



Renault Kadjar ENERGY TCe 130 Bose Edition

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)



Auch Renault möchte im begehrten, aber hart umkämpften SUV-Segment Marktanteile erobern und setzt mit dem Kadjar auf ein Modell, das weitgehend auf dem Nissan Qashqai basiert. Die Karosserie wurde dafür gekonnt an das Renault-Markengesicht angepasst, die Technik darunter ist jedoch weitgehend mit der des japanischen Bestsellers identisch. Das in der unteren Mittelklasse positionierte SUV wird mit einem Turbobenziner und zwei Turbodieselmotoren angeboten. Im Test tritt der 130 PS starke Turbobenziner an, der im nur 1,4 Tonnen schweren Kadjar stets für ausreichend Vortrieb sorgt, in Sachen Verbrauch aber keine Glanzpunkte setzen kann. Im Test wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 l/100 km ermittelt. Zusammen mit dem leicht erhöhten Schadstoffausstoß (Feinstaub und Kohlenmonoxid) hat das französische SUV nicht mehr als drei Sterne im EcoTest verdient. Punkten kann der in Spanien gebaute Renault mit einem großzügig bemessenen Innen- und Kofferraum sowie einem ordentlichen Fahrkomfort. Die Sitze zeigen sich vorn körpergerecht konturiert und sorgen für guten Halt. Umfangreich fällt das Angebot an aktiven Assistenzsystemen aus. Spurverlassenswarner, Verkehrszeichenerkennung und Voll-LED-Scheinwerfer mit Fernlichtassistent sind in der getesteten Ausstattungsvariante Serie. Gegen Aufpreis gibt es zudem ein Notbremssystem sowie einen Totwinkelassistenten. Negativ fallen der fehlende Einklemmschutz an den elektrischen Fensterhebern sowie die mäßige Rundumsicht auf. Das Gesamtpaket ist durchaus stimmig, der Anschaffungspreis fällt aber sehr hoch aus. Für den Testwagen müssen mindestens 28.490 Euro aufgewendet werden. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Ford Kuga, Hyundai ix35, KIA Sportage, Mazda CX-5, Nissan Qashqai, VW Tiguan.

ADAC-URTEIL

2,4

AUTOTEST

4,0

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,6

Familie

3,5

Stadtverkehr

2,5

Senioren

2,3

Langstrecke

2,4

Transport

2,8

Fahrspaß

3,2

Preis/Leistung

+ Voll-LED-Scheinwerfer Serie (ausstattungsabhängig), großzügiger Innen-/Kofferraum, gute Bremsleistung

- schlechte Sicht nach hinten, hoher Kraftaufwand beim Rangieren, großer Wendekreis, kein Fenstereinklemmschutz, erhöhter Ausstoß an Feinstaubpartikeln

Stand: April 2016
Text: D. Silvestro

Der Renault Kadjar ist insgesamt solide verarbeitet, bietet aber im Detail noch Raum für Verbesserungen. Die Karosserieverarbeitung macht mit weitgehend gleichmäßigen Spaltmaßen und passgenau verbauten Anbauteilen einen guten Eindruck, der jedoch durch mehrteilig geschweißte Türrahmen, nicht ideal versiegelte Bördelkanten und teils scharfe Kanten im Motorraum und an der Tankklappe gemindert wird. Der Kofferraum ist einwandfrei ausgekleidet, wobei auch hier Details wie die billig wirkende Kofferraummatte stören. Die Türschweller sind mittels zweier Dichtlippen ordentlich gegen Verschmutzung geschützt - es fehlen aber Einstiegsleisten, die die lackierten Schweller vor Kratzern schützen. Der Motorraum ist von unten gut verkleidet, nur im hinteren Bereich zeigt sich der Unterboden zerklüftet und unverkleidet. Front- und Heckschürzen verfügen jeweils über unlackierte untere Hälften, wodurch kleine Parkrempler nicht so stark auffallen. An den Türen gibt es zwar Stoßleisten, diese sind aber zu tief verbaut und können deshalb nicht optimal wirken. Die Radhausumrandungen bestehen ebenfalls aus Kunststoff.

- +** Der Innenraum wirkt insgesamt ordentlich verarbeitet. Optisch präsentiert sich das Cockpit ansprechend. Mit Stoff bezogene A-Säulen, Chrom-Applikationen und mit Kunstleder und Kontrastnähten überzogene Armaturen werten den Innenraum auf. Der obere Teil des Armaturenbretts ist geschäumt und besitzt eine gute Haptik.
- Nicht perfekt präsentiert sich der Innenraum an einigen Stellen, die nicht im direkten Sichtfeld der Insassen liegen. Weder der untere Teil des Armaturenbretts noch die Türverkleidungen sind geschäumt und fühlen sich billig an. Die schwere Motorhaube wird nur über einen Haltestab offen gehalten (keine Gasdruckfeder). Um sie anzuheben, ist ein erhöhter Kraftaufwand erforderlich. Um den Tankdeckel zu öffnen, muss ein schlecht auffindbarer Hebel links unter dem Lenkrad gezogen werden. Da sich der Hebel für die Tankklappenentriegelung direkt neben dem Öffner für die Motorhaube befindet, können die beiden Hebel sehr leicht verwechselt werden. Der Tankstutzen besitzt weder eine Schutzklappe noch einen Fehlbetankungsschutz, sodass der Kadjar leicht mit falschem Kraftstoff betankt werden kann.

Die Alltagstauglichkeit des Kadjar TCe 130 ist insgesamt zufriedenstellend. Es stehen vier vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz hinten in der Mitte zur Verfügung, der sich nur für Kurzstrecken eignet. Die zulässige Zuladung beträgt akzeptable 461 kg. Mit einer Länge von 4,45 m und einer Breite von 2,06 m (inkl. Außenspiegel) gehört das SUV aber nicht zu den stadttauglichsten Fahrzeugen. In Verbindung mit dem Benzinmotor dürfen gebremste Anhänger bis zu einer Gesamtmasse von 1.500 kg und ungebremste bis 690 kg gezogen werden. Die zulässige Stützlast beträgt bei allen Motorisierungen 75 kg - das reicht, um auch zwei schwere E-Bikes mittels Heckträger zu transportieren.

- +** Mit einer Tankfüllung (55 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten von rund 805 km möglich. Auf der stabilen Dachreling (Serie) dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden.
- Für das Fahrzeug gibt es nur ein Reifenreparaturset, das sich bei einem Reifenschaden schnell als unbrauchbar erweisen kann. Ein Ersatz-/Notrad ist prinzipiell gegen Aufpreis erhältlich, nicht aber für die getestete Ausstattungsvariante Bose-Edition. Der Testwagen ist mit einem Radmutternschlüssel ausgestattet, einen Wagenheber sucht man vergebens.

2,8 Sicht

Im Sichtkapitel schneidet das SUV zufriedenstellend ab. Die Rundumsicht ist noch akzeptabel, stark eingeschränkt wird der Blick jedoch nach schräg hinten. Die zusätzlichen Seitenfenster zwischen den massiven Dachsäulen bringen kaum Vorteile. Sowohl die Fahrzeugfront als auch das Heck lassen sich zufriedenstellend abschätzen. Hindernisse vor dem Fahrzeug sind befriedigend einsehbar. Die Scheibenwischer haben einen zufriedenstellenden Wirkungsbereich, oben rechts bleibt ein größerer Bereich allerdings unberührt. Gegen Aufpreis ist eine beheizbare Windschutzscheibe erhältlich (Winter-Paket, nicht im Testwagen).

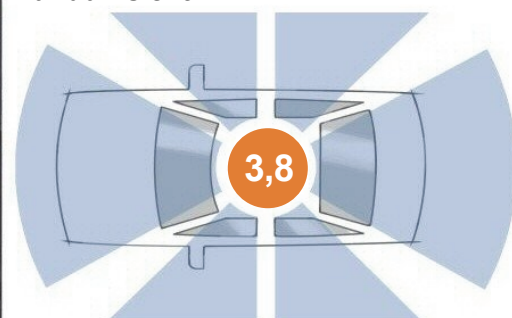
+ Dank der erhöhten Sitzposition hat man einen guten Überblick auf das Verkehrsgeschehen. Der Kadjar Bose Edition ist serienmäßig mit Voll-LED-Scheinwerfern ausgestattet, die für eine gute Fahrbahnausleuchtung sorgen. Zum Serienumfang gehört der Fernlichtassistent, der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Darüber hinaus besitzen die Nebelscheinwerfer ab Werk eine Abbiegelichtfunktion. Die Außenspiegel sind groß, der linke besitzt einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert. Der Innenspiegel blendet optional bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, die Funktion lässt sich deaktivieren (nicht im Testwagen). Ab Werk besitzt der Kadjar (Bose Edition) Parksensoren an Front und Heck, die beim Rangieren helfen. Optional erhältlich sind eine Rückfahrkamera und 360°-Sensoren. Dann gibt es zusätzlich seitlich an den Stoßfängern Sensoren und es wird eine visuelle Einparkhilfe aus der Vogelperspektive im Hauptbildschirm angezeigt. Darüber hinaus gibt es optional einen Einparkassistenten. Dieser lenkt das Fahrzeug in geeignete Parklücken (längs und quer zur Fahrbahn), der Fahrer muss lediglich die Geschwindigkeit vorgeben (im Testwagen).

- Der Innenspiegel ist klein, wodurch auch das Sichtfeld klein ausfällt. Niedrige Objekte lassen sich hinter dem Fahrzeug aufgrund der hohen Karosserie nur sehr schlecht erkennen - die optionale Rückfahrkamera ist daher eine sinnvolle Empfehlung.

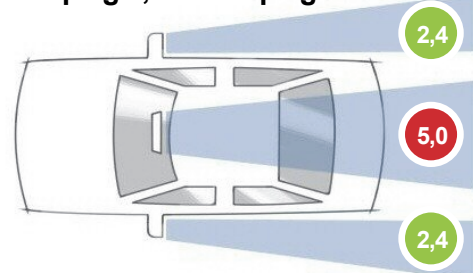


Die Sicht gerade nach schräg hinten ist beim Kadjar sehr stark eingeschränkt. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera wird so zum Pflichtkauf.

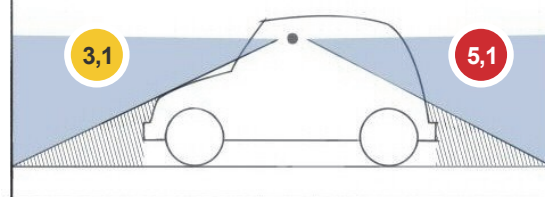
Rundumsicht



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.

2,5 Ein-/Ausstieg

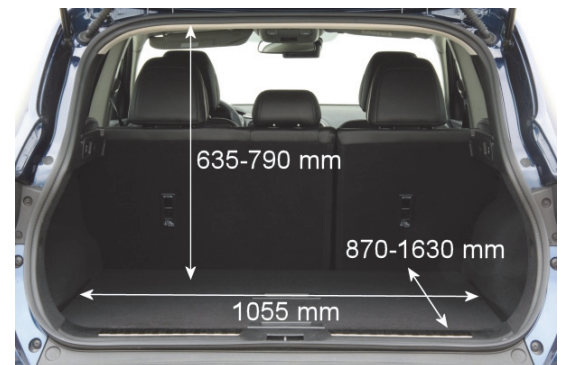
Insgesamt gelangt man recht bequem in den Kadjar. Die Türfeststeller sind kräftig dimensioniert und halten die Türen auch an Steigungen meist zuverlässig offen. Sie besitzen aber sowohl vorn als auch hinten nur zwei Rastungen, wodurch die Türen in der ersten Position schon recht weit öffnen - das ist vor allem in engen Parklücken ungünstig, da sie leicht ans Nachbarauto schlagen können. Der Fahrersitz ist in nahezu optimaler Höhe angeordnet, allerdings sind die Schweller hoch, wodurch man zum Einsteigen einen großen Schritt machen muss, wenigstens ist der Schweller nicht besonders breit. Störend sind aber die schräg verlaufenden Säulen der Frontscheibe, die die Kopffreiheit etwas einschränken. In den Fond gelangt man zufriedenstellend.

Die Türen dürften aber etwas weiter öffnen. Aufgrund der voluminösen Verkleidung fällt der Einstieg im unteren Bereich schmal aus. Zudem ragt der Radlauf in den Türausschnitt hinein.

+ Der Kadjar Bose Edition ist serienmäßig mit dem schlüssellosen Zugangssystem Keycard Handsfree ausgestattet. Sensoren zum Entriegeln gibt es an den vorderen Türgriffen und an der Heckklappe. Wird der Verriegelungsknopf zweimal hintereinander betätigt, wird eine Spezialverriegelung aktiviert und es ist ein Öffnen der Türen von innen nicht mehr möglich. Mit der Fernbedienung kann zudem das Abblendlicht und die Innenbeleuchtung aktiviert werden. Ein Öffnen und Schließen der Seitenfenster ist damit allerdings nicht möglich. Der Renault ist ab Werk mit der "Show me Home"-Funktion ausgestattet. Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit den Bereich vor dem Fahrzeug. Haltegriffe, die das Ein-/Aussteigen erleichtern, gibt es über allen Türen außer für den Fahrer.

2,2 Kofferraum-Volumen*

+ In den Kofferraum passen bis zur Gepäckraumabdeckung 375 l (variabler Ladeboden in unterster Position). Entfernt man die Abdeckung, lassen sich bis unter das Dach 535 l verstauen. Dann können bis zu acht handelsübliche Getränkekisten in den Kofferraum gestapelt werden. Klappt man die Rücksitzlehnen um, fasst der Kofferraum bis zur Scheibenunterkante gemessen 770 l. Nutzt man das gesamte Volumen, passen bis zum Dach 1.320 l in den Kofferraum.



Mit 375 l Volumen ist der Kofferraum des Kadjar von klassenüblicher Größe. Störend ist die relativ hohe Ladekante.

2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Der Kofferraum ist zufriedenstellend zugänglich. Sein Format ist praktisch, Breite und Höhe sind aber nur durchschnittlich bemessen.

+ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen und schließen. Zum Schließen gibt es zwei Griffmulden in der Innenverkleidung, die aber nicht perfekt positioniert sind. Die Heckklappe schwingt recht weit auf, Personen bis rund 1,85 m finden darunter Platz. Die Kofferraumöffnung des SUV ist sehr großzügig gestaltet, was das Beladen mit sperrigen Gegenständen erleichtert. Ist der serienmäßige variable Ladeboden in oberer Position, ist er mit der Ladekante bündig, es stört keine Stufe beim Ausladen. Dank der verhältnismäßig geringen Kofferraumtiefe lassen sich an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände gut erreichen.

- Da die Ladekante rund 76 cm über der Fahrbahn liegt, muss das Gepäck zum Einladen weit angehoben werden. Nicht ideal ist, dass der variable Ladeboden in oberer Stellung nur für ein Gewicht bis 50 kg ausgelegt ist. Der Kofferraum wird nur mit einer Lampe schwach beleuchtet. Große Personen können sich am abstehenden Heckklappenschloss leicht den Kopf stoßen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Beim Bose Edition ist dies dank Fernentriegelung auch vom Kofferraum aus möglich. An den Lehnen befinden sich Kunststoffführungen für die Sicherheitsgurte, damit diese beim Zurückklappen nicht eingeklemmt werden können. Kleines Gepäck kann man unter dem variablen Ladeboden verstauen (wenn in oberer Stellung). Zusätzlich gibt es links und rechts ein kleines Fach sowie Verzurrösen zum Fixieren von schwerem Gepäck. Zum Transport von langem Ladegut lässt sich die Beifahrersitzlehne vollständig nach vorn umklappen. Dann können Gegenstände bis rund 2,5 m verstaut werden.

- ➖ Zusätzliche Gepäcknetze und eine 12V-Ladedose im Kofferraum fehlen.

2,2 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Das Cockpit des Renault Kadjar zeigt sich übersichtlich gestaltet. Die meisten Schalter sind gut zugänglich angeordnet, mit den Grundfunktionen kommt man nach kurzer Eingewöhnung problemlos zurecht. In einigen Punkten gibt es dennoch Nachholbedarf. So ist der Lichtschalter im Blinkerhebel integriert - zum einen ist der Drehknopf schlecht greifbar, zum anderen bei Nacht unbeleuchtet, wodurch die Stellung des Lichtschalters nicht unverzüglich erkennbar ist. Ebenfalls im Blinkerhebel integriert ist der Schalter für die Nebelleuchten, der Status wird im Kombiinstrument angezeigt. Nicht perfekt sind die Sitzeinsteller. Der Hebel für die Lehnenneigung ist schlecht erreichbar und die Neigung lässt sich nur grob gerastert einstellen. Die Ablagenanzahl ist im Fond gering. Es gibt nur Lehnentaschen und schmale Türfächer. Das Handschuhfach besitzt nur ein durchschnittliches Format.



Weitgehend funktionell und gut verarbeitet präsentiert sich der Kadjar im Innenraum.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite eingestellt werden und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind ebenfalls gut angeordnet, am Bremspedal fehlt jedoch ein Schutz, der verhindert, dass man beim schnellen Wechsel vom Gaspedal an der Bremse hängen bleibt. Der Motor-Start-Knopf ist gut zugänglich im Armaturenbrett positioniert und beleuchtet, wodurch er auch im Dunkeln gut sichtbar ist. Abblend-, Fernlicht und Scheibenwischer vorn sind sensorgesteuert. Die Empfindlichkeit des Regensensors kann eingestellt werden. Der Heckwischer besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Der Schalter für die Spiegeleinstellung ist gut erreichbar in der Fahrertür verbaut. Die Spiegel sind elektrisch einstell- und beheizbar und lassen sich in der getesteten Ausstattungsvariante elektrisch anklappen. Das Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers, das Design des Instruments lässt sich im Menü anpassen. Die Darstellung der Parameter ist aber nicht perfekt. Sowohl die Geschwindigkeit, als auch der Tankfüllstand und die Kühlflüssigkeitstemperatur werden nur grob skaliert digital angezeigt. Im mittig angeordneten Farbdisplay werden dem Fahrer zusätzliche Informationen wie der Momentan-/Durchschnittsverbrauch, die eingestellte Geschwindigkeit des serienmäßigen Tempomats/Limiters und das aktuell erkannte Verkehrszeichen angezeigt. Darüber hinaus wird der Fahrer gewarnt, wenn eine Tür oder die Heckklappe nicht richtig geschlossen sind. Eine Überwachung der Motorhaube fehlt aber. Das Hauptdisplay des serienmäßigen Radio-/Navigationssystems ist in guter Höhe positioniert und lässt sich mittels Touchscreen recht einfach bedienen. Für die Lautstärke gibt es einen Drehregler. Das Audiosystem kann auch mittels Satellit am Lenkrad gesteuert werden. Die Funktionen sind aber nicht klar sichtbar, hier ist etwas Eingewöhnung nötig. Der Klang des BOSE-Soundsystems ist gut. Das Bedienteil für die in dieser Ausstattung serienmäßige Klimaautomatik ist in guter Höhe angeordnet und intuitiv bedienbar. Die Frisch-/Umluftzufuhr ist sensorgesteuert und die Heckscheibenheizung wird nach einer bestimmten Zeit automatisch abgeschaltet - das spart Kraftstoff. Es gibt für alle außen Sitzenden Leselampen am Himmel, die Anzahl an Ablagen vorn stellt zufrieden. Es gibt Türfächer mit Flaschenhaltern, Becherhalter und ein geschlossenes Staufach zwischen den Sitzen sowie eine Ablage vorn in der Mittelkonsole.

➖ Der Kadjar ist an allen Fenstern mit elektrischen Hebern ausgestattet, eine Auf-/Abwärtsautomatik hat aber nur das Fahrerfenster. Trotz Aufwärtsautomatik fehlt wie auch an den anderen Fenstern ein zuverlässig eingreifender Einklemmschutz. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.

2,1

Raumangebot vorne*

⊕ Das Raumangebot vorn fällt großzügig aus. Die Vordersitze lassen sich für 1,90 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit würde für weit größere Personen ausreichen (2,05 m). Die Innenbreite ist sehr üppig, das Raumgefühl aufgrund der hohen Fensterlinie und der breiten Mittelkonsole nur zufriedenstellend.

2,0

Raumangebot hinten*

⊕ Im Fond fallen die Platzverhältnisse ähnlich großzügig aus wie vorn. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten noch Passagiere bis 1,90 m genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit fällt nochmals deutlich großzügiger aus (Testwagen ohne Panoramadach). Zwei Personen haben dank der enormen Innenbreite genügend Platz. Für drei Personen wird es aber schon eng. Das subjektive Raumempfinden geht in Ordnung, auch wenn die Fensterlinie hoch ist und die breiten Dachsäulen sich direkt neben den Köpfen der Insassen befinden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Kadjar werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,4

KOMFORT

2,4

Federung

⊕ Die Fahrwerksabstimmung des Renault Kadjar ist insgesamt recht gut gelungen, wenn das SUV teilweise auch etwas steifbeinig auf Unebenheiten anspricht. Langwellige Fahrbahnoberflächen stellen den Kadjar nicht vor Herausforderungen. Unbeladen schwingt die Karosserie kaum nach und auch beladen fallen die Federwege nicht zu lang aus. Allerdings neigt der Kadjar beim Beschleunigen und Bremsen zu ausgeprägtem Nicken. Seitenneigungen sind durchschnittlich stark vorhanden, gehen für ein SUV aber in Ordnung. Einzelne kurze Wellen absorbiert die Federung gut, mehrere regen den Kadjar zum Stuckern an, wodurch der Renault etwas unruhig wirkt. Einzelhindernisse schluckt die Federung gut, diese dringen nur geringfügig bis zu den Insassen durch. Beim Überfahren von Querfugen zeigt der Kadjar ein gutes bis zufriedenstellendes Verhalten. Die Federung spricht ordentlich auf harte Stöße an, reicht diese aber akustisch deutlich bis in den Innenraum durch. Kopfsteinpflaster schüttelt die Insassen nicht zu stark durch, es stören aber ausgeprägte Dröhngeräusche im Innenraum. Der Federungskomfort bei niedrigen Geschwindigkeiten ist gut.

In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Kadjar serienmäßig mit Stoff-Kunstleder-Sitzen ausgestattet. Dabei sind die Flächen und Lehnen mit Stoff und die Wangen mit Kunstleder überzogen. Gegen Aufpreis ist eine elektrische Fahrersitzeinstellung erhältlich (nicht im Testwagen).

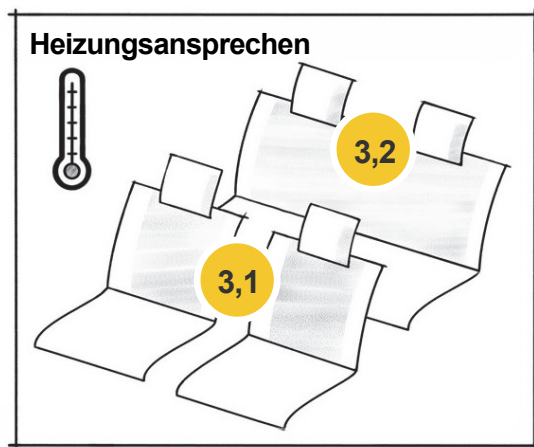
+ Beide Vordersitze lassen sich serienmäßig in der Höhe einstellen, eine Einstellung der Sitzflächenneigung ist aber nicht möglich. Die Sitze sind körpergerecht gestaltet, ordentlich konturiert und sorgen für guten Seitenhalt. Die hohen Lehnen bieten eine gute Rückenunterstützung, die Sitzflächen sind angenehm geformt, der Sitzkomfort ist insgesamt gut. Für den Fahrer gibt es eine in der Intensität einstellbare Lordosenstütze. Die Vordersitze sind angenehm gepolstert, die Atmungsaktivität der Sitzbezüge ist zufriedenstellend. Der Fahrer kann seinen linken Fuß dank breiter Ablage gut abstützen. Die Lehnen der äußeren Rücksitze sind akzeptabel konturiert und bieten zufriedenstellenden Halt. Die Sitzflächen sind kaum konturiert und drücken etwas im hinteren Bereich. Insgesamt hat man im Fond wenig Seitenhalt. Die Sitzfläche ist zudem sehr kurz und in ihrer Neigung nicht ideal. Bei größeren Mitfahrern haben die Oberschenkel dadurch keine Auflage und man sitzt in einer wenig entspannten Hockstellung. Der hintere Mittelsitz ist sehr hart gepolstert.

+ Mit einem gemessenen Geräuschpegel von 68,7 dB(A) kann der Kadjar ENERGY TCe 130 ein noch gutes Ergebnis beim Innengeräusch einfahren. Der Benzinmotor ist akustisch kaum präsent und wirkt erst mit hohen Drehzahlen unkultivierter. Windgeräusche werden durchschnittlich im Innenraum wahrgenommen.

– Etwas störender sind hingegen die Fahrgeräusche. Auf schlechten Fahrbahnoberflächen neigen die Achsen zum Poltern und auf Kopfsteinpflaster wird die Karosserie zum Dröhnen angeregt.

Im ADAC Heizungstest kann der Kadjar TCe 130 ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Sowohl vorn als auch im Fond wird der Innenraum in zufriedenstellender Zeit auf angenehme Temperatur erwärmt.

+ In der getesteten Ausstattungsvariante ist der Kadjar serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik inkl. Luftgütesensor ausgestattet - bei schlechter Außenluft wird automatisch der Umluftmodus aktiviert. Auch ein Aktivkohlefilter ist verbaut. Fahrer und Beifahrer können separat die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftverteilung lässt sich ausschließlich für alle Insassen zusammen und nur in vorgegebenen Kombinationen einstellen.



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

Der 130 PS starke 1,2-Liter-Turbobenziner sorgt im Kadjar für zufriedenstellende Fahrleistungen. Erst bei höheren Geschwindigkeiten geht es etwas träger voran, für den Alltag ist man mit dem TCe 130 aber stets ausreichend motorisiert. Für den Sprint von 60 auf 100 km/h benötigt man 6,4 s (gemessen im 2./3. Gang). Die Elastizitätsmessungen fallen gut aus. Im vierten Gang vergehen für den Sprint von 60 auf 100 km/h rund 9,4 s, im Fünften sind es 12,6 s und im Sechsten 17,2 s. Den Sprint von 0 auf 100 km/h gibt der Hersteller mit 10,1 s an. Die angegebene Höchstgeschwindigkeit liegt bei 192 km/h.

⊕ Die Laufkultur des kleinen Vierzylinders gibt wenig Anlass zur Kritik. Über einen weiten Drehzahlbereich läuft der Vierzylinder vibrationsfrei und ist gut vom Innenraum abgeschottet. Lediglich bei sehr hohen Drehzahlen neigt der Motor zu leichtem Dröhnen.

⊕ Die sechs Vorwärtsgänge sind präzise geführt und lassen sich mit geringem Kraftaufwand schalten, auch wenn zum Einlegen des Gangs ein gewisser Widerstand überwunden werden muss. Die Schaltwege fallen recht kurz aus. Das Getriebe ist bei normalen Schaltvorgängen präzise. Lediglich bei sehr schnellen Schaltmanövern zeigt sich beim Gassenwechsel leichtes Hakeln. Der Rückwärtsgang ist per Sperrring gegen unabsichtliches Schalten gesichert. Er lässt sich einfach und geräuschlos einlegen. Die Kupplung lässt sich leicht betätigen und problemlos dosieren. Nur bei sehr ruppiger Kupplungsbetätigung kann auch mal ein deutliches Rucken im Antriebsstrang auftreten. Beim Anfahren fühlt sich Motor wenig kräftig an, weshalb man oft mehr Gas gibt, als man eigentlich müsste. Abwürgen kann man den Motor aber kaum. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert gut. Das Fahrzeug springt bei erneuter Kupplungsbetätigung spontan an, wodurch eine zügige Weiterfahrt möglich ist. Eine Ganganzeige signalisiert dem Fahrer, wann geschaltet werden sollte. Dadurch lässt sich Kraftstoff sparen. Ein sogenannter Hill-Holder unterstützt beim Anfahren am Berg - das Fahrzeug wird dabei kurzzeitig am Zurückrollen gehindert, was den Anfahrvorgang erleichtert.

⊕ Die Abstufung des Sechsgang-Getriebes gibt kaum Anlass zur Kritik. Für die typischen Fahrgeschwindigkeiten steht immer ein passender Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung könnte dagegen etwas länger ausgelegt sein. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang bereits mit rund 2.900 1/min.

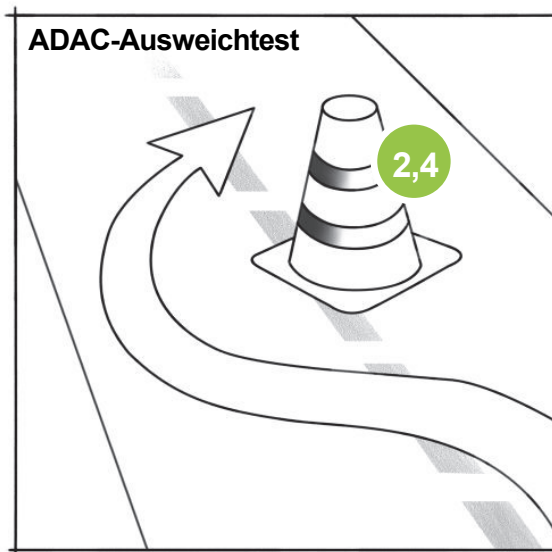
2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Renault Kadjar geht in Ordnung. Das SUV spricht bei plötzlichen Lenkimpulsen etwas verzögert an und setzt diese erst einmal in Seitenneigung um. Das Heck pendelt aber kaum nach. Die Richtungsstabilität ist aufgrund der nur zufriedenstellend zentrierten und bei kleinen Lenkwinkeln wenig zurückstellenden Lenkung zufriedenstellend.

+ Im ADAC Ausweichtest fährt der Kadjar ein gutes Ergebnis ein. Das SUV drängt beim ersten Anlenken leicht mit dem Heck, wodurch das elektronische Stabilitätsprogramm eingreift. Dadurch zeigt der Kadjar im weiteren Verlauf ein untersteuerndes Verhalten und baut auch viel Geschwindigkeit ab. Das Einfahren in die Ausfahrgasse gestaltet sich problemlos. Bei zu schnell angefahrenen Kurven neigt der Kadjar bereits früh zum Untersteuern. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten liegen zwar nicht besonders hoch, der breite Grenzbereich vermittelt aber dem Normalfahrer ein sicheres Fahrgefühl. Das SUV zeigt kaum Lastwechselreaktionen, wenn man in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas geht. Die Traktion des Frontrieblers geht insgesamt in Ordnung. Das Extended Grip System, das auf rutschigem Untergrund das Drehmoment zwischen den Vorderrädern regelt, ist nur für die Ausstattungsvariante Xmod erhältlich.

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.

3,1 Lenkung*

Die Lenkung ist Renault zufriedenstellend gelungen. Sie spricht bei kleinen Lenkwinkeln etwas indirekt an und vermittelt dem Fahrer zudem wenig Rückmeldung. Sie ist recht schwergängig, fühlt sich synthetisch an und man hat das Gefühl, als würde im Lenksystem eine hohe innere Reibung vorherrschen. Bei größeren Lenkwinkeln baut die Hinterachse verzögert Seitenführungskräfte auf. Aufgrund des indirekten Ansprechens und des nur durchschnittlichen Lenkgefühls sind auch gelegentliche Lenkkorrekturen notwendig. Zudem ist die Lenkung nicht perfekt zentriert und es sind leichte Antriebseinflüsse spürbar.

– Beim Rangieren sind sowohl ein hoher Kraft- als auch Kurbelaufwand erforderlich. Um von ganz links nach ganz rechts zu lenken sind über drei Lenkradumdrehungen nötig. Der Wendekreis fällt mit 11,6 m für ein Fahrzeug dieser Klasse groß aus.

1,8 Bremse

+ Beim Bremsweg erzielt der Kadjar ein sehr gutes Ergebnis. Aus 100 km/h bis zum Stillstand beträgt der ermittelte Bremsweg durchschnittlich 35,6 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 225/45 R19 96W). Die Bremsanlage zeigt sich dabei sehr standfest und lässt auch nach mehreren Bremsungen in ihrer Wirkung nicht nach. Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Bei einer Bremsung in der Kurve zeigt der Kadjar ein stabiles Verhalten.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

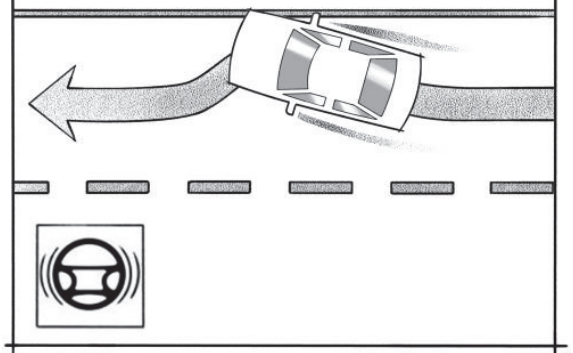
+ Bei der aktiven Sicherheit gibt der neue Kadjar ein sehr gutes Bild ab, allerdings sind viele Assistenzsysteme nur optional erhältlich. Ab Werk gibt es das elektronische Stabilitätsprogramm und ein mit Sensoren in jedem Rad messendes Reifendruckkontrollsystem. Zum Serienumfang gehören auch Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion und reaktionsschnelle LED-Bremsleuchten. Während einer Notbremsung wird die Warnblinkanlage automatisch aktiviert, wodurch der nachfolgende Verkehr auf die Gefahrensituation aufmerksam gemacht wird. Für den Bose Edition gibt es das Safety-Paket mit Spurverlassenswarner sowie Fernlicht- und Verkehrszeichenerkennung ab Werk. Der Spurverlassenswarner warnt den Fahrer akustisch und optisch, wenn das Fahrzeug die Fahrbahnmarkierung ohne Blinkerbetätigung überfährt (ab 70 km/h aktiv). Der Verkehrszeichenassistent gleicht die per Kamera erkannte Beschilderung mit den Navigationsdaten ab und zeigt dem Fahrer das entsprechende Tempolimit im Kombiinstrument an. Darüber hinaus ist der Kadjar serienmäßig mit einem Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es das Safety-Plus-Paket. Darin enthalten sind ein Totwinkelwarner und ein Notbremssystem. Der Totwinkelassistent ist zwischen 30 und 140 km/h aktiv und warnt den Fahrer mittels Lampe im jeweiligen Außenspiegel, wenn sich ein Fahrzeug im toten Winkel befindet. Das Notbremssystem warnt den Fahrer optisch und akustisch, wenn eine Kollision droht. Reagiert der Fahrer nicht, leitet das System automatisch eine Bremsung ein, um eine Kollision zu verhindern oder zumindest die Folgen zu reduzieren. Bremsst der Fahrer nicht stark genug, erhöht das System die Bremskraft um den Aufprall im besten Fall ganz zu vermeiden. Das System arbeitet zwischen 30 und 140 km/h. Unbeabsichtigtes Starten des Motors ist nicht möglich, da der Motor nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

- Es sind weder Rückstrahler noch Leuchten in den Türen verbaut, welche den nachfolgenden Verkehr bei geöffneten Türen warnen. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, schaltet sich diese beim Betätigen der Blinker nicht automatisch aus. Dadurch steigt die Unfallgefahr, wenn man z. B. abgeschleppt wird und das Abbiegen nicht anzeigen kann.

Passive Sicherheit - Insassen

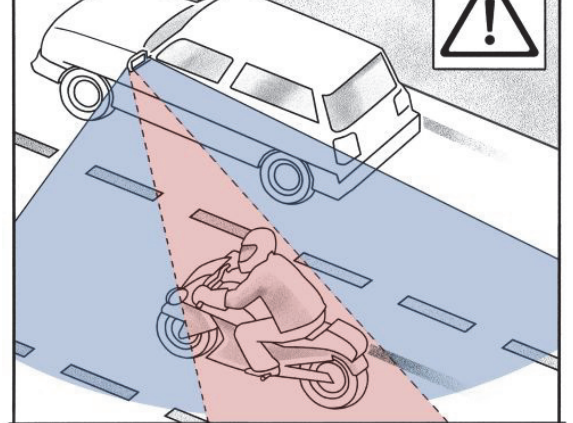
+ Bei den ADAC Crashtests erhält der neue Kadjar sehr gute 89 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz. In Summe erreicht der Renault die vollen fünf Sterne im ADAC Crashtest (Test 09/2015).

Spurhalteassistent



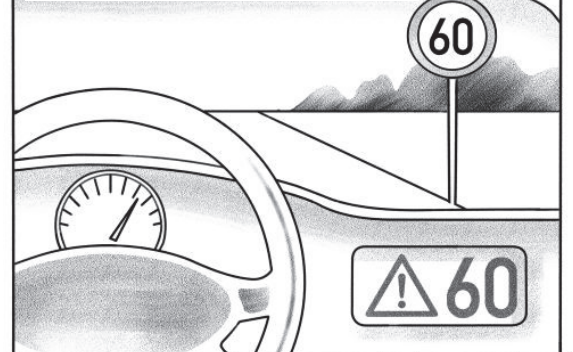
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Totwinkelassistent



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.

Verkehrszeichenerkennung



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.

Das Fahrzeug besitzt serienmäßig Front-, Seiten- und durchgehende Vorhangairbags. Darüber hinaus gibt es Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer auf den Vordersitzen sowie auf den äußeren Fondplätzen. Die vorderen Kopfstützen reichen in der Höhe für 1,90 m große Personen und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls gut wirken zu können. Die vorderen Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Schnallt sich jemand während der Fahrt ab, ertönt ein Warnsignal.

– Im Fond sind die Kopfstützen zu niedrig. Sie reichen nur für Passagiere bis knapp 1,70 m, der Abstand zum Kopf ist zufriedenstellend. Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine optimal erreichbaren Halter im Fahrzeug - beides liegt unter dem Kofferraumboden und ist somit bei voll beladenem Kofferraum kaum zu erreichen.

2,2

Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit erhält der Kadjar bei den ADAC Crashtests gute 81 Prozent der möglichen Punkte. Auf beiden äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze aller Altersklassen problemlos montieren. Dafür sorgen unter anderem die fest fixierten Gurtschlösser sowie die gute Zugänglichkeit zu den Rücksitzen. Die normalen Gurte sind lang, die Gurtanlenkpunkte ideal platziert. Auf den äußeren Fondplätzen können alternativ Kindersitze auch mit dem Isofix-System samt Ankerhaken befestigt werden. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schalter im Armaturenbrett deaktivieren. Dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz rückwärts gerichtete Kindersitze montiert werden. Hohe Kindersitze finden auf allen Plätzen genügend Raum.

– Der Mittelsitz im Fond ist laut Hersteller nicht zum Transport von Kindersitzen geeignet. Darüber hinaus besitzt der Mittelsitz eine ungünstige Sitzkontur. Drei Kindersitze hätten im Kadjar ohnehin nicht nebeneinander Platz. Auf dem Beifahrersitz sind laut Herstellerbedienungsanleitung universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt. Die elektrischen Fensterheber besitzen keinen Fenstereinklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren lässt sich zu leicht bedienen und daher auch von Kindern deaktivieren.

2,0

Fußgängerschutz

+ Der Fußgängerschutz des Kadjar ist gut. Bei den ADAC Crashtests erreicht der Renault gute 74 Prozent der möglichen Punkte im Fußgängerschutz. Die Front und die mittleren Bereiche der Motorhaube sind so gestaltet, dass das Verletzungsrisiko für Fußgänger möglichst gering ausfällt. Im Bereich des Fensterrahmens und an den seitlichen Bereichen der Motorhaube ist das Verletzungsrisiko für Fußgänger aber erhöht - hier gibt es noch Verbesserungspotenzial.

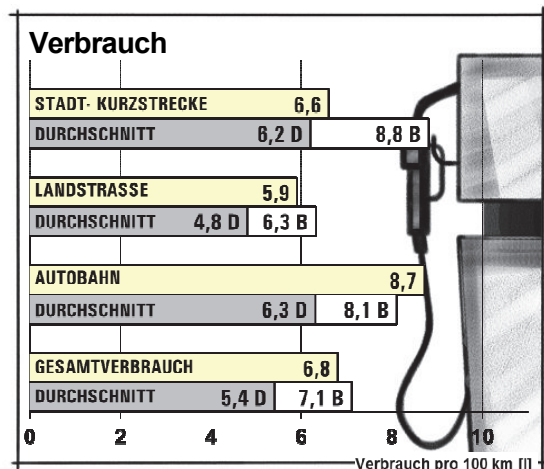
3,2 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Kadjar TCe 130 fällt hoch aus. Im EcoTest wurde ein Durchschnittsverbrauch von 6,8 l/100 km ermittelt. Dieser setzt sich zusammen aus 6,6 l/100 km innerorts, 5,9 l/100 km außerorts und 8,7 l/100 km auf der Autobahn. Der Benzinzer kann im CO₂-Kapitel kaum punkten. Hier erhält das SUV mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 185 g/km nur magere 21 Punkte.

2,4 Schadstoffe

Bei den Schadstoffen fällt das Ergebnis nicht durchgehend gut aus. Schwächen zeigt der Kadjar sowohl beim Ausstoß von Feinstaubpartikeln als auch beim CO-Ausstoß (Kohlenmonoxid), die auf der Autobahn stark ansteigen. So gibt es für die Schadstoffe 36 Punkte. In der Summe reicht es für den Kadjar TCe 130 mit 57 Punkten nur zu einem Drei-Sterne-Ergebnis im EcoTest.



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

4,0 AUTOKOSTEN

4,5 Betriebskosten*

– Die Betriebskosten setzen sich zum größten Teil aus den Kraftstoffkosten zusammen. Da sich der Kadjar TCe 130 nicht besonders sparsam zeigt, fallen auch die Betriebskosten entsprechend hoch aus.

5,5 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.
- Durch die nicht gängige Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz.

2,9 Wertstabilität*

Für den Kadjar mit Benzinmotor kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein zufriedenstellender Restwertverlauf erwartet werden.

4,4 Kosten für Anschaffung*

– Bei den Anschaffungskosten kann der Kadjar TCe 130 Bose Edition kaum überzeugen. Die Serienausstattung fällt zwar umfangreich aus, es werden dafür aber auch mindestens 28.490 Euro fällig.

3,7

Fixkosten*

- ⊕ Die jährlichen Aufwendungen für die Kfz-Steuer liegen bei lediglich 96 Euro.
- ⊖ Recht teuer zeigt sich der Renault dagegen in der Versicherung. Das Fahrzeug ist recht hoch eingestuft (KH:16; VK:22; TK:20).

3,7

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten liegt der Renault Kadjar TCe 130 im hinteren Mittelfeld seiner Klasse. Vor allem die hohen Betriebskosten sowie der nicht besonders günstige Anschaffungspreis verhindern eine bessere Bewertung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	ENERGY TCe 130	ENERGY dCi 110	ENERGY dCi 130
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	81 (110)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	205/2000	260/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	10,1	11,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	182	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7 S	3,9 D	4,5 D
CO2 [g/km]	127	103	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/20	17/24/24	17/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	88	158	196
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	516	554	583
Preis [Euro]	19.990	25.390	27.190

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 Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1197 ccm
Leistung	96 kW (130 PS)
bei	5500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm
bei	2000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	225/45R19
Reifengröße (Testwagen)	225/45R19W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	192 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	6,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/5,9/8,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	131 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	185 g/km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4449/1836/1604 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2060 mm
Leergewicht/Zuladung	1405 kg/461 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375 l/770 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	805 km
Garantie	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten	80 Euro
Monatliche Fixkosten	109 Euro
Monatlicher Wertverlust	327 Euro
Monatliche Gesamtkosten	632 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/22/20
Grundpreis	28.490 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 01.01.2016 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

Abbiegelycht	Serie
Automatikgetriebe	1.900 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Kollisionswarnung (u.a. im Safety-Plus-Paket)	400 Euro°
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (Voll-LED-Scheinwerfer)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Reserverad, vollwertig (nicht für Bose Edition)	nicht erhältlich
Rückfahrkamera (Protection-Paket)	790 Euro°
Spurassistent	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (u.a. im Safety-Plus-Paket)	400 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung	Serie

INNEN

Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend (Sicht-Paket)	790 Euro
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör, zzgl. Montage)	ab 359 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizbar)	Serie
Einparkhilfe hinten (und vorn)	Serie
Lackierung Metallic	590 Euro°
Panorama-Glasdach (Sicht-Paket)	790 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

AUTOKOSTEN

4,0

Betriebskosten*	4,5
Werkstatt- / Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,9
Kosten für Anschaffung*	4,4
Fixkosten*	3,7
Monatliche Gesamtkosten*	3,7

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen