



Renault Grand Espace dCi 150 FAP Celsium

Fünftürige Großraumlimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Grand Espace ist von Renault etwas aufgefrischt worden. Bei der getesteten Variante stehen ein Otto- und ein Dieselmotor zur Verfügung, Letzterer war mit einer Leistung von 150 PS im Testwagen verbaut. Damit zeigt sich der Renault zufriedenstellend motorisiert, immerhin gilt es eine Leermasse von 1.940 Kilo in Fahrt zu bringen. Dies macht sich auch beim Kraftstoffverbrauch bemerkbar, der im Schnitt bei 6,8 l/100 km liegt - im Stadtzyklus genehmigt er sich sogar 8,0 Liter auf 100 Kilometer. Überzeugen kann er beim Raumkonzept: bis zu sieben Sitzplätze (optional), einzeln verschieb- und ausbaubare Sitze im Fond, die auch als Tisch genutzt werden können und viel Platz im Innen- und Kofferraum. Zahlreiche Staufächer runden die Praktikabilität des Vans ab. Das Fahrwerk zeigt sich komfortabel abgestimmt, dafür müssen jedoch ausgeprägte Karosserieneigungen in Kauf genommen werden. Weniger gut gelungen ist die Lenkung. Sie ist leichtgängig und vermittelt dem Fahrer kaum Fahrbahnkontakt, wodurch häufige Lenkkorrekturen nötig sind. Besonders in langgezogenen Kurven bewirkt dies zudem ein unsicheres Fahrgefühl. Im Ganzen erweist sich der Van als praktisches Fahrzeug, das an der ein oder anderen Stelle etwas in die Jahre gekommen ist und mit einem Grundpreis von 36.590 Euro nicht besonders günstig ist.

Karosserievarianten: Espace. **Konkurrenten:** Fiat Freemont, Ford Galaxy, Peugeot 807, Seat Alhambra, VW Sharan.

+ hohe Zuladung, viel Platz, gut Variabilität, angenehmes Innengeräusch, Xenonscheinwerfer

- hoher Verbrauch, gefühllose Lenkung, großer Wendekreis, schlechte Heizleistung, ungünstige Autokosten



ADAC-URTEIL

2,7 AUTOTEST

4,0 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,3 Familie

4,1 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,4 Langstrecke

1,1 Transport

3,3 Fahrspaß

3,3 Preis/Leistung

Stand: Februar 2013
Text: Martin Brand

1,9

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen recht guten Eindruck und auch der Innenraum präsentiert sich ordentlich gefertigt - teilweise sind die Armaturen geschäumt.

⊕ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst und auch die Spaltmaße gehen in Ordnung, wenn diese auch leicht variieren. Der Motorraum zeigt sich gut abgeschottet, das reduziert Luftverwirbelungen und somit auch den Kraftstoffverbrauch und Geräuschemissionen. Die Türausschnitte sind ordentlich gegen Schmutz von außen abgedichtet, Lackschutzleisten für die Schweller gibt es aber nicht. Der Tankdeckel ist in die Tankklappe integriert, dadurch muss beim Tanken kein Schraubverschluss geöffnet werden. Die Fahrzeugflanken werden durch breite aber lackierte Seitenleisten vor fremden Fahrzeugtüren geschützt. Die Motorhaube wird über eine Gasdruckfeder offen gehalten.

⊖ An den Türinnenseiten sind unschöne Schweißstellen sichtbar und der Innenraum wird von harten und kratzempfindlichen Kunststoffen dominiert - bei schlechteren Fahrbahnuntergründen knarzt es auch gelegentlich. Einen Fehlbetankungsschutz, der ein Befüllen mit falschem Kraftstoff verhindern würde, gibt es nicht. Die lackierten Stoßfänger müssen ohne Schutzleisten auskommen, so dass kleine Parkrempler kostspielige Reparaturen nach sich ziehen können - allerdings sind die Stoßfänger mehrteilig, wodurch nicht zwingend die gesamte Stoßstange ausgetauscht werden muss.

1,5

Alltagstauglichkeit

⊕ Der Grand Espace kann bei der Alltagstauglichkeit mit einem sehr guten Ergebnis punkten. Er bietet serienmäßig fünf vollwertige Sitzplätze und gegen Aufpreis sogar sieben (nicht im Testwagen). Mit einer Tankfüllung (83 l) lassen sich Reichweiten bis etwa 1.200 km realisieren. Die maximale Zuladung fällt mit 680 kg sehr üppig aus und auf dem Dach dürfen 80 kg transportiert werden (einen verschiebbaren Dachträger gibt es gegen Aufpreis). Für den Fall einer Reifenpanne gibt es ein vollwertiges Ersatzrad, Wagenheber und Radmutternschlüssel sind ebenfalls an Bord.

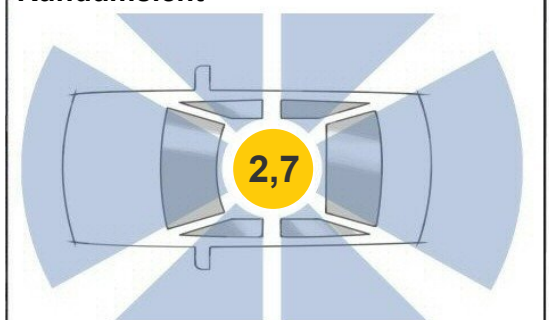
⊖ Das Ersatzrad ist schlecht zugänglich am Unterboden befestigt.

2,6

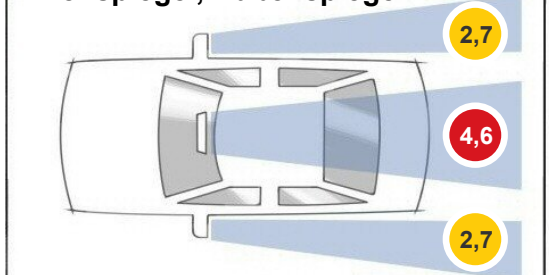
Sicht

Der Grand Espace lässt sich aufgrund seiner Größe nur zufriedenstellend überblicken, besonders die Front ist schlecht einsehbar. Aufgrund des tiefen Armaturenbrettes lassen sich vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse nur schwer erkennen. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Van zufriedenstellend ab. Vorn gibt es zwar dünne und damit praktische Dachpfosten, ab der B-Säule fallen diese jedoch breit aus, was die Sicht nach schräg hinten einschränkt.

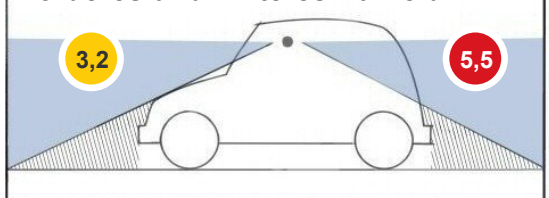
Rundumsicht



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.

Die Außenspiegel liefern eine durchschnittliche Sicht nach hinten. Beim Rangieren helfen vorn (optional) wie hinten (serienmäßig) Parksensoren mit akustischer Warnung.

+ Durch die erhöhte Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Die optionalen Bi-Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr gut aus und tagsüber wird man aufgrund des Tagfahrlichts besser von anderen Verkehrsteilnehmern wahrgenommen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Der linke Außenspiegel ist asphärisch gestaltet, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser erkennen lassen. Die Scheibenwischer haben die Drehpunkte außen und somit einen großen Wirkungsbereich.

- Hinter dem Fahrzeug liegende Hindernisse sind aufgrund der Fahrzeuglänge und der hoch positionierten Heckscheibenunterkante schlecht zu erkennen. Der Innenspiegel fällt klein aus und somit auch das Sichtfeld.

2,5 Ein-/Ausstieg

Sowohl die Schweller als auch die Sitze sind hoch positioniert, wodurch man beim Einsteigen einen großen Schritt nach oben machen muss. Der Abstand zwischen der Sitzfläche und der Dachkante fällt zufriedenstellend aus, dennoch sollten große Personen auf den Kopf achten.

+ Aufgrund des schlüssellosen Zugangs "Keycard Handsfree" wird der Grand Espace bei einer Annäherung automatisch entriegelt, entfernt man sich vom Fahrzeug, wieder automatisch verriegelt - dies wird durch Hupen signalisiert. Die Türausschnitte fallen recht groß aus und der Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante fällt gering aus. Die Türaufhalter besitzen drei Rasterungen, sind zufriedenstellend dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen. In den Fond gelangt man ebenfalls bequem. Es gibt für alle außen Sitzenden Haltegriffe am Dachhimmel, nicht aber für den Fahrer, dort ist ein Brillenfach. Mit der Fernbedienung kann das Licht aktiviert werden, so dass der Bereich vor dem Fahrzeug beleuchtet wird.

0,6 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich sehr großzügig aus. Üblicherweise fasst das Ladeabteil 640 l. Klappt man die Rücksitze um, lassen sich 1.095 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) verstauen. Baut man die Rücksitze aus, lassen sich weitere rund 360 l unterbringen. Zudem kann das Ladeabteil über einen großen Bereich bis unters Dach beladen werden.



Großzügige 640 l Kofferraumvolumen bietet der Grand Espace bei der Verwendung von zwei Sitzreihen.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Heckklappe lässt sich leicht anheben und bietet Personen bis 1,88 m genügend Platz darunter. Die Ladekante liegt nur 57 cm über der Straße und der Ladeboden ist auf gleicher Höhe. Das Kofferraumformat ist sehr praktisch, das Ladeabteil fällt sowohl breit als auch hoch aus. Entsprechend großzügig ist die Ladeöffnung bemessen. Zum Einladen von kleineren Gepäckstücken kann allein die Heckscheibe geöffnet werden. Das Ladeabteil wird durch eine kleine Leuchte im Kofferraum und zwei Lampen in der Heckklappe beleuchtet.

– Aufgrund der Kofferraumtiefe lassen sich bei der Rückbank liegende Gegenstände nur schwer erreichen. Große Personen können sich den Kopf an den Gasdruckdämpfern stoßen, wenn sie sich seitlich vom Fahrzeug entfernen. Das Schließen der Heckklappe funktioniert nicht optimal: der innen angebrachte Griff ist ungünstig, da sich dieser bis zum Anschlag schwenken lässt und man sich die Hand beim Schließen zwischen Griff und Verkleidung etwas einklemmen kann.

1,5 Kofferraum-Variabilität

+ Das Ladeabteil zeigt sich sehr variabel. Die hinteren Sitze lassen sich ohne großen Aufwand einzeln umklappen sowie ausbauen (ca. 24 kg pro Sitz), das erleichtert den Transport sperriger Gegenstände.

– Zum Verstauen von Kleingepäck fehlen Ablagemöglichkeiten. Es gibt zwar ein kleines Staufach, Zurrösen zur Ladungssicherung fehlen jedoch gänzlich.

2,1 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Das Cockpit des Grand Espace zeigt sich recht übersichtlich, dennoch ist ein gewisser Gewöhnungsaufwand notwendig. Einzelne Elemente sind auch nicht optimal angeordnet, so beispielsweise die Pedale, da man vom Gaspedal aus mit dem Fuß leicht unter das Bremspedal rutschen kann. Auch der Schalthebel ist weit unten positioniert und die klappbaren Armlehnen behindern die Zugänglichkeit (wenn sie genutzt werden). Der Lichtschalter und der Nebelleuchtschalter sind im Blinkerhebel untergebracht, alternativ wird das Licht aber auch sensorgesteuert. Die mittig angeordneten Instrumente lassen sich ebenfalls nur zufriedenstellend ablesen, scheint die Sonne ungünstig darauf, kann man die Anzeigen nicht mehr ablesen. Das

Klimaanlagenbedienteil ist für Fahrer und Beifahrer getrennt jeweils in der Türverkleidung untergebracht, das ist sehr ungewöhnlich und hat den Nachteil, dass der Fahrer die eingestellte Temperatur auf der Beifahrerseite schlecht sieht und nicht während der Fahrt ändern kann. Darüber hinaus erweist sich das Bedienteil aufgrund recht kleiner und untypisch angeordneter Schalter als unübersichtlich. Auch die Radiobedienung ist nicht optimal. Dies liegt an der ungünstigen Position des Radios, da es hinter einer Klappe untergebracht ist und das Lenkrad die Sicht verdeckt. Am Lenkrad ist zwar ein praktischer Satellit, allerdings müssen auch hier die Funktionen erst erlernt werden bevor man diesen "blind" nutzen kann. Die Sitzlehne kann nur grob eingestellt werden und die Lordosenstütze wird über ein Drehrad eingestellt, das erfordert viel Kurbelarbeit.

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen. Der Start-Stopp-Knopf befindet sich etwas tief in der Mittelkonsole, ist aber beleuchtet und dadurch auch im Dunkeln gut zu finden. Im Kombiinstrument werden alle wichtigen Betriebszustände angezeigt und ein Bordcomputer informiert u. a. über den Durchschnittsverbrauch. Sind Türen oder die Heckklappe offen, wird der Fahrer gewarnt. Die Geschwindigkeitsregelanlage kann leicht im Lenkrad eingestellt werden, die gewünschte Geschwindigkeit wird in zwei-km/h-Schritten angezeigt. Das Navigationssystem lässt sich über den mittig zwischen den Sitzen angeordneten Dreh-/Drückschalter bedienen. Die Scheibenwischer werden vom Regensensor aktiviert, die Heckscheibenheizung schaltet automatisch ab und auch die Umluftfunktion ist geregelt.



Obwohl avantgardistisch gestaltet, ist der Fahrerplatz weitgehend funktionell gestaltet. Die Verarbeitungsqualität ist ordentlich.

Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Ab-/Aufwärtsautomatik und funktionieren auch ohne Zündung, bis die Fenster geschlossen sind. Es gibt insgesamt viele Ablagen und auch das Handschuhfach ist recht groß. Vorn wie hinten gibt es Leseleuchten.

– Der Warnblinkanlagenschalter ist ungewohnt am Dachhimmel positioniert. Einen Komfortblinker (einmal tippen; drei mal blinken) hat der Grand Espace nicht. Die Handbremsbetätigung ist vom Beifahrer aus nicht erreichbar. Die Gurtschlösser sind vorn lose und schlecht bedienbar. Zum Schließen voll geöffneter Türen müssen sich Fahrer und Beifahrer weit aus dem Fahrzeug lehnen. Das Handschuhfach ist nur bei eingeschaltetem Außenlicht beleuchtet.

1,5 Raumangebot vorne*

+ Das Raumangebot fällt vorn großzügig aus. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,92 m können bequem Platz nehmen - die Kopffreiheit fällt noch üppiger aus. Die Innenbreite erweist sich im Klassenvergleich ebenfalls als sehr großzügig, so dass auch das subjektive Raumempfinden sehr angenehm ausfällt.

1,2 Raumangebot hinten*

+ Auch im Fond sind die Platzverhältnisse enorm, Passagiere bis 1,92 m finden genügend Platz vor. Sind die verschiebbaren Rücksitze ganz hinten, erweist sich die Beinfreiheit als sehr großzügig. Hinten ist die Innenbreite ebenfalls ordentlich bemessen und das Raumgefühl angenehm.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,92 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,5 Innenraum-Variabilität

+ Der Innenraum präsentiert sich variabel. Die Rücksitze sind einzeln verschieb- und ausbaubar, zudem können diese geklappt und auch als Tisch verwendet werden. Gegen Aufpreis lassen sich zwei zusätzliche Rücksitze ordern.

2,7 KOMFORT

2,4 Federung

Die Feder-/Dämpferabstimmung tendiert beim Grand Espace in Richtung Komfort. Dies hat allerdings zur Folge, dass sich der Renault bei langen Fahrbahnwellen etwas unterdämpft zeigt und eine Nachschwingtendenz aufweist - besonders beladen. Zudem neigt sich die Karosserie bei dynamischen Lenkvorgängen stark.

+ Kurze Fahrbahnwellen federt das Fahrwerk gut ab. Kleine Fahrbahnunebenheiten und raue Fahrbahnbeläge bringen den Grand Espace nicht aus der Ruhe, Stuckern ist kaum vorhanden. Einzelhindernisse und Querfugen dringen etwas mehr bis zu den Insassen durch, unbequem wird es aber nicht. Kopfsteinpflasterbeläge werden mehr akustisch wahrgenommen, es kann insgesamt ein guter Langsamfahrkomfort attestiert werden.

2,6 Sitze

Vorn sind sowohl die Sitzflächen als auch -lehnen zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt ist durchschnittlich. Der Fahrer kann seinen linken Fuß zufriedenstellend abstützen, ein festes Trittbrett gibt es aber nicht.

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz können in der Höhe eingestellt werden, so dass Personen unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition finden. Der Fahrersitz ist mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet, die Bedienung ist allerdings umständlich. Alle Sitze sind angenehm gepolstert und die Lehnen vorn wie hinten recht hoch.

⊖ Im Fond sind die Sitze ausreichend konturiert. Leider ist der Abstand zwischen den Sitzflächen und dem Boden im Fond gering, dadurch hat man wenig Oberschenkelunterstützung.

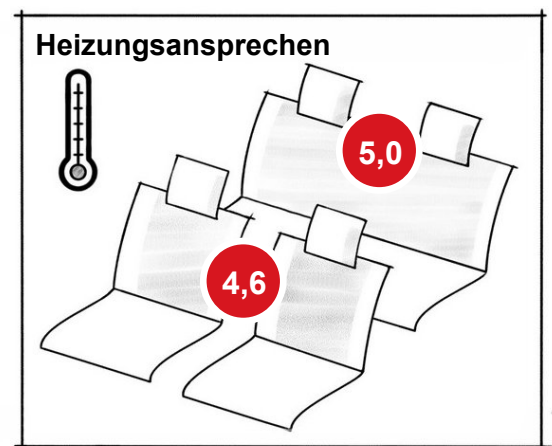
1,7 Innengeräusch

⊕ Das Innengeräusch fällt insgesamt niedrig aus, der gemessene Geräuschpegel beträgt bei 130 km/h niedrige 66,6 dB(A). Gelegentlich sind zwar Fahrwerksgeräusche im Innenraum zu vernehmen, diese fallen aber nicht zu unangenehm auf. Windgeräusche halten sich im Hintergrund und auch das Motorgeräusch fällt nach Erreichen der Betriebstemperatur nicht unangenehm auf.

3,4 Klimatisierung

⊕ Der Grand Espace ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet und die Umluftsteuerung erfolgt automatisch.

⊖ Die Luftverteilung erfolgt nur in vorgegebenen Stufen und für Fahrer/Beifahrer gemeinsam. Beim ADAC Heizungstest kann der Grand Espace nicht überzeugen. Sowohl vorn als auch hinten dauert es sehr lange bis angenehme Temperaturen vorherrschen.



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

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des Zwei-Liter-Selbstzünders mit einer Maximalleistung von 150 PS und einem Drehmoment von 340 Nm sind zufriedenstellend. Im vierten und fünften Gang liegen die Elastizitätswerte des Motors im Klassenmittelfeld und der simulierte Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) wird in durchschnittlichen 6,8 Sekunden absolviert.

⊖ Im fünften Gang sind die Elastizitätswerte nicht mehr gut, hier macht sich die lange Gesamtübersetzung bemerkbar.

2,5 Laufkultur

- + Die Laufkultur des Diesels geht in Ordnung. Es sind zwar leichte Vibrationen am Lenkrad spürbar, diese zeigen sich aber nicht stark ausgeprägt. Störfrequenzen sind kaum vorhanden.
- Nach dem Kaltstart und bei hohen Drehzahlen läuft das Aggregat etwas rau.

2,8 Schaltung

Die Gänge lassen sich insgesamt zufriedenstellend schalten, sind Motor und Getriebe jedoch kalt hakt es deutlich. Die Schaltwege fallen moderat aus, schnelle Schaltvorgänge lassen sich aufgrund der wenig präzisen Führung jedoch nicht realisieren. Der Rückwärtsgang lässt sich bei stehendem Fahrzeug problemlos einlegen und ist gegen versehentliches Schalten gesichert. Die Kupplung lässt sich gut bis zufriedenstellend dosieren, Schaltschläge sind kaum vorhanden.

2,5 Getriebeabstufung

- + Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes ist insgesamt stimmig, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge beim Schalten. Allerdings ist der größte Gang sehr lang, wodurch man an Steigungen oder bei höheren Geschwindigkeiten oft einen Gang runter schalten muss.

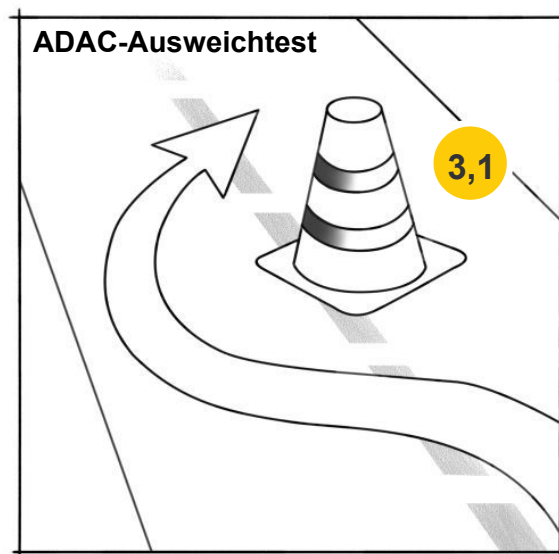
3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Grand Espace ist akzeptabel. Bei dynamischen Lenkvorgängen zeigt der Van ein deutliches Nachpendeln am Heck, was sich ungünstig auf die Richtungsstabilität auswirkt. Bei Fahrbahnverwerfungen oder Spurrillen hält er die Spur zufriedenstellend. Beim ADAC Ausweichtest schneidet er durchschnittlich ab. Beim ersten Anlenken werden an der Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte aufgebaut, so dass der Grand Espace stark untersteuert - in kritischen Situationen regelt das ESP zuverlässig. Karosserieneigungen sind dabei ausgeprägt, eine Kipp- und Schleudergefahr besteht aber nicht. Lastwechselreaktionen zeigen sich unkritisch. Auf rutschigem Untergrund hilft die Traktionskontrolle beim Anfahren. Voll beladen wird der Grenzbereich früher erreicht und die Untersteuerneigung nimmt zu.

3,5 Lenkung*

Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern zufriedenstellend an, jedoch leidet die Lenkpräzision unter der Gefühllosigkeit. Zudem hat Renault die Lenkung recht indirekt ausgelegt, was viel Kurbelaufwand mit sich bringt - allerdings ist die Lenkung leichtgängig.



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.

– Das Lenkgefühl ist sehr gering, dadurch wird dem Fahrer kaum Kontakt zur Fahrbahn vermittelt und es sind häufige Korrekturen, besonders in langen Kurven, nötig. Darüber hinaus stellt das Lenkrad wenig zurück und Fahrbahnebenheiten schlagen bis aufs Lenkrad durch. Der Wendekreis fällt mit 12,05 m groß aus.

3,0 Bremse

Die Bremse des Grand Espace spricht gut an und lässt sich auch sauber dosieren. Allerdings könnte der Bremsweg aus 100 km/h, der bei 39,3 m (Mittelwert aus zehn Einzelbremsungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiEcoContact XL; Größe: 225/55 R17 110W) liegt, geringer ausfallen. Bei Vollverzögerungen in Kurven wird das Fahrzeug etwas unruhig.

2,3 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Grand Espace weist eine übliche aktive Sicherheitsausstattung auf. Der Renault ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Notbremsungen das volle Bremspotenzial zu nutzen. Zudem schaltet sich bei Vollverzögerungen die Warnblinkanlage automatisch an, um den rückwärtigen Verkehr zu warnen. Der Grand Espace ist ebenfalls serienmäßig mit einem Speedlimiter ausgestattet und bei Dunkelheit warnen Rückleuchten in den Vordertüren, wenn diese offen sind. Ein unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur bei betätigter Kupplung starten lässt.

– Der Warnblinkanlagenschalter ist ungewöhnlich am Dach positioniert. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist der Blinker ohne Funktion, so dass ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden kann. Ein Reifendruckkontrollsystem ist für die getestete Variante nicht erhältlich.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

In der zweiten Sitzreihe schützen die Kopfstützen lediglich Personen bis 1,74 m Körpergröße, der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, die anderen Passagiere nicht.

+ Ein aktuelles Crashtest-Ergebnis liegt vom Grand Espace nicht vor, es wird jedoch ein guter Insassenschutz prognostiziert. Der Van ist mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgängigen Vorhangairbags ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es auch Seitenairbags in der zweiten Sitzreihe. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis 1,83 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. An den stabilen Türgriffen können hohe Zugkräfte aufgebracht werden, das kann sich nach einem Unfall als positiv erweisen.

– Im Kofferraum fehlen Zurrösen, um das Ladegut zu sichern.

1,3 Kindersicherheit

Auf dem Beifahrerplatz dürfen nur Kindersitze bestimmter Altersgruppen verwendet werden und auch nur wenn der Beifahrersitz eine Höheneinstellung hat.

⊕ Die drei Einzelsitze im Fond besitzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken und es passen drei Kindersitze nebeneinander in den Van. Die Gurte reichen für Rückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf und die Gurtschlösser sind im Fond fest - das erleichtert eine Einhandmontage. Die Sitze weisen eine gute Kontur und Formstabilität auf und die Position und die Abstände der Gurtanlenkpunkte sind optimal. Hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert im Fond zuverlässig, wodurch ein Verletzungsrisiko minimiert wird. Im Fond dürfen universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden.

⊖ Isofix-Kindersitze lassen sich nur mit Einsteckhilfen problemlos montieren.

3,5 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz wird ein zufriedenstellendes Ergebnis erwartet. Die Front ist hart und unnachgiebig und die Windschutzscheibe bietet eine große Angriffsfläche, wodurch ein höheres Verletzungsrisiko besteht.

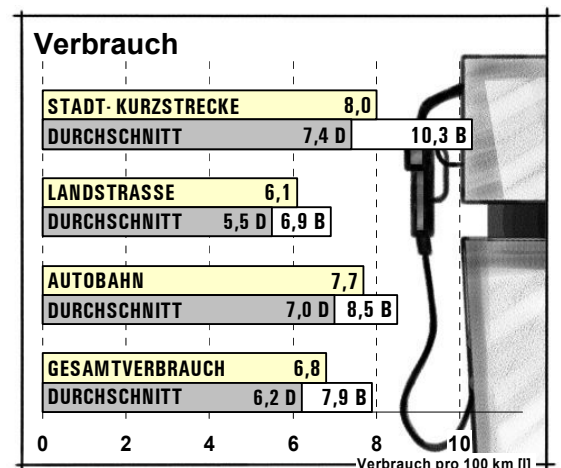
3,5 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO2*

⊖ Beim Verbrauchs-/CO2-Kapitel gibt der Grand Espace kein gutes Bild ab. Der ermittelte CO2-Ausstoß liegt bei hohen 217 g/km - das entspricht 17 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts genehmigt sich der Grand Espace 8,0 l/100 km, 6,1 l/100 km außerorts und auf der Autobahn verbraucht er 7,7 l/100 km.

2,7 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht zu hoch, im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der Stickoxid-Wert jedoch deutlich an. In diesem Kapitel erhält der Grand Espace 33 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO2-Punkten kommt der Renault auf eine Summe von 50 Punkten - dies entspricht drei von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

4,0 AUTOKOSTEN

3,0 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Die etwas weniger teuren Preise für den Dieselmotor verhelfen dem Grand Espace trotz recht hohen Verbrauchs noch zu einer durchschnittlichen Benotung der Betriebskosten.

4,1 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung fällig. Der 2,0-Liter Diesel besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

- ⊕ Renault spendiert dem Grand Espace nach eigenen Angaben langlebige Verschleißteile und gewährt generell eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- ⊖ Die kurzen Abstände zwischen den einzelnen Inspektionen sind nicht mehr zeitgemäß und bedeuten somit mehr Werkstattaufenthalte.

5,3 Wertstabilität*

- ⊖ Die getestete Variante stellt eine Modellpflege dar, so kann dem Grand Espace vor allem im zunehmenden Alter nur ein mäßiger Restwertverlauf für den vierjährigen Berechnungszeitraum prognostiziert werden. Mit hohen Abschlägen beim Wiederverkauf ist dann zu rechnen.

3,5 Kosten für Anschaffung*

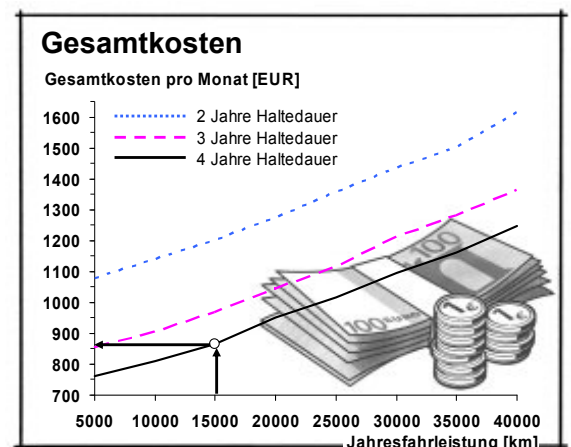
Beim Anschaffungspreis landet der Grand Espace dCi 150 FAP Celsius mit einem Grundpreis von 36.590 Euro im hinteren Klassenmittelfeld. Sollen jedoch alle klassenüblichen Ausstattungsdetails an Bord sein, müssen nach dem ADAC Ausstattungskorb weitere 2.000 Euro aufgewendet werden.

4,3 Fixkosten*

- ⊖ Bei den fixen Kosten, also den Ausgaben für Steuer und Versicherung, erhält der Grand Espace keine gute Note. Zur hohen Steuer von 270 Euro pro Jahr addieren sich aufgrund der nicht gerade günstigen Typklasseneinstufungen (KH: 20; TK: 23; VK: 22) auch noch hohe Versicherungskosten.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Mit 870 Euro fallen die monatlichen Gesamtkosten hoch aus, daher erhält der Grand Espace nur eine ausreichende Bewertung. Besonders die Fixkosten und die Wertstabilität wirken sich negativ aus, in den anderen Bereichen landet der Renault etwa im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 865 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	TCe 170	dCi 150 FAP	dCi 175 FAP Automatik
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1998	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	125 (170)	110 (150)	127 (173)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	270/3250	340/2000	360/2000
0-100 km/h[s]	9,7	10,6	11,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205	194	198
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,5 S	5,7 D	6,4 D
CO2 [g/km]	198	150	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/20/22	20/22/23	22/23/23
Steuer pro Jahr [Euro]	216	270	308
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	911	865	1049
Preis [Euro]	34.440	36.590	49.840

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	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/55R17W
Reifengröße (Testwagen)	225/55R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	194 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,0/6,1/7,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	150 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	217 g/km
Innengeräusch 130km/h	66,6 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4856/1894/1746 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2155 mm
Leergewicht/Zuladung	1940 kg/680 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	640 l/1095 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	83 l
Reichweite	1220 km
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	128 Euro
Monatliche Werkstattkosten	74 Euro
Monatliche Fixkosten	133 Euro
Monatlicher Wertverlust	530 Euro
Monatliche Gesamtkosten	865 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23
Grundpreis	36.590 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 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.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
automatische Parkbremse	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/490 Euro
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Confort-Paket)	790 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (Confort-Paket)	790 Euro ^o

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 449
Einparkhilfe hinten	Serie
Heckscheibe separat zu öffnen (Confort-Paket)	790 Euro ^o
Lackierung Metallic	650 Euro ^o
Panorama-Glasdach	1.600 Euro
Tagfahrlicht	Serie

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,7

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen