



Renault Espace ENERGY dCi 160 Initialie Paris EDC

Fünftüriger Van der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Als vor rund 30 Jahren die erste Espace-Generation auf den Markt kam, war dies eine kleine Revolution. Großraumlimousinen gab es bis dato noch nicht. Heute sind die praktischen Familienvans nicht mehr aus dem Straßenbild wegzudenken. Und so verwundert es umso mehr, dass die nun fünfte Generation des Espace neue Wege geht. Der Crossover soll laut Renault die Attribute eines Vans mit der Optik eines SUV und den Komforteigenschaften einer Limousine verbinden. Eins vorweg: Der Mix ist Renault gut gelungen, man muss dabei aber einige Einschränkungen in Kauf nehmen. Vor allem das luftige Raumangebot der bisherigen Modelle gehört der Vergangenheit an. Das niedrige Dach schränkt die Kopffreiheit über Gebühr ein. Für Familien ist der Espace dennoch interessant. Auf den drei Einzelsitzen im Fond lassen sich problemlos Kindersitze montieren und auf Wunsch gibt es sogar eine dritte Sitzreihe. Lange Strecken können dank hohen Fahrkomforts entspannt bewältigt werden und der größere der beiden Diesel sorgt in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe für ausreichend Vortrieb. Wenig gelungen ist dagegen die Bedienung. Das futuristisch anmutende Cockpit ist viel zu kompliziert aufgebaut und erfordert eine enorme Eingewöhnung. Schon die Bedienung von Grundfunktionen hat hohe Ablenkungszeiten zur Folge. Auch wenn Renault mit dem Espace ein beeindruckend komfortables und familientaugliches Fahrzeug gelungen ist, hinterlässt vor allem das Bedienkonzept Zweifel. Insgesamt liegt der Anschaffungspreis der getesteten Top-Ausstattung bei stolzen 46.200 Euro. Die Serienausstattung ist dabei aber sehr umfangreich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Galaxy, Seat Alhambra, VW Sharan.

- +** gute Verarbeitung, großer und gut nutzbarer Kofferraum, hoher Fahrkomfort, drei Einzelsitze im Fond, sehr hohes Sicherheitsniveau, geringe Sichtbehinderung beim Abbiegen (zweigeteilte A-Säule)
- vor allem im Fond zu geringe Kopffreiheit, kompliziertes Bedienkonzept erfordert enormen Gewöhnungsaufwand und sorgt für starke Ablenkung, auf der Autobahn schlechte Abgaswerte (NOx)



ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,7 Familie

4,0 Stadtverkehr

2,7 Senioren

2,1 Langstrecke

1,3 Transport

2,9 Fahrspaß

3,1 Preis/Leistung

Stand: August 2015
Text: D. Silvestro

2,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

1,9

Verarbeitung

+ Die neue Generation des Espace stellt das Spitzenmodell des französischen Autobauers dar. Vor allem in der getesteten "Initiale Paris"-Ausstattung überzeugt der Van mit einem luxuriösen Ambiente und hinterlässt einen äußerst hochwertigen Gesamteindruck. Die Karosserie ist bis ins Detail sauber verarbeitet. Die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und die Abschlusskanten sind sauber versiegelt. Details wie die mit Kunststoffblenden verkleideten Fensterrahmen untermauern den positiven Qualitätseindruck. Auch im Innenraum überzeugt der Espace mit einem hochwertigen Materialmix. Das zweifarbiges Armaturenbrett mit Kontrastnähten, braune Leder-Sitzbezüge, Zierblenden in Holzoptik und diverse Chromränder lassen den Espace pfiffig und modern wirken. Die meisten Oberflächen sind geschäumt und bieten eine gute Haptik. Die verwendeten Kunststoffe sind hochwertig und bis auf kleinere Ausnahmen einwandfrei verarbeitet. Die teils scharfen Kanten der Sitzverkleidung, die im oberen Bereich des Multimediabildschirms knarrende Abdeckung und die billigen Kunststoffsonnenblenden mögen da nicht so recht zum sonst tadellosen Erscheinungsbild passen. Der Motorraum ist von unten mit geräuschkämmenden Materialien verkleidet und im weiteren Verlauf weitgehend glattflächig. Die Türausschnitte sind mit einer doppelten Dichtlippe gegen eintretenden Schmutz geschützt. Bei leichten Parkremplern sind die Karosserieteile dank der zweigeteilten Heckschürze (im unteren Teil unlackiert) und der breiten, aber recht tief verbauten Türschutzleisten zufriedenstellend geschützt. Die Tankklappe mit integriertem Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung eingebunden und lässt sich äußerst einfach handhaben.

- Der Tankstutzen besitzt keinen Fehlbetankungsschutz - anstatt Diesel kann man versehentlich Benzin in den Tank füllen, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann.

1,8

Alltagstauglichkeit

+ Der alltägliche Nutzwert des Renault Espace ist vor allem dank der vielen Sitzplätze und der guten Transporteigenschaften einwandfrei. Serienmäßig ist der Van mit fünf vollwertigen Sitzplätzen ausgestattet (drei Einzelsitze im Fond). Optional kann man eine dritte Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen ordern (im Testwagen verbaut). Diese eignen sich jedoch nur als Notsitze für kurze Strecken. Das Fahrzeug ist mit einem 58 l großen Tank ausgestattet, wodurch mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 965 km möglich sind (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Die maximale Zuladung liegt bei äußerst großzügigen 656 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten von bis zu 80 kg transportiert werden - eine stabile Dachreling gibt es aber nicht. Dank einer zulässigen Anhängelast von 2.000 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst) eignet sich der Espace auch als Zugfahrzeug. Die hohe zulässige Stützlast von 80 kg ermöglicht auch den Transport von Fahrradträgern mit zwei schwereren Fahrrädern (z.B. E-Bikes). Serienmäßig findet man zwar nur ein Reifenreparaturset an Bord, gegen Aufpreis gibt es aber das im Testwagen verbaute Notrad, das eine Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht. Das Notrad ist am Fahrzeugunterboden befestigt und dadurch nicht ideal zugänglich.

2,7 Sicht

Die Rundumsicht des neuen Espace fällt zwar gegenüber dem Vorgänger etwas schlechter aus, geblieben sind aber die zweigeteilten A-Säulen, die beim Abbiegen für eine gute Sicht sorgen. In der Summe muss sich der Espace mit einer zufriedenstellenden Rundumsichtnote zufriedengeben, da vor allem die hinteren C-Säulen sehr wuchtig geraten sind und man beim rückwärts Rangieren nur schlecht den Bereich schräg hinter dem Fahrzeug einsehen kann. Durch die unübersichtlich lange Frontpartie lässt sich die vordere Motorhaubenkante nicht abschätzen und niedrige Objekte direkt vor dem Fahrzeug sind nur mäßig erkennbar.

⊕ Durch die erhöhte Sitzposition hat man einen guten Blick auf den umliegenden Verkehr. Die Außenspiegel sind groß und sorgen für eine gute Sicht auf den rückwärtigen Verkehr. Der linke Spiegel besitzt einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel neben dem Fahrzeug verkleinert. Der Innenspiegel blendet serienmäßig automatisch ab. Die gegenläufig wischenden Scheibenwischer reinigen die Frontscheibe großflächig - nur der breite Streifen, der am linken Scheibenrand nicht gewischt wird, stört. Eine Einparkhilfe vorn und hinten findet man in allen Ausstattungen serienmäßig an Bord. In der getesteten Top-Ausstattung gibt es zudem eine Rückfahrkamera. Wählt man dann noch den optionalen Einparkassistenten, lassen sich Ein- und Ausparkmanöver teilautomatisiert und stressfrei durchführen. Der Espace ist serienmäßig mit hellen und homogen leuchtenden LED-Scheinwerfern ausgestattet, die mit einer angenehm weißen Lichtfarbe überzeugen. Zusätzliches Kurven- oder Abbiegelicht gibt es beim Espace jedoch nicht. Der Fernlichtassistent schaltet je nach Fahrsituation automatisch das Fernlicht ein und aus.

⊖ Die feinen Heizdrähte der in dieser Ausstattung serienmäßigen Frontscheibenheizung können bei Dunkelheit für störende Lichtreflexe durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge sorgen. Das Armaturenbrett kann man ohne Mehrpreis in der Farbe Moon Grey ordern (Serie Dark Brown). Die im Testwagen verbaute graue Ausstattung spiegelt sich bei Sonneneinstrahlung stark in der Windschutzscheibe und kann so für eine nicht unerhebliche Sichtbehinderung sorgen.

2,1 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg fällt im Espace insgesamt leicht. Vorn gefällt der leicht erhöhte Sitz und der äußerst schmale Schweller. Dadurch kann man komfortabel Platz nehmen, ohne dass man einen zu großen Schritt ins Fahrzeug machen müsste. Nicht ideal ist jedoch die Schwellerhöhe. Die Beine müssen relativ weit angehoben werden. Das verhältnismäßig niedrige Dach sorgt dafür, dass große Personen den Kopf beim Ein-/Aussteigen einziehen müssen.

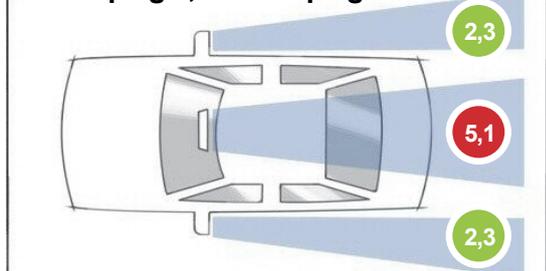


Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen etwas stärker eingeschränkt.

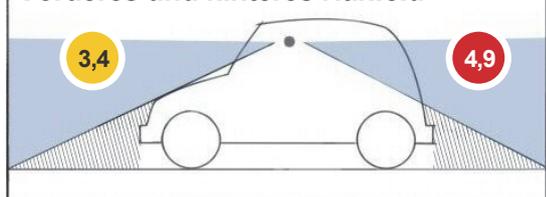
Rundumsicht



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

Äußerst angenehm geht das Ein- und Aussteigen im Fond vonstatten. Der Türausschnitt ist breit und hoch, der Schweller schmal und die Sitzhöhe beinahe optimal. Die Türen öffnen weit, bieten aber vor allem in engen Parklücken nicht die Vorteile von Schiebetüren, wie sie in einigen Konkurrenten verbaut sind. In die dritte Sitzreihe gelangt man noch ausreichend bequem. Die Außensitze der zweiten Reihe kann man mit einem Handgriff nach vorn schwenken, wodurch ein recht großer Einstiegsbereich frei gegeben wird. Über jeder Tür gibt es einen Haltegriff, der vor allem beim Aussteigen hilfreich sein kann. Der Espace ist bereits in der Grundausstattung mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Dabei werden die Türen automatisch entriegelt, wenn man sich mit der Fernbedienung nähert und wieder verriegelt, sobald man sich entfernt. Das System funktioniert insgesamt sehr gut. Nicht ideal sind die äußerst kleinen Tasten auf der wuchtigen Fernbedienung. Möchte man das Fahrzeug manuell ver-/entriegeln, lassen sich die Tasten kaum erföhlen. Die Türaufhalter sind vorn wie hinten kräftig ausgelegt und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen. Sie besitzen je drei Rastungen, die Tür wird dabei in der ersten Rastung nicht zu weit geöffnet, was in engeren Parklücken von Vorteil sein kann. Beim Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach, und beleuchten das Vorfeld. Zudem gibt es eine Umfeldbeleuchtung in den Spiegelgehäusen.

1,5 Kofferraum-Volumen*

+ Das Kofferraumvolumen fällt sehr großzügig aus. Ist die dritte Sitzreihe versenkt, passen bis zur Gepäckraumabdeckung 500 l in den Kofferraum. Entfernt man diese und belädt den Van bis zum Dach, steigt das Volumen auf 865 l. Dann passen bis zu 16 handelsübliche Getränkeboxen in den Kofferraum. Klappt man die zweite Sitzreihe um, liegt das Kofferraumvolumen bei 920 l (bis Fensterunterkante) bzw. bei 1.690 l (dachhoch).

- Nutzt man die im Testwagen verbaute dritte Sitzreihe, steht nur noch ein mickriges Volumen von 170 l zur Verfügung.



Das maximal nutzbare Kofferraumvolumen ist prächtig. Üppige 1.690 l Volumen stehen dann zur Verfügung. Werden allerdings alle Sitzplätze genutzt, verbleiben nur noch magere 170 l Volumen fürs Gepäck.

2,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die im Testwagen verbaute optionale elektrische Heckklappe kann per Knopfdruck an der Klappe oder über die Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Unter der geöffneten Klappe können Personen bis knapp 1,90 m aufrecht stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen. Das Ein- und Ausladen von Gepäck klappt dank der nicht zu hohen Ladekante (69 cm über der Fahrbahn) und des durchgehend ebenen Ladebodens weitgehend problemlos. Die Ladeöffnung ist sehr hoch und breit, das Kofferraumformat zudem gut nutzbar. Bei Dunkelheit wird das Ladeabteil einwandfrei beleuchtet.

1,8 Kofferraum-Variabilität

+ Die Sitze der zweiten und dritten Sitzreihe lassen sich einzeln nach vorn klappen. Der Klappmechanismus ist dabei äußerst komfortabel ausgeführt. Das von Renault als "Modulare One-Touch-Folding" bezeichnete System beinhaltet ein Bedienpanel im Kofferraum, auf welchem jeder Sitz einzeln angewählt oder alle zusammen nach vorn geklappt werden können. Wählt man den entsprechenden Sitz an, wird die Kopfstütze entriegelt, so dass die Sitzlehne ungehindert nach vorn klappen kann. Das System ist nicht nur praktisch, sondern sorgt auch für Eindruck. Zudem kann man über den Multifunktionsbildschirm vom Fahrerplatz aus die Sitze umklappen. Nur aufstellen muss man sie manuell.

– Kofferraumablagen sucht man im getesteten Modell mit dritter Sitzreihe vergebens. Es gibt lediglich Gepäckösen zur Ladungssicherung. Immerhin gibt es eine 12V-Stromversorgung. Ein Kofferraumtrennetz ist optional erhältlich. Der Mittelgurt der zweiten Reihe ist am Dach fixiert und muss vor dem Klappen der Lehne umständlich ausgehängt werden.

2,5 INNENRAUM

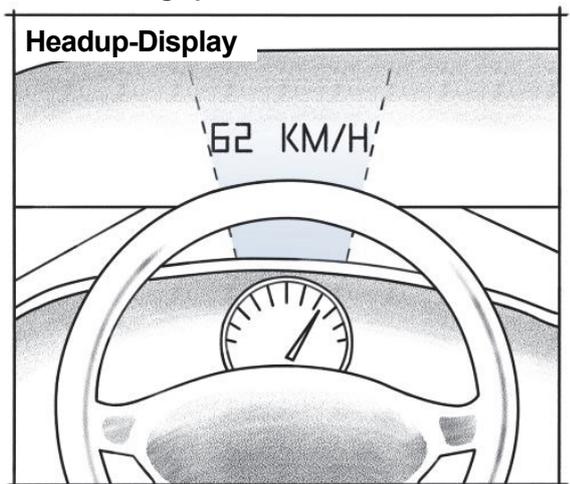
2,6 Bedienung

Das Bedienkonzept des Renault Espace ist auf den ersten Blick äußerst undurchsichtig und erfordert eine enorme Eingewöhnung. Viele Funktionen wurden in das große Touchdisplay in der Mittelkonsole integriert. So wurde zwar die Schalteranzahl auf ein Minimum reduziert, vor allem für die täglich benötigten Funktionen können sich dadurch aber hohe Ablenkungszeiten ergeben, da man zuerst ins entsprechende Menü wechseln muss. Die Klima- und Heizungsbedienung ist unübersichtlich, da es für einige Funktionen wie die Gebläseeinstellung oder Luftverteilung keine Tasten gibt und diese umständlich im Menü aufgerufen werden müssen. Zur Temperaturregelung gibt es zwar Drehräder, doch wird die Temperatur nicht direkt am Schalter angezeigt. Die wenigen Tasten für den Auto-Modus der Klimaanlage, die Heckscheibenheizung und die Umluftschaltung sind klein und während der Fahrt nicht auf einen Blick erkennbar. Ähnlich konfus erfolgt die Bedienung des serienmäßigen Multimedia- und Navigationssystems. Der Fahrer hat zwar die Möglichkeit, die Grundfunktionen über einen Bediensatelliten am Lenkrad zu steuern, doch am Radio selbst sucht man viele Tasten vergebens. Die berührungsempfindlichen Tasten für die Lautstärkeregelung reagieren nicht sehr sensibel und sind zu weit weg vom Fahrer - ein üblicher Drehregler wäre hier wünschenswert. Auch Schnellwahltasten und selbst eine Skip-Funktion für den Sendersuchlauf sucht man vergebens. Der Lichtschalter sowie der Drehregler für die Nebelleuchten sind im Blinkerhebel integriert und nicht ideal zu bedienen. Die Pedale sind zwar ordentlich angeordnet, doch fällt der Raum ums Gaspedal sehr gering aus. Mit großen Schuhen stößt man an die Verkleidung und kann unter Umständen versehentlich die Bremse betätigen. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum erreichbar. Beim Anschnallen kann je nach SitzEinstellung das Gurtschloss verdeckt werden, da die ausladende Mittelkonsole im Weg ist. Der Mittelgurt der zweiten Reihe ist ungünstig am Dach befestigt.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Länge einstellen. Der Schalthebel ist gut erreichbar, die Bedienung aber nicht auf Antrieb logisch. Starten lässt sich das Fahrzeug mittels Start-Knopf. Der Schlüssel kann dabei in der Tasche bleiben. Die Scheibenwischer werden mittels Regensensor gesteuert. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentenschaltung. Ein Fahr- und Fernlichtsensor sind Serie. Ein Tempomat samt Limiter gehört zum Serienumfang. Wählt man das optionale Cruising-Paket, findet man neben einem adaptiven Abstandregelsystem (ACC) auch ein Head-Up-Display an Bord. Beide Systeme funktionieren nicht schlecht, sind aber nicht so ausgereift wie in anderen Modellen.



Der neue Renault Espace vermittelt eine gute Verarbeitungsqualität sowie Funktionalität.



Eine ausfahrbare Scheibe aus dem Armaturenbrett zeigt Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen an. Dadurch muss der Blick nicht mehr so stark von der Straße nach unten auf den Tacho gesenkt werden, außerdem entfällt die Anpassung der Augen (Akkommodation) auf die unterschiedlichen Entfernungen von Fahrbahn und Kombi-Instrument.

Das ACC arbeitet nur in einem geringen Geschwindigkeitsbereich (40 bis 140 km/h) und das Head-Up-Display besteht aus einer ausfahrbaren Scheibe im Armaturenbrett. Bessere System blenden die Informationen direkt in die Windschutzscheibe ein. Alle Schalter bis auf die Luftdüsen-Drehrädchen sind einwandfrei beleuchtet - eine umfangreiche Ambientebeleuchtung mit verschiedenen wählbaren Farben ist in der getesteten Ausstattung Serie. Es gibt eine helle Innenraumbelichtung mit Leselampen. Das BOSE Surround Sound-System ist in der Top-Ausstattungsvariante Serie. Die zwölf Lautsprecher erzeugen einen klaren Klang mit kräftigen Bässen. Alle vier elektrischen Fensterheber haben einen Auf-/Abwärtsautomatik samt zuverlässig eingreifendem Einklemmschutz. Die Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Türe geöffnet wird. Die Vordersitze lassen sich elektrisch einstellen. Die Einstellungen werden bei Betätigung der Schalter im Mitteldisplay angezeigt. Das digitale Kombiinstrument wirkt insgesamt verspielt, die Anzeigen lassen sich je nach Fahrmodus individuell einstellen. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Anzeigen und Warnlampen. Die Segmentanzeigen für die Kühlmitteltemperatur und den Kraftstofffüllstand sind aber nur grob ablesbar. Bei nicht richtig geschlossener Türe oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt. Die Außenspiegel lassen sich mittels gut erreichbarem Schalter einstellen und können elektrisch angeklappt werden.

2,2 Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorn fällt zwar nicht schlecht aus, von einem Familienvan in der Mittelklasse würde man sich aber dennoch ein etwas großzügigeres Raumgefühl wünschen. Die hohe Seitenlinie, das verhältnismäßig flache Dach und die wuchtige Mittelkonsole lassen den Van enger wirken, als er es wirklich ist. Die Vordersitze lassen sich nur für bis zu knapp 1,90 m große Personen weit genug zurückfahren. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen. Beachten sollte man, dass die Kopffreiheit durch das im Testwagen verbaute Panorama-Glasdach ein gutes Stück eingeschränkt wird. Die Innenbreite des Espace fällt enorm aus.

2,9 Raumangebot hinten*

Für einen Van fällt das Platzangebot im Fond enttäuschend aus. Die Beinfreiheit ist zwar ordentlich, eingeschränkt ist jedoch die Kopffreiheit. Personen über 1,80 m stoßen mit dem Kopf am Dach an. Auch hier schränkt das optionale Panorama-Glasdach die Dachhöhe deutlich ein. Wer öfters mit Erwachsenen im Fond unterwegs ist, sollte daher auf das Glasdach verzichten.

⊕ An der Innenbreite gibt es nichts zu mäkeln. Der Espace ist breit genug, sodass auch drei Erwachsene bequem nebeneinander Platz finden.

⊖ Die dritte Sitzreihe eignet sich aufgrund der beengten Platzverhältnisse allenfalls für Kinder und für kurze Strecken. Das Platzangebot reicht gerade noch für 1,70 m große Personen.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Die dritte Sitzreihe hingegen nur für Personen bis 1,70 m.

2,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Espace ist insgesamt zufriedenstellend. Die Einzelsitze in der zweiten Reihe lassen sich separat längs verschieben. Die Lehnenneigung ist aber nicht einstellbar. Optional kann man in der dritten Reihe zwei Einzelsitze ordern, die sich bei Nichtgebrauch im Kofferraumboden versenken, aber nicht ausbauen lassen.

In der Ausstattungsvariante "Initiale Paris" ist der Espace serienmäßig mit einem adaptiven Fahrwerk ausgestattet. Die Dämpferkennlinie lässt sich über das Multi-Sense-System in drei Stufen zwischen "Comfort", "Neutral" und "Sport" einstellen.

+ Das adaptive Fahrwerk besitzt eine äußerst komfortable Grundauslegung, die für einen hohen Fahrkomfort sorgt, den Renault aber wenig dynamisch wirken lässt. Das ändert sich auch nicht im Sport-Modus, der zwar die Dämpfer deutlich strafft, aber deswegen nicht mehr Sportlichkeit in den Familienvan bringt. Angenehm ist das Verhalten im Neutral-Modus. Hier spricht die Federung sowohl bei groben Fahrbahnunebenheiten als auch bei feinen Wellen souverän an. Gleichzeitig halten sich die Aufbaubewegungen bei langen Bodenwellen und die Seitenneigung bei schneller Kurvenfahrt noch in Grenzen. Das ändert sich, wenn man in den Komfort-Modus schaltet. Hier hat es Renault schlicht übertrieben und zu viel Dämpfung herausgenommen. Vor allem an der Hinterachse wirkt der Espace dann unterdämpft, was bei voller Beladung zu deutlichem Nachschwingen führen kann. Im Extremfall können die Dämpfer dann sogar durchschlagen. Fazit: Das adaptive Fahrwerk des Espace sorgt im Neutral-Modus für äußerst komfortorientierte Fahreigenschaften - sowohl auf den Sport- als auch auf den Comfort-Modus kann man im Alltag getrost verzichten, da beide Modi die Ausgewogenheit zunichte machen und entweder unnötig Unruhe in das Fahrzeug bringen oder den Van zur Schiffschaukel machen.

In der Top-Ausstattung "Initiale Paris" ist der Espace mit elektrisch einstellbaren Vordersitzen samt Memory-Funktion auf der Fahrerseite ausgestattet. Zusätzlich findet man an allen Sitzen der ersten und zweiten Reihe spezielle Relax-Kopfstützen vor, die den Kopf durch Wangen seitlich abstützen. Die Nappaleder-Ausstattung zeigt dank perforierter Oberflächen eine zufriedenstellende Atmungsaktivität. Eine Sitzlüftung ist aber nicht lieferbar. Eine Sitzheizung vorn ist Serie, für die äußeren Rücksitze kann diese optional erworben werden.

+ Der Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Zudem findet man elektrisch einstellbare Lordosenstützen (in Höhe und Intensität einstellbar) und eine Massagefunktion vor. Dabei werden Luftpolster in der Rückenlehne entsprechend dem gewählten Massageprogramm befüllt bzw. entleert und wirken so bei langen Autofahrten der Ermüdung der Muskulatur entgegen. Der Sitzkomfort auf den Vordersitzen ist gut. Die Lehnen sind angenehm konturiert und bieten dem Rücken festen Halt. Auch die Sitzflächen sind komfortabel gepolstert. Die Oberschenkelaufgabe ist in mehreren Stufen ausziehbar und kann so unterschiedlichen Personengrößen angepasst werden. Auf der stabilen Fußablage kann man sein linkes Bein fest abstützen. In der Summe finden Personen unterschiedlicher Größe eine angenehme Sitzposition vor. Einzig der Seitenhalt bei schneller Kurvenfahrt lässt etwas zu wünschen übrig. Nicht ganz so komfortabel wie vorn geht es in der zweiten Sitzreihe zu. Dennoch lassen sich auf den drei Einzelsitzen auch längere Strecken bequem bewältigen. Die Lehnen sind angenehm konturiert und bieten somit guten Halt, sind aber verhältnismäßig eng geschnitten. Vor allem bei korpulenteren Personen können die Seitenwangen im Schulterbereich drücken. Auch wenn die Sitzfläche angenehm gepolstert ist, sitzt man darauf nur zufriedenstellend. Da der Abstand zwischen Boden und Sitzfläche recht gering ist, hat man eine geringe Oberschenkelaufgabe.

– Wenig komfortabel geht es in der dritten Reihe zu. Die Sitze sind nicht konturiert und hart gepolstert. Man sitzt in unbequemer Hockhaltung und stark angewinkelten Beinen. Größeren Personen können so nicht einmal kurze Strecken zugemutet werden.

1,9 Innengeräusch

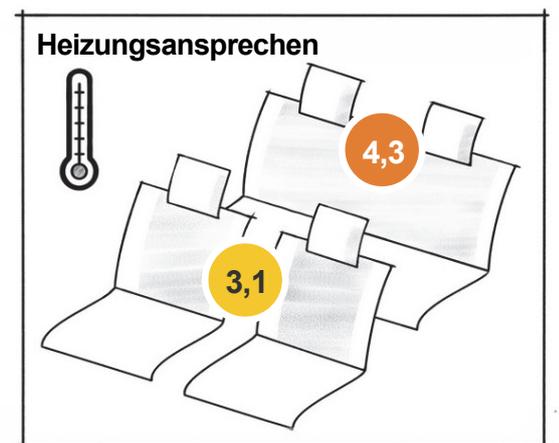
+ Der Geräuschpegel im Innenraum fällt angenehm niedrig aus. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) wurde ein durchschnittliches Innenraumgeräusch von 67,1 dB(A) ermittelt. Der Dieselmotor ist gut vom Innenraum abgeschottet und nur bei hohen Drehzahlen deutlicher präsent. In der Ausstattungsvariante "Initiale Paris" findet man serienmäßig das BOSE Surround Sound-System an Bord. Dieses System beinhaltet laut Hersteller eine "Active Noise Cancellation". Dabei sollen durch gezielten Gegenschall im Innenraum die Motorgeräusche reduziert werden. Auch die Windgeräusche halten sich für einen Familienvan mit hohem Aufbau in Grenzen, nehmen erst bei hohen Geschwindigkeiten überproportional zu. Reifen- und Fahrwerksgeräusche sind kaum vorhanden. Selbst auf schlechten Straßen poltert das Fahrwerk nicht.

2,4 Klimatisierung

Serienmäßig findet man im Espace eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. In der getesteten Top-Ausstattung können sich die Fondpassagiere zudem die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich in vorgegebenen Stufen für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Im ADAC Heizungstest fällt das Ergebnis insgesamt nur mäßig aus. Während die vorderen Insassen noch relativ schnell einen warmen Innenraum vorfinden, müssen sich die Fondpassagiere lange gedulden. Vor allem die Fußbereiche werden nur zögerlich erwärmt.

+ Eine automatische Umluftsteuerung sorgt stets für angenehme Luft im Innenraum. Ein Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Als nettes Gimmick wird im R-Link-System die über den Luftgütesensor ermittelte Luftqualität grafisch dargestellt.

– Durch die riesige, schräg stehende Panorama-Windschutzscheibe wird der Innenraum bei Sonneneinstrahlung stark aufgeheizt.



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

2,8 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen*

Für den Espace stehen zwei Dieselmotorisierungen zur Verfügung, die vom Grundaufbau weitgehend identisch sind. Beide Vierzylinder-Motoren haben 1,6 l Hubraum. Während der Dieselmotor des dCi 130 jedoch über einen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie verfügt, kommen im dCi 160 zwei Turbolader zum Einsatz. Der kleinere der beiden Lader arbeitet bei niedrigen Drehzahlen, während der größere sich erst bei hohen Drehzahlen dazu schaltet. Dadurch wird ein gleichmäßiger Drehmomentverlauf über ein weites Drehzahlband erreicht.

In der Praxis zeigt sich der 160 PS Diesel durchaus drehfreudig und sorgt in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe für zufriedenstellende Fahrleistungen. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h absolviert der Espace dCi 160 in rund 6,8 s. Das maximale Drehmoment von 380 Nm liegt bereits bei 1.750 1/min an.

– Trotz Stufenaufladung besitzt das Fahrzeug eine ausgeprägte Anfahrschwäche, was ungünstig ist, wenn schnelles Anfahren (z.B. einfädeln im fließenden Verkehr) gefordert ist.

2,2

Laufkultur

+ Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors ist angenehm. Der Motor ist gut vom Innenraum abgeschottet, wodurch kaum Vibrationen zu den Insassen übertragen werden. Dröhnen verkneift sich der Selbstzünder weitgehend - nur bei niedrigen Drehzahlen (< 1.500 1/min) brummt es unter Last auch mal im Innenraum. Dieser Drehzahlbereich wird durch die Steuerung des Automatikgetriebes aber geschickt umgangen, sobald man etwas stärker Gas gibt. Nur im manuellen Modus kann man unter Last auch mal in diesen niedrigen Drehzahlbereich fallen.

2,7

Schaltung

Wählt man den stärkeren der beiden Dieselmotoren, findet man serienmäßig ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe an Bord.

+ Im normalen Fahrbetrieb wechselt das Doppelkupplungsgetriebe die Gänge äußerst sanft und weitgehend ruckfrei. Je nach Fahrsituation ist aber auch mal eine kurze Zugkraftunterbrechung spürbar. Nicht mehr ganz so souverän agiert das Getriebe, wenn man plötzlich Leistung abrufen will. Dann dauert es kurz, bis die Automatik in einen niedrigeren Gang gewechselt hat. Hektisch wirken die Schaltvorgänge aber nie. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos und startet den Motor nach einer Stopp-Phase spontan, um eine zügige Weiterfahrt zu ermöglichen. Eine Berganfahrhilfe gibt es serienmäßig.

– Die Bedienung des Automatikwählhebels ist äußerst gewöhnungsbedürftig. Es gibt keine Rastungen und man muss immer erst in die linke Gasse wechseln, um in die Stufe D oder R zu wechseln. Tippt man den Hebel nur nach oben oder unten, aktiviert sich der manuelle Schaltmodus. Oft dauert es kurz, bis zwischen dem Vorwärts- und Rückwärtsgang gewechselt wird. Es gibt keine Parkstellung, immerhin wird beim Abstellen automatisch die Handbremse angezogen. Das Anfahren klappt nur zufriedenstellend. Die Kriechfunktion setzt erst verzögert ein und lässt sich nicht perfekt dosieren.

2,3

Getriebeabstufung

+ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes passt insgesamt recht gut zum Motor. Durch die lange Gesamtübersetzung sind die Gänge aber recht weit gespreizt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit rund 2.250 1/min.

2,1

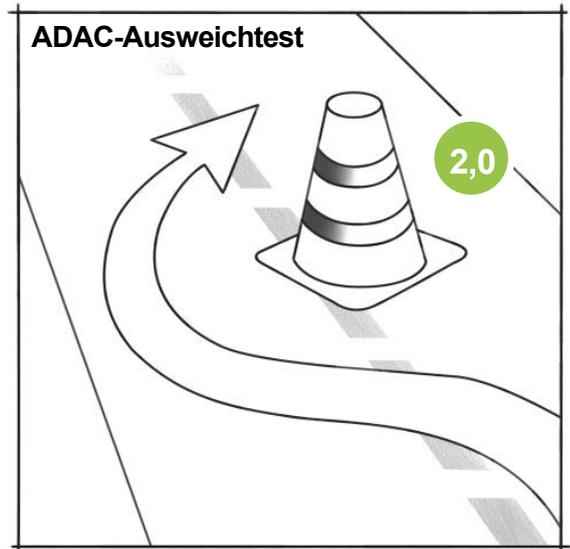
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der Familienvan überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert der Espace dank der in dieser Variante serienmäßigen Allradlenkung (4CONTROL) recht spontan auf den Lenkbefehl und stabilisiert sich dann sofort wieder. Spurrillen bringen den Van nicht aus der Ruhe, einzig bei einseitigen Fahrbahnverwerfungen kann das Fahrzeug durch die weiche Grundauflegung auch mal versetzt werden. Den ADAC Ausweichtest meistert der Renault unspektakulär und bleibt dabei immer sicher beherrschbar. Schon beim Anlenken neigt sich die Karosserie recht stark, lenkt man gegen, schiebt der schwere Van stark über die Vorderräder und wird dann sofort vom effizient regelnden ESP eingefangen. Durch die elektronischen Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut und der Fahrer kann den Espace problemlos in die Ausfahrgasse zurücklenken. Das Verhalten ist zwar insgesamt wenig dynamisch, aber selbst bei höheren Geschwindigkeiten immer sicher. Das untersteuernde Verhalten merkt man auch bei schneller Kurvenfahrt. Schon früh verlieren die Vorderräder an Halt und der Espace rutscht behäbig und dadurch gut kontrollierbar über die Vorderräder. Auch hier ist das ESP sofort zur Stelle und regelt das Fahrzeug ein. Durch den breiten Grenzbereich sind immer genügend Sicherheitsreserven vorhanden, um nicht vom rechten Kurs abzukommen. Lastwechselreaktionen bei abrupter Leistungswegnahme während der Kurvenfahrt sind kaum vorhanden. Dank effizient regelnder Traktionskontrolle samt elektronischem Sperrdifferential kommt man mit dem Frontantrieb auch auf rutschigem Untergrund zufriedenstellend voran. Die Traktionskontrolle "Extended Grip" kann in zwei Stufen eingestellt werden. Im Standard-Modus wird bei Schlupf lediglich die Motorleistung zurück geregelt, im Expert-Modus werden die Räder ausschließlich durch Bremseingriffe am Durchdrehend gehindert, nicht aber die Motorleistung gedrosselt.

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.

2,5

Lenkung*

Der Renault Espace ist erstmals in diesem Segment mit einer mitlenkenden Hinterachse erhältlich. Das 4CONTROL-System ist in der getesteten Top-Ausstattung serienmäßig an Bord. Je nach Fahrgeschwindigkeit und gewähltem Fahrprogramm lenken die Hinterräder leicht mit und verbessern so die Agilität des großen Familienvans. Bei niedrigen Geschwindigkeiten schlagen die Hinterräder mit maximal 3,5 Grad in entgegengesetzter Richtung zur Vorderachse ein und verkleinern somit den Wendekreis. Der liegt bei der gemessenen Variante dennoch bei nicht gerade niedrigen zwölf Meter. Fährt man schneller, steuert die Allradlenkung in dieselbe Richtung wie die Vorderräder. Damit wird bei Kurvenfahrt den Fliehkräften entgegengewirkt, was der Fahrstabilität zugute kommt. Schon bei kleinen Lenkwinkeln um die Nulllage spricht die Lenkung spontan an. Vor allem im Sport-Modus ist die mitlenkende Hinterachse deutlich spürbar und lässt den Espace handlich wirken. Je nach Fahrsituation kann es jedoch vorkommen, dass die Zielgenauigkeit unter der direkten Auslegung leidet. Gelegentlich fällt es schwer, eine konstante Kurve zielgenau mit einem Lenkeinschlag zu durchfahren. Es muss vor allem bei kleinen Lenkwinkeln auch mal korrigiert werden. Das Lenkgefühl ist nicht schlecht, man würde sich aber vor allem bei höheren Geschwindigkeiten noch etwas mehr Rückmeldung wünschen.

+ Punkten kann die Lenkung im Stadtverkehr, auch wenn der Wendekreis nicht gerade klein ausfällt. Die Lenkung ist leichtgängig und der Lenkaufwand fällt gering aus. Um von Anschlag zu Anschlag zu lenken, sind nur knapp 2,5 Lenkradumdrehungen nötig.

1,6 Bremse

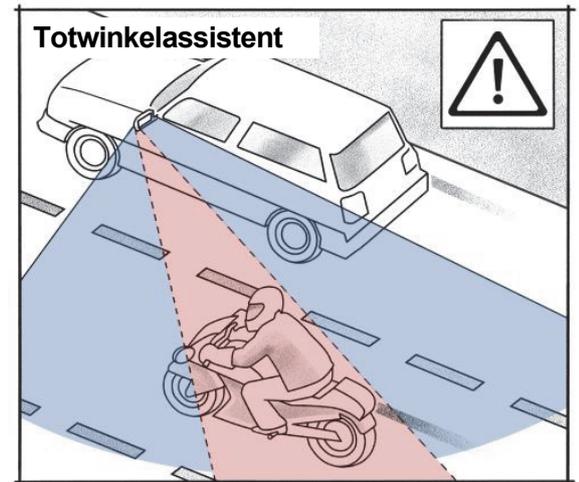
+ Der Renault Espace überzeugt mit seiner standfesten und effektiven Bremsanlage, die kurze Bremswege ermöglicht. Aus 100 km/h steht der Espace bereits nach 35,0 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Dunlop Sport Maxx RT der Größe 235/55 R19 101W). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich zufriedenstellend dosieren. Die Spurtreue bei einer Bremsung in der Kurve ist gut.

1,6 SICHERHEIT

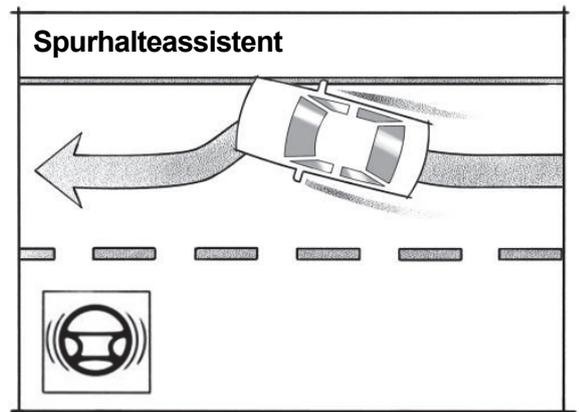
0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Renault Espace bietet bereits ab der mittleren Ausstattungsvariante "Intens" serienmäßig eine ganze Reihe an Assistenzsystemen, die die Fahrsicherheit stark erhöhen. Neben den obligatorischen Sicherheitssystemen wie ESP und Reifendruckkontrollsystem (direkt messend mit Anzeige des Reifendrucks) findet man in der Ausstattung "Intense" auch ein vorausschauendes Notbremssystem samt Kollisionswarnung, einen Spur- und Totwinkelassistenten sowie eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung an Bord. In der Top-Ausstattung "Initiale Paris" gibt es zudem eine Allradlenkung, die im Grenzfall stabilisierend eingreifen kann. Diese Fülle an serienmäßig verbauten Assistenten findet man bei kaum einem anderem Fahrzeug in dieser Klasse.

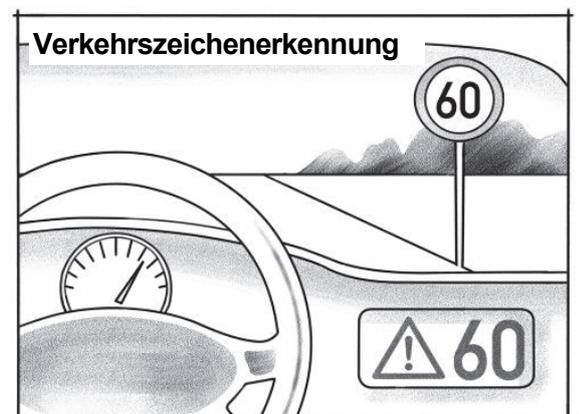
+ Das Notbremssystem erkennt über einen Frontradar vorausfahrende Fahrzeuge und warnt den Fahrer bei dauerhafter Unterschreitung des Sicherheitsabstandes oder bei Kollisionsgefahr. Droht ein Auffahrunfall und der Fahrer reagiert nicht oder bremst zu schwach, leitet das System automatische eine Bremsung ein, um die Kollision zu vermeiden bzw. die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern. Nicht integriert ist jedoch ein City-Notbremssystem. Bei niedrigen Stadtgeschwindigkeiten kann so keine automatische Bremsung eingeleitet werden. Der Spurverlassenswarner gibt eine akustische Warnung aus, wenn der Fahrer unabsichtlich (ohne Blinkerbetätigung) eine Fahrbahnmarkierung überfährt. Der Totwinkelassistent scannt dagegen den seitlichen Bereich des Fahrzeugs und warnt den Fahrer, wenn sich bei einem Spurwechsel ein Fahrzeug auf der Nachbarspur befindet.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Beide Systeme arbeiten zwar zuverlässig, geben aber nur eine Warnung aus, ohne aktiv einzugreifen. Dabei erfolgen nur optische oder akustische Warnungen, die auf Dauer nerven können. Eine zielgerichtete haptische Warnung wäre hier sinnvoller. Die verbaute Frontkamera bietet noch weitere Funktionen: So werden Verkehrszeichen (z.B. Tempolimits) erkannt und dem Fahrer im Kombidisplay eingeblendet. Zusätzlich werden diese bei eingeschaltetem Speedlimiter auf den Geschwindigkeitsbegrenzer übertragen. Nähert man sich der eingestellten Geschwindigkeit, spürt man einen Widerstand im Gaspedal. Die Allradlenkung ermöglicht es, auch die Hinterräder in geringem Grad mitlenken zu lassen, was in einer kritischen Fahrsituation die Fahrsicherheit erhöhen kann. Rückleuchten in den Türen weisen nachts den fließenden Verkehr auf geöffnete Türen hin. Es sind serienmäßig helle LED-Bremsleuchten verbaut, die eine kürzere Reaktionszeit als übliche Glühbirnen haben. Bei einer Notbremsung wird automatisch der Warnblinker aktiviert, der durch schnelles Blinken den nachfolgenden Verkehr frühzeitig auf die brenzlige Situation aufmerksam macht.

– Nicht perfekt ist die Gestaltung des Warnblinkerschalters. Die Taste ist recht tief im Armaturenbrett angebracht und könnte zudem etwas größer sein. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrrichtungsanzeige verwendet werden, was vor allem beim Abschleppen hinderlich sein kann.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Renault Espace überzeugt mit einer guten passiven Sicherheit. Die Sicherheitsausstattung ist umfangreich. Neben Front- und Seitenairbags vorn und durchgehenden Kopfairbags (nicht dritte Sitzreihe) findet man vorn und an den äußeren Sitzen der zweiten Reihe Gurtkraftbegrenzer samt Gurtstraffer vor. Der Mittelsitz der zweiten Reihe ist mit einem Gurtkraftbegrenzer ausgestattet.

+ Bei den ADAC Crashtests erreicht der Espace bei der Insassensicherheit gute 82 Prozent der möglichen Punkte. Insgesamt gibt es für den Familienvan die vollen fünf Sterne (Stand: 04/2015). Die Kopfstützen vorn reichen in der Höhe selbst für knapp 1,95 m Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um bei einem Heckaufprall die volle Schutzwirkung entfalten zu können. Die vorderen Sitze sind mit einer Anschnallerinnerung ausgestattet. Für alle hinten Sitzenden wird den Fahrer der Anschnallstatus angezeigt.

– Deutlichen Nachholbedarf gibt es bei der Gestaltung der hinteren Kopfstützen. Sie lassen sich nicht weit genug herausziehen und reichen so nur für kleine Personen bis 1,60 m. Zudem sind sie recht weit vom Kopf entfernt. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es zwar Halterungen im Kofferraum, doch können diese bei voll beladenem Kofferraum im Notfall nicht schnell genug erreicht werden.

1,3 Kindersicherheit

Die Kindersicherheit des Espace erfüllt in fast allen Punkten die Erwartungen, die man an einen Familienvan stellt. Die Sicherheitsausstattung ist vollständig, und auf allen Sitzplätzen lassen sich Kindersitze befestigen.

+ Bei den ADAC Crashtests schneidet der Espace mit 89 Prozent der möglichen Punkte sehr gut ab. Alle drei Sitzplätze der zweiten Reihe sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. Bei Bedarf lassen sich so auch drei Kindersitze nebeneinander befestigen. Aber auch mit den normalen Gurten gelingt eine einfache und lagestabile Befestigung der Kindersitze. Einzig aufgrund der etwas weichen Sitzpolster der Außensitze benötigt man etwas mehr Kraft, um die Gurt fest anzuziehen. Auch in der optionalen dritten Reihe sind Kindersitze erlaubt. Aufgrund der engen Platzverhältnisse sollten diese aber nur im Notfall dafür verwendet werden. Erlaubt sind Kindersitze aber laut Hersteller sowohl in der zweiten als auch in der dritten Sitzreihe. Der Beifahrersitz eignet sich dank abschaltbarer Beifahrerairbags zwar prinzipiell auch für Kindersitze, doch sind laut Betriebsanleitung nicht alle Altersgruppen erlaubt.

Sitze der Klasse 1 und Klasse 2 dürfen hier trotz deaktivierbarer Airbags nicht montiert werden. Alle elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Fenstereinklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren kann zusammen mit der Deaktivierung der hinteren Fensterheber über eine Taste an der Fahrertür aktiviert werden.

2,3 Fußgängerschutz

⊕ Der Fußgängerschutz des großen Familienvans fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug 70 Prozent der möglichen Punkte. Bis auf die noch zu aggressiv gestalteten Dachsäulen der Windschutzscheibe sind alle Bereiche gut entschärft, um das Verletzungsrisiko bei einem Fußgängerprall zu reduzieren.

2,7 UMWELT/ECOTEST

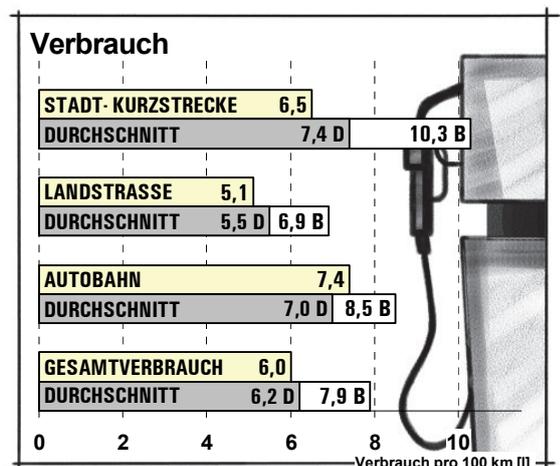
3,5 Verbrauch/CO₂*

Im CO₂-Kapitel des EcoTest mag der Espace dCi 160 nicht so ganz überzeugen. Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 192 g/km reicht es in diesem Kapitel des EcoTest nur für 25 Punkte. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,0 l/100 km. In der Stadt sind es 6,5 l, auf der Landstraße 5,1 l und auf der Autobahn 7,4 l pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

Ein gutes Ergebnis erhält der Van bei der Schadstoffbewertung, auch wenn er sich im anspruchsvollen Autobahnzyklus einen Patzer erlaubt. Während die einzelnen Schadstoffgruppen sonst keine Auffälligkeiten zeigen, steigt der Ausstoß an Stickoxiden auf der Autobahn erheblich an. Hier merkt man die günstige Lösung, die Renault zur Einhaltung der Euro6-Abgasnorm verbaut hat. Renault verzichtet auf eine bei so großen und schweren Fahrzeugen übliche Nachbehandlung mit SCR-Kat sowie AdBlue und verbaut stattdessen einen günstigeren NO_x-Speicherkat. Die bei Renault genannte "NO_x-Falle" kann zwar die Grenzwerte der Abgasnorm Euro6 im Zulassungszyklus einhalten, fährt man jedoch mit höherer Last (ADAC Autobahnzyklus), steigen die NO_x-Werte stark an (0,9 g/km). Dadurch verspielt der Espace wichtige Punkte im Schadstoffkapitel (42 Punkte) und verpasst so knapp den vierten Stern im ADAC EcoTest (67 Punkte).

⊕ Bis auf die erhöhten Stickoxide auf der Autobahn liegen alle Abgaswerte auf sehr niedrigem Niveau.



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

3,9

AUTOKOSTEN

2,1

Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Espace dCi 160 im Klassenvergleich noch recht sparsam mit dem etwas günstigeren Diesel-Kraftstoff umgeht, fallen die Betriebskosten niedrig aus.

3,2

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,3

Wertstabilität*

Für den ganz neu auf dem Markt erhältlichen Renault Espace kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

5,5

Kosten für Anschaffung*

⊖ In der getesteten Top-Ausstattung ist der Espace dCi 160 äußerst teuer. Kein Wunder, verlangt Renault für den "Initiale Paris" auch stolze 46.200 Euro. Empfehlenswerter ist da die nächst niedrigere Ausstattungsvariante "Intens", die über 6.000 Euro billiger ist. Schon diese Version kann mit einer reichhaltigen Komfort- und Sicherheitsausstattung punkten. Verzichten muss man dann aber auf einige Annehmlichkeiten, wie die elektrisch einstellbaren Vordersitze mit ausziehbarer Oberschenkelauflege, die Relax-Kopfstützen oder das optionale DVD-Entertainmentsystem auf den Rücksitzen.

5,5

Fixkosten*

⊖ Nicht punkten kann das Fahrzeug bei den Fixkosten. Jährlich werden 208 Euro an Kfz-Steuer fällig. Dazu gesellen sich äußerst ungünstige Versicherungseinstufungen (KH: 20; VK: 26, TK: 23).

3,8

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen vor allem aufgrund der hohen Fixkosten und des enormen Anschaffungspreises verhältnismäßig hoch.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	ENERGY TCe 200 EDC	ENERGY dCi 130	ENERGY dCi 160 EDC
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1618	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	147 (200)	96 (130)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	260/2500	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	8,6	10,7	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	211	191	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,2 S	4,5 D	4,7 D
CO2 [g/km]	140	119	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/26/23	20/26/23	20/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	124	200	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	809	739	788
Preis [Euro]	38.450	33.550	40.150

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi
 GR = Van

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1598 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	4000 1/min
Maximales Drehmoment	380 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R19
Reifengröße (Testwagen)	235/55R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6/12 m
Höchstgeschwindigkeit	202 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,7 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/5,1/7,4 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	123 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	192 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4857/1888/1675 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2130 mm
Leergewicht/Zuladung	1815 kg/656 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500 l/920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	58 l
Reichweite	965 km
Garantie	3 Jahre / 150.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	93 Euro
Monatliche Werkstattkosten	67 Euro
Monatliche Fixkosten	152 Euro
Monatlicher Wertverlust	540 Euro
Monatliche Gesamtkosten	852 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23
Grundpreis	46.200 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch (Cruising-Paket)	850 Euro ^o
Aktivlenkung (Allradlenkung)	Serie
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display (Cruising-Paket)	850 Euro ^o
Kollisionswarnung	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	Serie

INNEN

2. Sitzreihe, Einzelsitze	Serie
3. Sitzreihe voll versenkbar	1.200 Euro ^o
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Montage)	499 Euro
Lackierung Metallic	700 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	1.100 Euro ^o

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen