



## Renault Talisman Energy dCi 160 Intens EDC

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse  
(118 kW / 160 PS)

**W**eit im Norden Frankreichs, in Douai, wird Renaults neuer Hoffnungsträger produziert, der Talisman. Ganz im neuen Markendesign gehalten, tritt er als neue Alternative in der heiß umkämpften Mittelklasse an. Es gibt zwei Benziner (150 PS, 200 PS) und drei Diesel (110 PS, 130 PS, 160 PS) zur Auswahl - der stärkste Diesel zeigt im ADAC Autotest, was das neue Modell kann. Der Motor ist unspektakulär, was eine gute Laufruhe und kaum Vibrationen bedeutet - aber auch nur durchschnittliche Fahrleistungen. Der Durchschnittsverbrauch im EcoTest ist mit 5,5 Litern auf 100 Kilometern ebenfalls Mittelmaß. Im Innenraum ist der Talisman einwandfrei verarbeitet und gefällt in dieser Ausstattungslinie mit teils wertigen Oberflächen - im Detail ist aber zu erkennen, dass manche Mitbewerber noch eine etwas bessere Qualität bieten. Auch das äußerst gewöhnungsbedürftige Bedienkonzept des riesigen Touchscreen zu bedienenden Infotainmentsystems ist kritikwürdig: Man ist viel zu sehr vom Verkehrsgeschehen abgelenkt. Die optionale und von Renault stark beworbene, mitlenkende Hinterachse bringt ein Quäntchen mehr Agilität und Wendigkeit, kostet aber etwas Gefühl für das Fahrzeug und seine Lenkbewegungen. Das Fahrwerk mit den aufpreispflichtigen, adaptiven Dämpfern bietet drei Modi (Sport, Normal und Comfort) und ist im Normalmodus komfortorientiert abgestimmt. Das Auto ist insgesamt ein sicheres (5 Sterne im ADAC Crashtest, gute Bremsen) und komfortables (niedriger Geräuschpegel im Innenraum) Mittelklassemodell, in der getesteten Version mit einem Grundpreis von 35.200 Euro aber kein Schnäppchen. **Karosserievarianten:** Grandtour. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Giulia, Audi A4, BMW 3er, Kia Optima, Mazda 6, Skoda Superb, VW Passat.

- +** leises und komfortables Fahrzeug, wirkungsvolle Bremse, hohes Sicherheitsniveau
- recht hoher Grundpreis, gewöhnungsbedürftiges Bedienkonzept, teure Versicherungseinstufungen



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

3,1 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,5 Familie

3,6 Stadtverkehr

3,3 Senioren

2,0 Langstrecke

2,5 Transport

2,5 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Juni 2016  
Text: Christoph Pauly

⊕ Der Talisman bietet insgesamt eine gute Verarbeitungsqualität - man merkt, dass Renault mit diesem Wagen in der Mittelklasse angreifen will. Der gute erste Eindruck durch den sorgfältigen Lackauftrag, die von Gasdruckfedern offen gehaltene Motorhaube und den schön ausgekleideten Kofferraum setzt sich aber leider nicht nahtlos fort: Beim genaueren Betrachten fallen die mäßige Passgenauigkeit der Karosseriebauteile und die von unten unverkleidete Hutablage auf. Im Innenraum wird man in der Ausstattungslinie Intens von viel Leder(-imitat), Chrombesatz, stoffbezogenen A-Säulen und weichen Kunststoffen begrüßt, auf den ersten Blick ein wertiges Ambiente. Auch hier zeigt sich aber im Detail Verbesserungspotential: Die unteren Teile des Armaturenbretts und der Türen sind wie auch der Mitteltunnel aus hartem Kunststoff und der eigentlich ansehnliche Dachhimmel ist an den Kanten schlampig verarbeitet. Sehr gut gestaltet wurde die Abdichtung der Türausschnitte, der Einstiegsbereich verschmutzt nicht. Darüber hinaus finden sich an allen vier Türbereichen Einstiegsleisten, die vor Kratzern durch die Schuhe der Passagiere schützen. Der Unterboden des Fahrzeugs ist im Motorbereich komplett verschlossen und im Übrigen sehr glattflächig gehalten, was der Aerodynamik zugute kommt. Die Tankklappe ist vorbildlich gestaltet: Sie ist in die Zentralverriegelung integriert, außerdem ist der Tankverschluss in die Klappe integriert - man muss also nur die Klappe öffnen und spart sich das Aufschrauben eines zusätzlichen Verschlusses.

⊖ Dem Tankstutzen fehlt ein Fehlbetankungsschutz, man kann also versehentlich Benzin tanken, was teure Reparaturen nach sich ziehen kann. Dem Talisman ist Chic wichtiger als Schutz: keinerlei Stoßleisten schützen die Karosserie vor Remplern.

In Sachen Alltagstauglichkeit ist der neue Mittelklassewagen insgesamt gleichauf mit seinen Mitbewerbern. Die Außenmaße sind aber für ein Mittelklassefahrzeug recht üppig: 4,85 Meter lang und mit Spiegeln 2,08 Meter breit ist der Franzose.

⊕ Auf Basis des EcoTest-Verbrauchs kommen die maximal fünf Passagiere mit einer Tankfüllung von 52 Litern Diesel 945 Kilometer weit. Auch lange Touren sind so mit wenigen Stopps realisierbar - die hinten in der Mitte sitzende Person wird aber frühzeitig zur Pause mahnen, denn dieser Platz ist eher als Notsitz für kurze Strecken geeignet. Recht hoch ist die Anhängelast: 1.800 Kilogramm darf ein gebremster Anhänger schwer sein, 750 Kilogramm ein ungebremster. Auch die Stützlast ist mit 75 Kilogramm alltagstauglich und erlaubt beispielsweise die Montage eines Fahrradträgers samt zweier schwerer E-Bikes. Noch etwas höher ist die Dachlast, auf dem Auto dürfen 80 Kilogramm transportiert werden - eine praktische Reling ist für die Limousinenversion aber nicht erhältlich.

⊖ Wagenheber oder Radmutternschlüssel sucht man vergeblich, zumindest in Verbindung mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset (das im Falle einer größeren Reifenpanne unbrauchbar ist). Gegen Aufpreis bekommt man ein Notrad.

## 2,8 Sicht

Der Talisman verfügt über eine klassische Limousinenform. In Bezug auf das Sichtkapitel bedeutet das ein nicht einsehbares Heck, wogegen die Front passabel abzuschätzen ist.

⊕ Niedrige Hindernisse vor dem Auto sind durch die niedrige Fahrzeugfront gut auszumachen - bei Dunkelheit hilft dabei zusätzlich das gute LED-Scheinwerfersystem, bei dem Abblend- und Fernlicht durch die stromsparenden und leuchtstarken Dioden dargestellt werden. Die Scheinwerfer haben eine ordentliche Leuchtkraft und Reichweite, bieten aber keine Kurvenlichtfunktion. Ein Abbiegelicht, das durch die Nebelscheinwerfer realisiert wird, ist bis 40 km/h aktiv und unterstützt bei Kreuzungssituationen in der Nacht. Leuchtet ein hinterher fahrendes Fahrzeug unangenehm in den Innenraum, blendet der Innenspiegel im Intens serienmäßig automatisch ab - die Außenspiegel allerdings nicht. Immerhin sind diese recht groß und bieten einen ordentlichen Blick nach hinten. Gut für den Durchblick im Regen sind die Scheibenwischer, die durch das große Wischfeld überzeugen. Bei Park- und Rangiervorgängen unterstützen die beim Intens serienmäßigen Einparkhilfen vorn und hinten, zusätzlich ist der Testwagen mit der optionalen Heckkamera ausgestattet. Diese liefert ein gutes Bild, ist aber in die Mitte des Renault-Rhombus an der Heckklappe integriert und verschmutzt so recht schnell. Die bessere Lösung wäre eine hinter einer beweglichen Klappe positionierte Linse, wie sie einige Konkurrenten bieten.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung bestätigt sich der Eindruck, den die Limousine schon beim Versuch hinterlässt, die Karosserieenden abzuschätzen. Während beim Blick nach vorn das Umfeld zufriedenstellend einzusehen ist, verleiden die breiten C-Säulen und das hohe Heck den Versuch, vom rückwärtigen Verkehrsgeschehen etwas mitzubekommen. Auch beim Blick in den Rückspiegel zeigt sich nur ein eingeschränktes Sichtfeld. Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind so nur zu erkennen, wenn sie groß genug sind - spielende Kleinkinder erkennt man hinter dem Heck nicht. Das Kreuzchen in der Sonderausstattungsliste für die Heckkamera lohnt sich.

## 2,8 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den Talisman gelingt zufriedenstellend. Zwar ist der Schweller niedrig, aber sehr breit, weshalb ein weiter Schritt nötig ist, um einzusteigen. Die Sitze sind eher tief montiert, zusätzlich ist der Türausschnitt durch die flache Dachlinie niedrig. Dasselbe gilt für den Zustieg auf die hinteren Plätze, zumindest aber steht der Radlauf nicht im Weg und die Türen öffnen weit. Die Türaufhalter haben vorn drei und hinten zwei ausreichend kräftige Rastungen - so bleiben die Türen auch an Steigungen sicher offen.



Breite Dachsäulen und das hohe Heck verhindern behindern die Sicht nach hinten sehr.



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.

⊕ Nach dem Aussteigen beleuchten die Scheinwerfer noch kurze Zeit das Fahrzeugvorfeld. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Insassen vorhanden, nicht aber für den Fahrer. Der Talisman ist stets mit einem schlüssellosen Zugangs- und Startsystem ausgestattet. Der Fahrzeugschlüssel (geformt wie eine sehr dicke Scheckkarte) kann in der Hosentasche des Fahrers bleiben. Das Auto sperrt automatisch auf und ab, gestartet wird per Tastendruck.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless)

## 2,4 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Mit gemessenen 460 Litern bei aufgestellten Rücksitzlehnen bietet der Talisman einen vergleichsweise großen Kofferraum. Damit lassen sich sieben handelsübliche Getränkeboxen transportieren. Klappt man die Lehnen um und belädt den Kofferraum bis zur Fensterunterkante, beträgt das Volumen 850 Liter.



**Mit 400 l Volumen bietet der Talisman viel Platz für das Gepäck. Das tiefe, niedrige Format schränkt jedoch die Nutzbarkeit deutlich ein.**

## 3,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist nur zufriedenstellend. Die Ladekante liegt mit knapp 74 Zentimetern recht hoch über der Fahrbahn und der Kofferraumboden ist mit der Ladekante nicht eben: Zum Ausladen muss das Gepäck 16 cm angehoben werden. Die Heckklappenöffnung ist recht breit, allerdings aufgrund der Limousinenform nicht sehr hoch. Das Format des Kofferraums eignet sich kaum zum Transport sperriger Gegenstände, da die maximale Ladehöhe nur rund 50 Zentimeter beträgt. Aufgrund der geringen Höhe ist der hintere Teil des Gepäckraums nur schlecht zugänglich.

⊕ Die Klappe des Kofferraums öffnet selbsttätig, entweder per Knopfdruck am Deckel selbst oder per Fernbedienung. Da die Heckklappe weit aufschwingt, stört sie beim Ein- und Ausladen nicht. Schließen lässt sich der Kofferraum leicht mit einer Hand.

⊖ Mit nur einer Leuchte, die noch dazu nicht besonders hell ist, kann man im Kofferraum bei Dunkelheit sehr wenig erkennen. Bei umgelegten Rücksitzen stört eine Stufe und zusätzlich steigt der Boden nach vorn an.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Serienmäßig ist eine asymmetrisch umlegbare Rücksitzlehne, die in der Mitte eine Durchladeluke bietet. Die Umlegfunktion ist leider nicht vom Kofferraum aus bedienbar. Für kleine Gegenstände gibt es links und rechts im Kofferraum kleine Fächer. Hat man das optionale Reserverad nicht dazu bestellt, findet man unter dem Kofferraumboden zusätzliche knapp 100 Liter Stauraum.

⊖ Beim Wiederaufrichten der Rücksitzlehnen muss auf die Gurte geachtet werden, die man leicht einklemmen und so beschädigen kann.

Das Bedienkonzept des Renault Talisman wurde aus dem Espace übernommen und weist so die gleichen Eigenarten auf: Es erschließt sich nicht auf den ersten Blick und erfordert dadurch 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 immerhin leicht bedienbare Drehräder, die Temperatur wird auf dem Bildschirm angezeigt, sobald man sie verändert. Die wenigen Tasten für den Auto-Modus der Klimaanlage, die Heckscheibenheizung und die Umluftschtaltung sind klein und während der Fahrt nicht auf den ersten Blick unterscheidbar. Ebenfalls nicht sinnfällig gelöst ist die Bedienung des serienmäßigen Multimedia- und Navigationssystems. Der Fahrer hat zwar die Möglichkeit, die Grundfunktionen der Musikanlage über einen (nicht einsehbaren) 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 - der übliche 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, der immerhin vernünftig greifbar ist. Die Pedale sind zwar ordentlich angeordnet, jedoch hat das Bremspedal keinen seitlichen Schutz, der verhindert, dass man mit dem rechten Fuß daran hängen bleibt.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Länge einstellen und der einwandfrei erreichbare Schalthebel hat eine klare Bedienlogik. Starten lässt sich das Fahrzeug mittels beleuchtetem Startknopf. Die Scheibenwischer werden serienmäßig mittels Regensensor gesteuert, dessen Empfindlichkeit am Lenkstockhebel einstellbar ist. Fahr- und Fernlichtsensor sind Serie. Ein Tempomat samt Limiter gehört ebenfalls 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. Das ACC arbeitet nur in einem geringen Geschwindigkeitsbereich (40 bis 150 km/h) und das Head-Up-Display besteht aus einer ausfahrbaren Scheibe im Armaturenbrett. Bessere Systeme blenden die Informationen direkt in die Windschutzscheibe ein. Alle Schalter bis auf die Luftdüsen-Drehrädchen und die Tasten am Dachhimmel sind einwandfrei beleuchtet - eine umfangreiche Ambientebeleuchtung mit verschiedenen wählbaren Farben ist in der getesteten Ausstattung Serie. Es gibt eine helle Innenraumbeleuchtung mit Leselampen. Das BOSE Surround Sound-System ist beim Intens optional erhältlich und im Testwagen verbaut. Die 13 Lautsprecher erzeugen einen klaren Klang mit kräftigen Bässen. Alle vier elektrischen Fensterheber haben eine Auf-/Abwärtsautomatik samt zuverlässig eingreifendem Einklemmschutz. Die Fensterheber funktionieren auch ohne Zündung, bis eine Tür geöffnet wird. Das digitale Kombiinstrument wirkt insgesamt verspielt, die Anzeigen lassen sich je nach Fahrmodus individuell einstellen. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Anzeigen und Warnlampen, Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffvorrat werden im Bildschirm mittels genau darstellenden Balken angezeigt. Bei nicht richtig geschlossenen Türen oder Klappen wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.



**In der Verarbeitungsqualität des Innenraums hat Renault einen Schritt nach vorne getan, auch wenn es im Detail noch Raum für Verbesserungen gibt. Die Bedienung des Talisman kann ebenfalls nicht gänzlich überzeugen.**

Die Außenspiegel lassen sich mit einem gut erreichbaren Schalter einstellen und können elektrisch angeklappt werden. Das Navigationssystem ist zwar auch im verschachtelten Menü des Infotainmentsystems versteckt, funktioniert aber einwandfrei - es basiert auf einem TOMTOM-System. Ablagen sind vorn und hinten genügend vorhanden. Vorn ist zudem in der Mittelkonsole eine kühlabares Getränkefach. Anschlüsse für mobile Geräte und Datenträger (AUX, USB, 12V-Zigarettenanzünder, SD-Karte) sind für alle Insassen in ausreichender Zahl installiert.

⊖ Beim Anschnallen ist die ausladende Mittelkonsole im Weg. Bei voll geöffneten Türen sind die Türgriffe kaum erreichbar.

---

## 1,7 Raumangebot vorne\*

⊕ Der Fahrersitz lässt sich für bis zu knapp 1,95 Meter große Personen zurückschieben. Die Kopffreiheit wäre auch für noch größere Personen ausreichend. Die sehr großzügige Innenbreite und die nicht zu kleinen Fensterflächen sorgen für ein angenehmes Raumgefühl.

---

## 3,1 Raumangebot hinten\*

Sitzen vorn 1,85 Meter große Personen, haben die hinten befindlichen Insassen bis zu knapp zwei Meter Körpergröße genügend Beinfreiheit. Die abfallende Dachlinie sorgt aber für eine nur bis gut 1,80 Meter ausreichende Kopffreiheit. Das subjektive Raumgefühl ist noch gut, auch wenn die Scheiben hinten etwas kleiner ausfallen als vorn.



**Im Fond finden aufgrund der relativ geringen Kopffreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz. Die Beinfreiheit dagegen ist enorm.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Da für den Innenraum keine Varianten erhältlich sind und lediglich die Rücksitzlehne umlegbar ist, erhält der Talisman in diesem Kapitel eine nur ausreichende Bewertung.

---

## 2,2 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

⊕ Der Testwagen ist mit dem optionalen adaptiven Dämpfersystem ausgestattet, das je nach Fahrzustand und Bodenbeschaffenheit die passende Dämpfereinstellung anbieten soll. Zusätzlich sind drei Grundeinstellungen wählbar, die ihren Namen (Sport, Normal, Comfort) gerecht werden. In Sport rollt der Talisman sehr trocken ab, in Comfort schwingt die Karosserie träge nach. Bewertet wird im Autotest die Standardeinstellung Normal. Hier verhält sich der Talisman tendenziell komfortabel und schwingt bei langen Bodenwellen etwas nach. Auffallend ist, dass die Vorderachse stärker nachschwingt als die Hinterachse, was für einen inhomogenen Fahreindruck sorgt. Kurze Wellen kann der Wagen souveräner wegfedern. Gleichzeitig wankt er nicht zu sehr und bietet auch auf Kopfsteinpflaster und allgemein bei langsamer Fahrt einen guten Komfort. An die Grenzen kommt das Fahrwerk bei kurzen Anregungen, hier zeigen sich die Nachteile der aufpreispflichtigen, 19 Zoll großen Felgen des Testwagens. Gullideckel, Querfugen und rauen Fahrbahnbelag leitet der Wagen stärker an die Insassen weiter als es zum sonst gediegenen Auftritt des Franzosen passt.

Überfährt man mehrere kleine Wellen nacheinander, tritt mitunter ein Stuckern auf. Insgesamt ist der Komfort des Fahrwerks gut.

## 2,1 Sitze

Die serienmäßigen Sitze des Renault bieten einen guten Sitzkomfort auf der eher weichen Polsterung. Die Wangen sind aus Lederimitat gefertigt und die Mittelbahnen mit weichem Stoff bezogen. Die Verstellung geschieht manuell, nur die Lordosenstütze des Fahrersitzes wird elektrisch bedient, hier bietet sie auch eine Massagefunktion. Diese wird standardmäßig aktiviert, wenn man den Wagen in den Comfortmodus schaltet - bei Nichtgefallen muss die Massage dann erst über das Menü wieder ausgeschaltet werden. Lehnen und Flächen vorn sind körpergerecht gestaltet und bieten einen ordentlichen Seitenhalt. Auch großen Menschen haben dank der hohen Sitzlehnen genügend Halt. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, der linke Fuß kann auf einer großen Fußstütze abgestellt werden. Das rechte Knie aber liegt an einem harten Teil der Mittelkonsole an, hier wäre eine geschäumte Oberfläche nicht nur wertiger, sondern würde auch mehr Komfort bieten. Die Rücksitzbank bietet weniger Kontur als die vorderen Versionen, ist aber ebenfalls angenehm gepolstert, hat eine hohe Lehne und bietet einen einwandfreien Sitzkomfort. Nur bei großen Menschen ergibt sich ein etwas spitzer Kniewinkel.

⊖ Die einem Teppich nicht unähnlichen Mittelbahnen der Sitze sind nicht atmungsaktiv und gerade bei sommerlichen Temperaturen schweißtreibend.

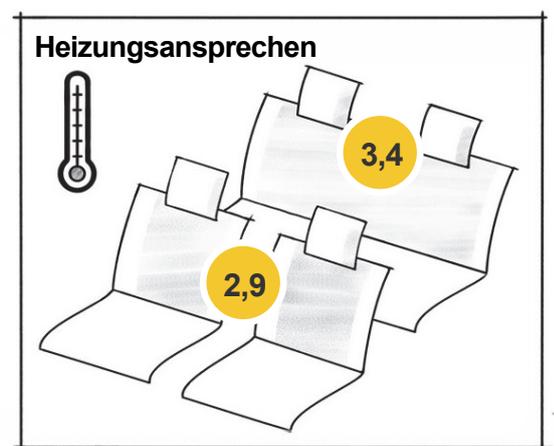
## 1,9 Innengeräusch

⊕ Der Geräuschpegel im Innenraum unterstreicht den komfortorientierten Charakter des Wagens. Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit (130 km/h) wurde ein durchschnittliches Innenraumgeräusch von 66,9 dB(A) ermittelt. Dieser Wert wird laut Hersteller auch durch eine im optionalen Bose-Soundsystem enthaltene Funktion erzielt: Die vom Motor erzeugten Schallwellen sollen durch gezielten Gegenschall reduziert werden. Der Motor ist jedenfalls tatsächlich akustisch wenig zu vernehmen, nur unter Last und bei hohen Drehzahlen macht er etwas auf sich aufmerksam. Abrollgeräusche sind ebenfalls kaum präsent, nur gelegentlich entlocken Fahrbahnkanten den Achsen ein Poltern - wohl ein weiterer Nebeneffekt der großen Räder. Auch die Windgeräusche halten sich dezent zurück, erst bei höheren Autobahngeschwindigkeiten vernimmt man ein Rauschen um die A-Säulen und Spiegelkappen.

## 2,1 Klimatisierung

Serienmäßig findet man im Renault eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. Die Luftmengenverteilung lässt sich frei wählen, aber nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen. Auch die Intensität lässt sich im Klimamenü zwischen den Stufen Soft, Normal und Fast verstellen. Im ADAC Heizungstest fällt das Ergebnis insgesamt nur mäßig aus. Während der Innenraum vorn noch relativ schnell aufgewärmt wird, müssen sich die Fondpassagiere lange gedulden. Vor allem die Fußbereiche vorn und hinten 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.



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

2,3

## MOTOR/ANTRIEB

2,7

### Fahrleistungen\*

Dem Downsizing-Prinzip folgend hat der Talisman als 160 PS starke Dieselsvariante einen nur 1,6 Liter großen Vierzylinder an Bord. Dessen 380 Newtonmeter bei 1.750 Umdrehungen pro Minute sorgen für ein zügiges Vorankommen. Wirklich kraftvoll fühlt sich der 1.600 Kilogramm schwere Wagen aber nie an, sportliches Fahren ist nicht sein Metier. Geht man im Bereich über 3.500 Umdrehungen vom Gas und will dann erneut beschleunigen, dauert es einige Zeit, bis der Turbomotor wieder Ladedruck und damit Leistung aufgebaut hat. Laut Hersteller braucht der Renault 9,4 Sekunden aus dem Stand auf 100 km/h und erreicht bei 215 km/h seine Höchstgeschwindigkeit. In Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe fährt der Talisman bei den Fahrleistungsmessungen ein zufriedenstellendes Resultat ein. Die Limousine absolviert den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) in 5,9 Sekunden.

2,3

### Laufkultur

+ Die Laufkultur des Motors ist gut - besonders für einen Vierzylinder-Diesel. Vibrationen bleiben dem Innenraum fast komplett fern und auch akustisch meldet sich der Motor nie aufdringlich zu Wort.

1,8

### Schaltung

+ Der Doppelkupplungsgetriebe, mit dem der 160 PS starke Diesel stets gekoppelt ist, ist mehr auf Komfort als auf zackige Gangwechsel programmiert. Weiches (leicht verzögertes) Anfahren und ruckfreie Schaltvorgänge sind möglich, stets wirkt das EDC (efficient dual clutch) genannte Getriebe aber etwas träge. Der Wählhebel ist erstklassig bedienbar und hat ein klar verständliches, klassisches Schaltschema. Der Rückwärtsgang ist leicht und recht spontan einlegbar. An Steigungen bleibt der Wagen nach dem Lösen der Bremse einen Moment selbsttätig stehen und erleichtert so das Anfahren.

2,5

### Getriebeabstufung

+ Bei 130 km/h liegen etwa 2.500 Umdrehungen pro Minute an der Kurbelwelle an, ein siebter Gang würde dem ansonsten einwandfrei abgestuften Getriebe gut stehen und den Verbrauch auf der Autobahn senken.

2,0

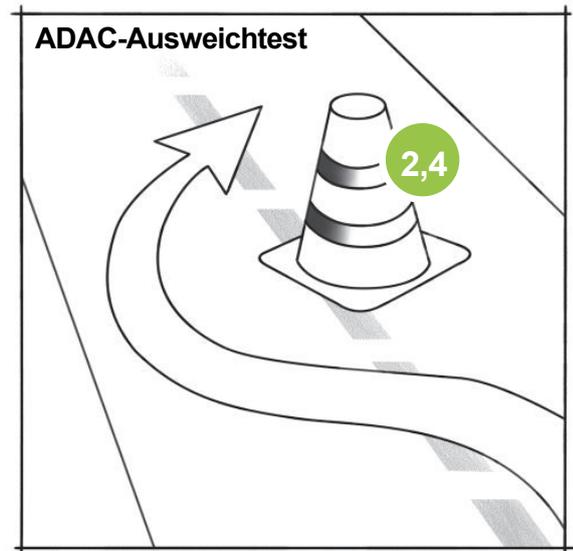
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,2

### Fahrstabilität

+ Die Fahrstabilität des neuen Mittelklassemodells ist gut, lässt aber noch etwas Luft nach oben. Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen beeinflussen die Richtungsstabilität nur in geringem Maße, auch Lastwechsel in zügig gefahrenen Kurven beeindrucken den Talisman nicht. Grundsätzlich ist das Eigenlenkverhalten untersteuernd - fährt man zu schnell in eine Kurve, schiebt das Auto also über die Vorderräder Richtung Kurvenaußenseite. Dieses Verhalten ist unkritisch und auch von weniger geübten Fahrern beherrschbar.

Ein plötzlicher und kurzer Lenkimpuls bringt - wohl durch die Hinterachslenkung - recht viel Unruhe in das Auto, es kommt aber nicht zu ausgeprägtem Pendeln: Das Auto beruhigt sich wieder und hält vor allem die Spur. Im ADAC Ausweichtest fährt der Renault ein noch gutes Ergebnis ein. Weicht man sehr ruckartig - einer Schrecksituation entsprechend - aus, untersteuert der Talisman, bleibt aber lenkbar. Beim Zurücklenken in die ursprüngliche Spur drängt dann das Heck deutlich nach außen, ist aber leicht zu kontrollieren. Führt man den Ausweichtest mit weicheren Lenkbewegungen, schiebt der Wagen deutlich weniger über die Vorderachse. Der Renault hat keine Sperre an der Vorderachse, die die Antriebskräfte bei Bedarf zum Rad mit der momentan besseren Traktion leiten würde. Allerdings bremst die elektronische Schlupfregelung die Antriebsräder ab, wenn sie durchdrehen und sorgt so für eine zufriedenstellende Traktion, auch beim Beschleunigen aus Kurven heraus.



**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.**

2,4

## Lenkung\*

Der Talisman Intens ist gegen Aufpreis mit der seit 2008 bei Renault etablierten Allradlenkung erhältlich - auch der Testwagen hat dieses System verbaut. Bei niedrigen Geschwindigkeiten lenken die Hinterräder bis zu 3,5° entgegengesetzt zu den Vorderrädern ein und verbessern so die Handlichkeit des Autos. Mit deaktivierter Hinterachslenkung beträgt der Wendekreis große 12,4 Meter. Aktiviert man die Lenkung, verkleinert sich der Wendekreis aber nur auf klassenübliche 11,6 Meter. Das System ist in der Stadt zunächst gewöhnungsbedürftig, da man viel weniger Lenkeinschlag benötigt. Beim Abbiegen muss man so zum Beispiel seltener umgreifen, meist können beide Hände am Lenkrad bleiben. Bei höheren Geschwindigkeiten (in der Standardeinstellung ab 60 km/h) lenken die Hinterräder nicht mehr entgegengesetzt, sondern in die gleiche Richtung ein wie die vorderen. So soll der Wagen zackiger einlenken, da die Hinterachse schon direkt beim Drehen des Lenkrads Seitenführungskraft aufbaut. Die Hinterachslenkung hinterlässt einen zwiespältigen Eindruck. Das Auto ist agil und fahrsicher, es fehlt aber etwas das Gefühl für die Fahrzeugdynamik, da die Hinterachse ein Eigenleben hat.

⊕ Durch die mitlenkende Hinterachse konnte die Vorderachslenkung sehr direkt übersetzt werden: 2,5 Lenkradumdrehung genügen, um von Anschlag zu Anschlag zu lenken. Das Lenkgefühl am Volant ist recht gut gelungen. Zwar ist um die Mittellage wenig Rückmeldung vorhanden, im weiteren Verlauf eines Lenkvorgangs zeigt sich aber eine saubere Abstimmung: Die Lenkkräfte liegen auf einem angenehmen Niveau, man bekommt mehr Rückmeldung von der Straße als noch bei Geradeausfahrt. Zielgenaues Lenken ist möglich, auch Wellen und Fahrbahnverwerfungen verwässern die angepeilte Linie kaum.

1,5

## Bremse

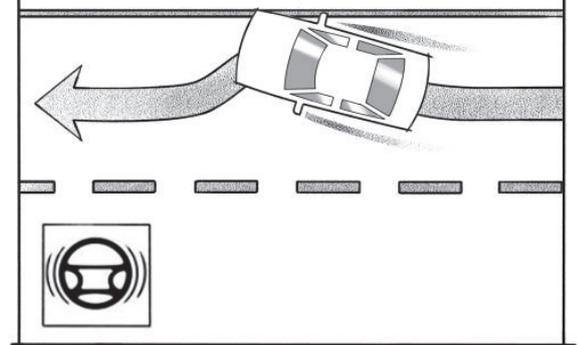
⊕ Der Talisman überzeugt mit einer standfesten Bremsanlage und einem kurzen Bremsweg. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach rund 34,8 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 245/40 R19 98Y). Das Ansprechen der Bremse ist einwandfrei, sie ist allerdings recht giftig und lässt sich nur zufriedenstellend dosieren. Starke Bremsungen in Kurven beeindrucken dank ESP die Spurstabilität nur wenig.

## Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Talisman bietet bereits ab der getesteten, mittleren Ausstattungsvariante Intens serienmäßig einige Assistenzsysteme, die die Fahrsicherheit erhöhen. Neben den obligatorischen Sicherheitssystemen wie ESP, Bremsassistent und Reifendruckkontrollsystem (direkt messend mit Anzeige des Reifendrucks) findet man in der Ausstattung Intense auch einen Spurhalte-Warner und eine Verkehrszeichenerkennung an Bord. Der Spurhalte-Warner gibt einen Warnton aus, falls man ohne Blinkerbetätigung seine Spur verlässt, greift aber nicht aktiv in die Lenkung ein. Optional ist die Allradlenkung, die im Grenzfall stabilisierend wirken kann. Einige weitere sicherheitsrelevante Systeme sind gegen Aufpreis bestellbar. Das optionale Safety-Plus Paket umfasst einen Notbremsassistenten samt Sicherheitsabstand-Warner, der ab 30 km/h arbeitet. Mit Hilfe eines Radarsystems wird der Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug gemessen und der Fahrer gewarnt, falls der Abstand kritisch wird. Ist eine Bremsung notwendig, um einen Unfall zu verhindern oder zumindest die Unfallschwere zu reduzieren, wird der vom Fahrer eingebrachte Bremsdruck bei Bedarf auf das nötige Maß erhöht. Versäumt der Fahrer die Bremsung, bremst der Wagen automatisch ab. Ebenfalls aufpreispflichtig ist das Cruising-Paket, das auf das Safety-Plus Paket aufbaut und nur in Kombination zu diesem erhältlich ist. Umfang ist das Head-Up Display und eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage. Diese hält einen vorher festgelegten Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug im Bereich von 50 bis 140 km/h konstant. In einem weiteren zusätzlich erwerbbaaren Paket findet sich der Totwinkelwarner. Sensoren an den Fahrzeugflanken erkennen, ob sich ein Objekt im toten Winkel befindet und warnt den Fahrer entsprechend. Der Tempomat verfügt über eine Limiterfunktion. Serienmäßig werden die Nebelscheinwerfer genutzt, um Abbiegesituationen auszuleuchten. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein - zusätzlich sind die reaktionsschnellen LED-Rückleuchten vom nachfolgenden Verkehr gut wahrzunehmen. Bei in der Dunkelheit stehendem Fahrzeug warnen Rückstrahler in den Türen, falls diese offen stehen. Gegen versehentliches Losrollen beim Motorstart ist der Wagen geschützt: Um den Motor anzulassen, muss der Wählhebel der Automatik in Parkstellung sein.

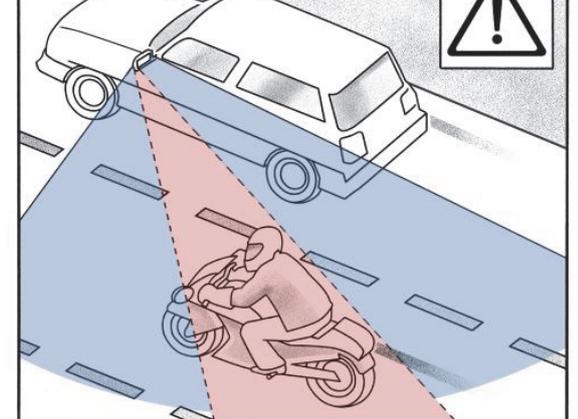
⊖ Ein Notbremsystem, das auch in der Stadt bei Geschwindigkeiten unter 30 km/h wirksam ist, wird nicht angeboten. Die Blinker sind bei aktivierter Warnblinkanlage außer Funktion - so kann man beispielsweise bei einem Abschleppvorgang einen Richtungswechsel nicht anzeigen. Der Warnblinkschalter selbst ist zu klein und farblich nicht ausreichend abgesetzt, um im Notfall schnell auffindbar zu sein.

### 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.

## 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

**+** Der Talisman ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Alle Gurte haben Kraftbegrenzer, alle äußeren Gurte zudem Straffer. Im ADAC Crashtest erhält der Talisman 86 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2015) - insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne bei den Crashtests. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von gut 1,95 Meter. Zur besseren Anpassung sind sie nach vorn schwenkbar und besitzen einen geringen Abstand zum Kopf, dadurch können sie optimal wirken. Im Fond reichen die Kopfstützen zwar nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,65 Meter, das Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus. Die vorderen Sitze sind mit einer Anschnallerinnerung ausgestattet. Für alle hinten Sitzenden wird dem Fahrer der Anschnallstatus angezeigt. Die stabilen Bügeltürgriffe erlauben hohe Zugkräfte, was eine Personenbergung erleichtern kann.

**-** Für das Warndreieck und den Verbandkasten gibt es keine Halterungen im Kofferraum, deshalb können diese im Notfall unter Umständen nicht schnell erreicht werden.

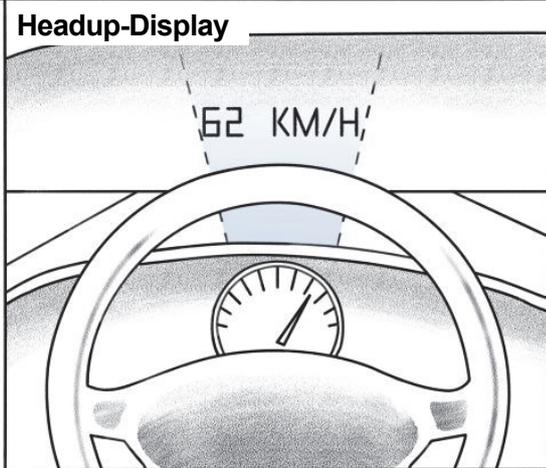
## 1,9 Kindersicherheit

**+** Im ADAC Crashtest erreicht der Talisman 84 Prozent der erreichbaren Punkte für die Kindersicherheit. Die Fensterschließkräfte sind gering, so wird Quetschverletzungen vorgebeugt. Auf den hinteren äußeren Plätzen ist ein Isofixsystem samt Ankerhaken serienmäßig. Die Gurtschlösser sind zwar lose, dennoch können auf den äußeren Plätzen Kindersitze einfach per Gurt befestigt werden. Nur die Polsterung könnte etwas straffer sein, damit ein Kindersitz mit weniger Kraft lagestabil befestigt werden kann. Auch die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig in das Lehnenpolster verlegt und verlaufen deshalb für Kindersitze nicht optimal.

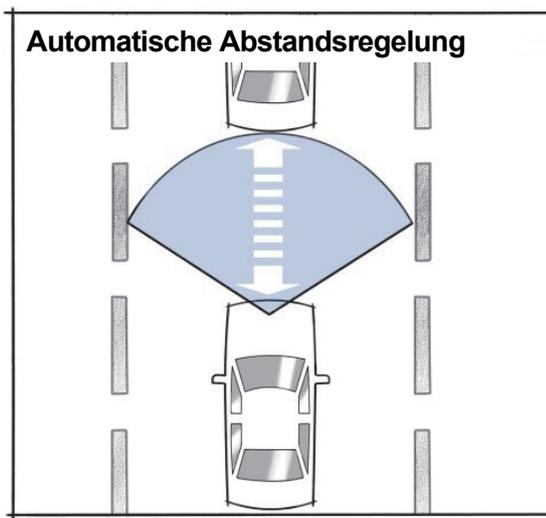
**-** Auf dem Mittelsitz sind aufgrund der ungünstigen Gurtpositionierung Sitze nur sehr ungünstig montierbar. Laut Hersteller sind auf dem Beifahrersitz und auf dem hinteren Mittelsitz Kindersitze mehrerer Altersgruppen nicht erlaubt. Die Kindersicherung der hinteren Türen ist per einfachem Schalter kinderleicht deaktivierbar - keine sinnvolle Lösung.

## 2,3 Fußgängerschutz

**+** Der Fußgängerschutz des Talisman fällt gut aus. Bei den ADAC Crashtests erreicht das Fahrzeug 68 Prozent der möglichen Punkte. Bis auf die noch zu aggressiv gestalteten Dachsäulen der Windschutzscheibe sind alle Bereiche gut entschärft.



In die Windschutzscheibe werden Geschwindigkeit, Navigationshinweise und andere Informationen eingespiegelt. 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.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

2,5

## UMWELT/ECOTEST

3,0

### Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Im CO<sub>2</sub>-Kapitel des EcoTest erreicht der Talisman dCi 160 ein nur durchschnittliches Ergebnis. Mit einer ermittelten CO<sub>2</sub>-Bilanz von 176 g/km reicht es für 30 Punkte in diesem Kapitel. Der Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,5 l/100 km. In der Stadt sind es 5,8 l, auf der Landstraße 4,7 l und auf der Autobahn 6,8 l pro 100 km.

1,9

### Schadstoffe

Ein gutes Ergebnis erhält die Limousine 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 in dieser Fahrzeugklasse übliche Nachbehandlung mit SCR-Kat sowie AdBlue und verbaut stattdessen einen günstigeren NO<sub>x</sub>-Speicherkat. Die bei Renault genannte "NO<sub>x</sub>-Falle" kann zwar die Grenzwerte der Abgasnorm Euro6 im Zulassungszyklus einhalten, fährt man jedoch mit höherer Last (ADAC Autobahnzyklus und WLTP-Zyklus), steigen die NO<sub>x</sub>-Werte stark an. Dadurch verspielt der Talisman wichtige Punkte im Schadstoffkapitel (41 Punkte). Insgesamt erreicht der Renault gradeso vier Sterne im ADAC EcoTest (71 Punkte).

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

3,1

## AUTOKOSTEN

1,9

### Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten setzen sich hauptsächlich aus den Ausgaben für den Kraftstoff zusammen. Da der Verbrauch des Talisman nicht sehr hoch ausfällt und darüber hinaus der im Vergleich zum Benzin günstigere Diesel getankt wird, fällt die Bewertung in diesem Kapitel gut aus.

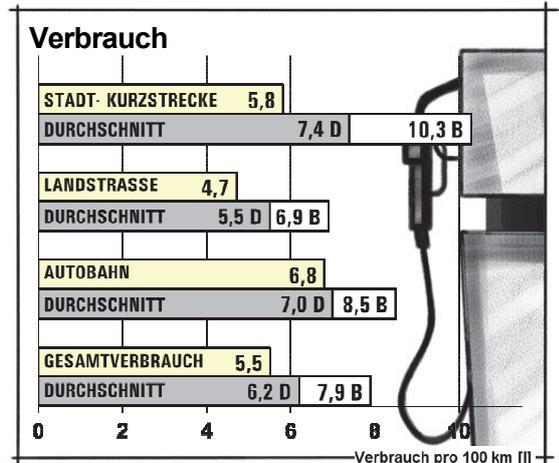
3,6

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ Renault gewährt eine Garantie über 3 Jahre plus 2 Jahre Anschlussgarantie (Renault Plus Garantie bis max. 100.000 km).

⊖ Die Kosten für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der Seriengröße auf hohem Niveau.



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

2,5

## Wertstabilität\*

⊕ Dem neuen Mittelklassefahrzeug von Renault wird für den vierjährigen Berechnungszeitraum bei einer Laufleistung von 15.000 Kilometern pro Jahr ein recht günstiger Restwertverlauf vorhergesagt.

4,1

## Kosten für Anschaffung\*

⊖ In der Ausstattungslinie Intens und mit dem stärksten erhältlichen Diesel ausgestattet, kostet die Talisman Limousine mindestens 35.200 Euro - ein happiger Preis. Allerhand Komfort- und Sicherheitsausstattung ist dann aber schon an Bord - auf Wunsch wird der Rücken des Fahrers massiert, die Sitze vorn sind beheizt, LED-Scheinwerfer leuchten die Nacht aus, der Spurhalteassistent unterstützt auf Schnellstraßen, vorn und hinten sind Einparkhilfen montiert. Auch die edle Ambientebeleuchtung ist serienmäßig. Die Allradlenkung und einige weitere Sicherheitsfeatures sind aber auspreispflichtig.

5,2

## Fixkosten\*

⊖ Nicht punkten kann das Fahrzeug bei den Fixkosten. Jährlich werden 198 Euro an Kfz-Steuer fällig. Dazu gesellen sich äußerst ungünstige Versicherungseinstufungen (KH: 17; VK: 26, TK: 24).

2,7

## Monatliche Gesamtkosten\*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten liegen vor allem aufgrund des nicht zu trinkfreudigen Dieselmotors und der guten Wertstabilität im Rahmen.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	Energy TCe 150 EDC	Energy TCe 200 EDC	Energy dCi 110	Energy dCi 130	Energy dCi 160 EDC
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1618	4/1618	4/1461	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	147 (200)	81 (110)	96 (130)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	220/1750	260/2500	260/1750	320/1750	380/1750
0-100 km/h[s]	9,6	7,6	11,9	10,4	9,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	215	237	190	205	215
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,6   S	5,8   S	3,6   D	3,9   D	4,5   D
CO2 [g/km]	127	130	95	102	118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/23/20	18/25/20	17/26/24	17/26/24	17/26/24
Steuer pro Jahr [Euro]	98	104	142	166	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	669	754	629	639	726
Preis [Euro]	29.450	33.950	27.950	29.650	35.200

#### 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-Haftpfli.  
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	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	245/45R18
Reifengröße (Testwagen)	<b>245/40R19Y</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,55/11,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	<b>5,9 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>34,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>5,8/4,7/6,8 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	118 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>176 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	<b>66,9 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4848/1868/1463 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2070 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1600 kg/522 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>460 l/850 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	52 l
Reichweite	<b>945 km</b>
Garantie 3 Jahre plus 2 Jahre Anschlussg. (bis max. 100.000 km)	
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>85 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>71 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>146 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>424 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>726 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/24
Grundpreis	35.200 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abstandsregelung, elektronisch (Cruising-Paket)	850 Euro <sup>o</sup>
Aktivlenkung (Allradlenkung)	1.700 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
elektronische Dämpferkontrolle	1.700 Euro <sup>o</sup>
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display (Cruising-Paket)	850 Euro <sup>o</sup>
Kollisionswarnung	550 Euro <sup>o</sup>
Kurvenlicht	nicht erhältlich
LED-Abblendlicht (und Fernlicht)	Serie
Müdigkeitserkennung	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Rückfahrkamera (City Plus-Paket)	850 Euro <sup>o</sup>
Spurassistent (passiv)	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (City Plus-Paket)	850 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (zwei Zonen)	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Lordosenstütze (mit Massage für Fahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör, zzgl. Montage)	399 Euro
Lackierung Metallic	700 Euro <sup>o</sup>
Panorama-Glasedach	1.100 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit \* Werte klassenbezogen