für größere Personen geschaffen. Der Fahrer sitzt entspannt. Bis auf eine etwas kurz geratene Sitzfläche können Füße und Beine bequem abgelegt werden.
- Am Beifahrersitz lässt sich nichts einstellen, nicht einmal die Lehnenneigung. Er ist auch nicht längs verschiebbar. Die Rückenlehnen sind unzureichend ausgeformt.

3,0 Innengeräusch

Mit einem gemessenen Geräuschpegel im Innenraum von 70,1 dB(A) ist der Kangoo Z. E. nicht gerade ein Leisetreter. Vom Elektromotor nimmt man zwar kaum Geräusche wahr. Aber allgemein wirkt das Auto schlecht gedämmt - Abroll- und Windgeräusche sind deutlich zu vernehmen.

4,6 Klimatisierung

- Die Heizleistung der Elektroheizung ist unzureichend. Auch die Einstellmöglichkeiten sind überschaubar. Ist es draußen wirklich kalt, so wird die Heizung ausschließlich auf voller Leistung betrieben was wiederum der Reichweite schadet. Die Luftverteilung kann nur in vorgegebenen Kombinationen vorgenommen werden. Gegen einen Aufpreis von über 1.000 Euro gibt es eine Klimaanlage (im Testwagen nicht vorhanden), eine Klimaautomatik ist nicht erhältlich.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,6 MOTOR/ANTRIEB

5,5 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen können nicht überzeugen.

- Wenn auch der Elektroantrieb mit 44 kW/60 PS aus dem Stand einen guten Antritt hat, je schneller das Fahrzeug fährt, desto geringer ist die Beschleunigung. Im Stillstand stellt der Elektromotor immerhin ein Drehmoment von 226 Nm zur Verfügung. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h vergehen aber 16 Sekunden.

1,0 Laufkultur

Unübertroffen ist die Laufkultur des Elektroantriebs.

⊕ Vibrationen vom Triebstrang gibt es nicht. Auch Geräusche werden im Innenraum kaum wahrgenommen.

1,4 Schaltung

Beim Elektroantrieb gibt es nur eine feste Übersetzungsstufe. Man wechselt nur die Fahrtrichtung.

⊕ Bis auf einen kleinen Ruck beim Anfahren geschieht der Vortrieb beim Kangoo Z. E. seidenweich. Die Bedienung des Wählhebels ist logisch aufgebaut, der Hebel und der Sperrknopf wirken aber etwas billig. Der Fahrtrichtungswechsel lässt sich problemlos bei rollendem Fahrzeug vorwählen.

1,0 Getriebeabstufung

Beim Elektroantrieb gibt es nur eine feste Übersetzungsstufe.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

3,7 Fahrstabilität

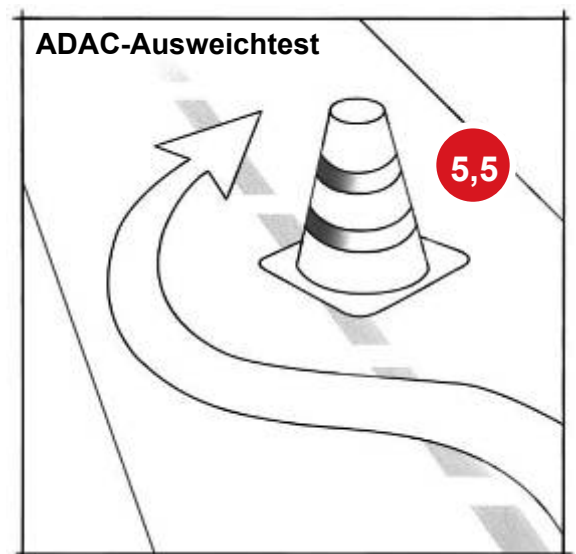
Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen folgt der Kangoo kaum, die Spurtreue ist zufriedenstellend.

⊕ In schnell gefahrenen Kurven schiebt der Kangoo sanft über die Vorderräder, ein gut kontrollierbares Verhalten. Lastwechselreaktionen treten nicht auf, da der Elektromotor beim Gaswegnehmen kein nennenswertes Bremsmoment auf die Vorderräder überträgt.

⊖ Bei plötzlichen Ausweichmanövern pendelt der Aufbau stark. ESP ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich. Beim Kangoo wäre dies aber dringend nötig, da er bei früheren Versuchen (mit Verbrennungsmotor) bereits eine deutliche Kipptendenz zeigte. Ebenso ist keine Traktionskontrolle verbaut - schon auf trockener Fahrbahn lässt sich das hohe Anfahrmoment nur schwer zügeln.

3,4 Lenkung*

Die Lenkung zeigt ein ordentliches Ansprechverhalten, aber mäßige Präzision. Der Fahrbahnkontakt ist eher gering. Die Auslegung der Übersetzung liegt mit 1.140 Winkelgrad von Anschlag zu Anschlag noch im durchschnittlichen Rahmen, genauso wie der Wendekreis von 11,4 Metern.



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.

3,3 Bremse

Ein durchschnittlicher Bremsweg von 39,8 Meter ist nicht gerade überragend (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 195/65 R15 95T). Das Ansprechen und die Spurtreue gehen in Ordnung.

- Das Bremsen des Elektromotors beim Rekuperieren wird vom Fahrer oft als zu stark empfunden.

4,6 SICHERHEIT

5,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- Beim Kangoo Z. E. gibt es keinerlei technische Einrichtungen, die die aktive Sicherheit erhöhen könnten. Dass bei einer Vollbremsung die Warnblinkanlage aktiviert wird, ist nur ein schwacher Trost. Ist der Warnblinker manuell aktiviert, so kann beim Abschleppen keine Fahrtrichtungsänderung angezeigt werden, da die Blinker dann deaktiviert sind.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen

Der neue Kangoo wurde beim EuroNCAP-Crashtest in der europäischen Basisversion mit Verbrennungsmotor und ohne Seitenairbags getestet, hatte aber zwei Frontairbags an Bord. Mit insgesamt 28 Punkten (Frontcrash: 13; Seitencrash: 14; Gurtwarner nur für Fahrer) zeigen sich trotz vier Sternen beim Frontcrash auch Schwächen. Unser Testwagen war einzig und alleine mit einem Frontairbag ausgestattet. Beifahrerairbag und Seitenairbags wären zumindest optional erhältlich.

- + Vorn sind die Kopfstützen für bis zu 1,90 m große Insassen einstellbar und durch den geringen Abstand zum Kopf optimal wirksam. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen.
- Einen Gurtwarner gibt es nur am Fahrerplatz. Warndreieck und Verbandskasten haben keine definierten Halter.

2,5 Kindersicherheit

Beim EuroNCAP-Crashtest schneidet der Kangoo im Bereich Kindersicherheit sehr gut ab. Bei der zweisitzigen Variante können Kindersitze aber nur auf dem Beifahrersitz befestigt werden. Universelle Kindersitze aller gängigen Hersteller können dort sicher eingebaut werden.

- ISOFIX-Befestigungspunkte sind nicht erhältlich.

3,5 Fußgängerschutz

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) erhält der Kangoo zwei von vier möglichen Sternen. Nur der Stoßfänger und der hintere Bereich der Motorhaube sind entschärft. Zu hart sind aber noch die Vorderkante und viele andere Bereiche der Motorhaube.

1,6

UMWELT/ECOTEST

2,1

Verbrauch/CO2*

Dem ADAC EcoTest liegt die „Well-to-Wheel“-Betrachtung zugrunde.

Das bedeutet, dass nicht nur die verbrauchte Antriebsenergie gemessen wird, sondern auch die benötigte Energie, um die Fahrzeugbatterie zu laden. Der Ladevorgang ist u.a. durch Temperierung der Akkus mit Ladeverlusten behaftet, so dass mehr Energie verbraucht wird, als die Nennkapazität der Batterie ausweist.

+ In Kombination wurde beim Kangoo Z.E. ein durchschnittlicher Energieverbrauch von 23,5 kWh/100 km gemessen. Die Erzeugung dieser Strommenge entspricht nach dem durchschnittlichen Strommix in Deutschland einem CO₂-Ausstoß von 132 g pro Kilometer. Damit erreicht der Kangoo Z. E. 39 Punkte im ADAC EcoTest.

- Bei höheren Fahrgeschwindigkeiten steigt der Stromverbrauch stark an. Über Land wurden 20,3 kWh/100 km und auf der Autobahn 34,7 kWh/100 km gemessen.

1,0

Schadstoffe

+ Da der elektrisch betriebene Kangoo im Straßenverkehr keinen direkten Schadstoffausstoß aufweist, erhält er im ADAC EcoTest dafür die vollen 50 Punkte. Insgesamt erreicht er 89 Punkte und verpasst damit haarscharf eine Fünf-Sterne-Bewertung.

DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor	
Leistung	44 kW (60 PS)
bei	n.b. U/min
Maximales Drehmoment	226 Nm
bei	n.b. U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	20,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	16,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	15,5 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Strom (kWh))	23,5 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,6/ 20,3/ 34,7 kWh
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	Og/km / 132g/km
Innengeräusch 130km/h	70,8dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4213/1829/1844 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2135 mm
Leergewicht/Zuladung	1520 kg/606 kg
Laderaumvolumen	1350 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	322 kg/322 kg
Dachlast	100 kg
Batteriekapazität	22 kWh
Reichweite	116 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenicht	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	262 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor (Easy-Paket)	309 Euro ^o
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	214 Euro
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne	250 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne	nicht erhältlich
Audioanlage	ab 357 ^o
Fahrersitz, höhenstellbar	95 Euro ^o
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	1.131 Euro/ nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	583 Euro
Zusatzheizung (Diesel)	702 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (zzgl. Montage)	ab 269
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (Easy-Paket)	309 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	405 Euro
Nebelscheinwerfer (Style-Paket)	286 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

4,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen

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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest