



## Renault Espace ENERGY TCe 225 Initiale Paris EDC

Fünftüriger Van der Mittelklasse (165 kW / 225 PS)

Als 1984 die erste Espace-Generation auf den Markt kam, war dies eine kleine Revolution. Großraumlimousinen gab es bis dato noch nicht. Inzwischen sind die praktischen Vans bei den Autokäufern nicht mehr sonderlich angesagt, die Schwemme an SUV-Modellen macht den Vans zunehmend das Leben schwer. So verwundert es nicht, 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 stark ein. Für Familien ist der Espace dennoch interessant. Auf den Einzelsitzen im Fond lassen sich problemlos drei Kindersitze gleichzeitig montieren und auf Wunsch gibt es sogar eine dritte Sitzreihe. Lange Strecken können dank hohen Fahrkomforts entspannt bewältigt werden. Der 225 PS starke Topbenziner sorgt in Verbindung mit dem Doppelkupplungsgetriebe für flotte Fahrleistungen. Wenig gelungen ist dagegen das wenig intuitive Bediensystem, das sich einem erst nach langer Eingewöhnung erschließt und den Fahrer stark ablenkt. Stolze 48.500 Euro verlangt Renault für den Espace TCe 225 EDC in der Topausstattung Initiale Paris, der dafür allerdings mit vielen Annehmlichkeiten aufwartet.

**Konkurrenten:** u.a. Ford S-Max, Seat Alhambra, VW Sharan.

- +** hochwertiges Interieur und gute Verarbeitung, großer und gut nutzbarer Kofferraum, kultivierter und kräftiger Turbobenziner, guter Fahrkomfort
- umständliches Bediensystem, geringe Kopffreiheit im Fond, sehr hohe CO-Emissionen bei hoher Last

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **3,4**

### Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,7
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	3,1

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,7 Verarbeitung

⊕ Die aktuelle 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. Details wie die mit Kunststoffblenden verkleideten Fensterrahmen untermauern den positiven Qualitätseindruck. Einzig die an vielen Stellen ungleichmäßigen Spaltmaße der Karosserie schmälern den Qualitätseindruck etwas. Auch im Innenraum überzeugt der Espace mit einem hochwertigen Materialmix. Das zweifarbige Armaturenbrett mit Kontrastnähten, braune Leder-Sitzbezüge, Holzapplikationen und diverse Chromränder lassen den Espace edel und modern wirken. Die meisten Oberflächen sind geschäumt und bieten eine angenehme Haptik. Die verwendeten Kunststoffe sind hochwertig und

bis auf kleinere Ausnahmen einwandfrei verarbeitet. Die teils scharfen Kanten der Sitzverkleidung und der Sonnenblenden und die bei Belastung knarrende Mittelkonsole 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.

### 2,7 Alltagstauglichkeit

Das Fahrzeug ist mit einem 58 l großen Tank ausgestattet, wodurch mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 705 km möglich sind (auf Basis des EcoTest-Verbrauchs). Trotz der beim Initiale Paris serienmäßigen Allradlenkung fällt der Wendekreis mit zwölf Metern recht groß aus.

⊕ Der alltägliche Nutzwert des Renault Espace ist vor allem dank der vielen Sitzplätze und der guten Transporteigenschaften einwandfrei. Serienmäßig ist der Van wie im Falle des Testwagens mit fünf vollwertigen Sitzplätzen ausgestattet (drei Einzelsitze im Fond). Optional kann man eine dritte Sitzreihe mit zwei Einzelsitzen ordern. Diese eignen sich jedoch nur als Notsitze für kurze Strecken. Die maximale Zuladung liegt bei äußerst großzügigen 661 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 sichere Weiterfahrt bis zur nächsten Werkstatt ermöglicht. Allerdings ist das Notrad am Fahrzeugunterboden befestigt und nur schwer zugänglich. Der integrierte Tankdeckel gestaltet den Tankvorgang angenehm einfach und komfortabel.

⊖ Mit einer Länge von 4,86 m und einer Breite von 2,13 m von Außenspiegel zu Außenspiegel macht sich der Espace ganz schön breit. Parkhausbesuche werden dadurch leicht zur nervenaufreibenden Angelegenheit.

### 3,1 Licht und 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 begnügen, da vor allem die hinteren C-Säulen sehr wuchtig geraten sind und man beim Rückwärtsrangieren nur schlecht den Bereich schräg hinter dem Fahrzeug einsehen kann.



Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen stark eingeschränkt.

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 Topausstattung 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 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

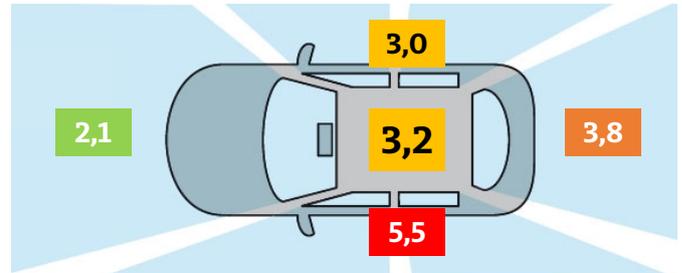
## 1,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Ein- und Ausstieg fällt im Espace insgesamt leicht. Vorn gefallen der leicht erhöhte Sitz und der 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. Äußerst angenehm geht das Ein- und Aussteigen im Fond vonstatten. Der Türausschnitt ist breit und hoch, der Schweller schmal und die Sitzhöhe nahezu optimal. Die Türen öffnen weit, bieten aber vor allem in engen Parklücken nicht die Vorteile der Schiebetüren, die in einigen Konkurrenten verbaut sind. 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 verriegelt, wenn man sich mit der Fernbedienung vom Fahrzeug entfernt. Das System funktioniert insgesamt sehr gut. Nicht ideal sind

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.

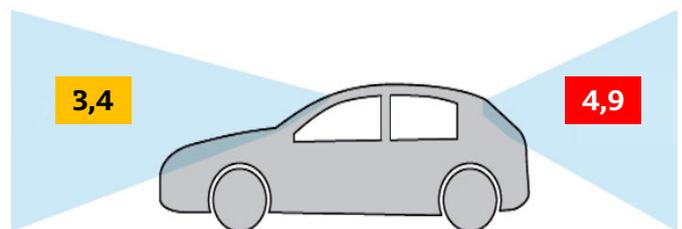
## Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



## Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



die äußerst kleinen Tasten auf der wuchtigen Fernbedienung. Möchte man das Fahrzeug manuell ver-/entriegeln, lassen sich die Tasten kaum erfühlen. 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.

⊖ Die langen Türen erschweren das Ein- und Aussteigen in engen Parklücken.

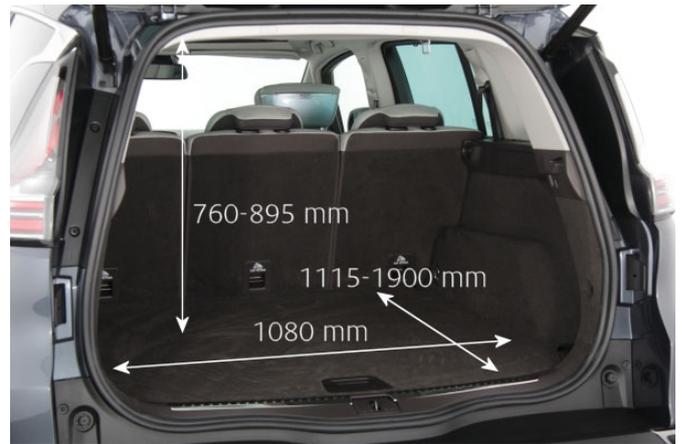
Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Man kann das Keyless-System jedoch über das Infotainment-Menü deaktivieren, dann funktioniert die Zentralverriegelung nur über die Knöpfe auf der Schlüsselkarte.

### 1,3 Kofferraum-Volumen

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

### 1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die im Testwagen verbaute optionale elektrische Heckklappe kann per Knopfdruck an der Klappe oder über die Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, die auch das Beladen mit sperrigen Gegenständen erlaubt. 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



Das maximal nutzbare Kofferraumvolumen ist üppig, 1.690 l stehen zur Verfügung. Werden auch die Plätze der zweiten Sitzreihe genutzt, verbleiben immer noch 500 l Volumen fürs Gepäck.

sehr hoch und breit, das Kofferraumformat zudem gut nutzbar. Bei Dunkelheit wird das Ladeabteil von zwei zwei Lampen gut ausgeleuchtet.

### 2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der zweiten Sitzreihe lassen sich einzeln nach vorn klappen. Der Klappmechanismus ist dabei äußerst komfortabel ausgeführt. Das von Renault als Modulares One-Touch-Folding bezeichnete System umfasst ein Bedienpanel im Kofferraum, auf welchem jeder Sitz einzeln 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 leider vergebens. Es gibt lediglich Gepäckösen zur Ladungssicherung sowie Taschenhaken. Ein Kofferraumtrennetz ist optional erhältlich. Der Mittelgurt der zweiten Reihe ist am Dach fixiert und muss vor dem Klappen der Lehne umständlich ausgehängt werden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,9 Bedienung

Das Bedienkonzept des Renault Espace ist auf den ersten Blick recht undurchsichtig und erfordert eine lange 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 Gebläseinstellung 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 Umluftschtaltung 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 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. Das digitale Kombiinstrument wirkt insgesamt verspielt, die Anzeigen lassen sich je nach Fahrmodus individuell einstellen. Die Segmentanzeigen für die Kühlmitteltemperatur und den Kraftstofffüllstand sind aber arg grob gestaltet.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich axial und vertikal einstellen. Der Schalthebel ist gut erreichbar, die Bedienung aber nicht auf Antrieb logisch. 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 Innenraum-

## 1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Espace ist in der höchsten Ausstattungsvariante serienmäßig mit einem BOSE-Surround-Soundsystem mit zwölf Lautsprechern ausgestattet, das einen guten Klang mit sattem Bass liefert. In Sachen Konnektivität ist der Van ebenfalls gut aufgestellt, Apple Carplay und Android Auto sind beim System R-LINK 2 ebenso dabei wie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen, Onlineverbindung sowie Zugang zum herstellereigenem App-Store. Über verschiedene Apps gibt es weitere Individualisierungsmöglichkeiten. Es stehen viele Wege offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, SD-Karte und 3,5-mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang ist auch per DAB+ serienmäßig. Familientauglich sind die 12-Volt-Steckdosen im Fond und im Kofferraum.

Gegen Aufpreis bietet der Espace auch Unterhaltung für die Insassen in der zweiten Reihe. Das Multimediasystem umfasst zwei in die Kopfstützen der ersten Reihe

beleuchtung mit Leselampen. Alle vier elektrischen Fensterheber haben eine 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. Es gibt für alle wichtigen Funktionen Anzeigen und Warnlampen.



Der Renault Espace vermittelt in der getesteten Initiale Paris-Ausstattung eine hochwertige Materialanmutung und eine überwiegend gute Verarbeitungsqualität. Bei der Bedienung folgt Renault der augenblicklichen Mode und verlagert fast alle Funktionen auf das große, zentrale Touchdisplay. Die komplizierte und z.T. nicht nachvollziehbare Menüstruktur lenkt die Aufmerksamkeit jedoch stark vom Verkehr ab und dient nicht der Sicherheit.

integrierte 7-Zoll-Bildschirme sowie zwei Bluetooth-Kopfhörer, Fernbedienung, DVD-Laufwerk, USB-, AV- und SD-Eingang.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

## 2,6 Raumangebot vorn

Das Raumangebot vorn fällt gut 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 tatsächlich 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 sehr opulent aus.

## 2,6 Raumangebot hinten

Für einen großen Van wie den Espace fällt das Platzangebot im Fond enttäuschend aus. Die Beinfreiheit fällt zwar großzügig aus, eingeschränkt ist jedoch die Kopffreiheit. Personen über 1,85 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.

## 3,1 Innenraum-Variabilität

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

⊕ Das ausziehbare Handschuhfach fällt zwar sehr groß aus, beim Herausziehen stößt man allerdings leicht an die Knie.

⊖ Für einen Familienvan hat der Espace nicht sonderlich viele Ablage- und Verstaumöglichkeiten zu bieten. Die Türfächer fallen recht klein aus, auch die beiden Becherhalter unterhalb der Mittelkonsole sind schlecht zu erreichen und nehmen Becher nicht sicher auf. Ein praktisches Ablagefach auch für größere Smartphones sucht man leider vergebens. Das gleiche Bild bietet sich hinten: Die Türablagen sind klein, Becherhalter fehlen hier gänzlich.

## 1,8 KOMFORT

### 2,5 Federung

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. Einzig im Stadtverkehr wirken sich die großen 19-Zöller negativ auf den Federungskomfort aus. Das Fahrwerk wirkt hier etwas poltrig und stößig.

⊖ Auf Kopfsteinpflaster macht das Espace-Fahrwerk keine sonderlich gute Figur. Die Achsen poltern hier kräftig und das Lenkrad zittert merklich. Im Comfort-Modus sorgen Bodenwellen für kräftige Karosseriebewegungen, die bisweilen an einen Dampfer auf hoher See erinnern und bei manchem Insassen für Übelkeit sorgen könnten.

## 1,7 Sitze

⊕ In der Topausstattung 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. Fahrer- und Beifahrersitz lassen sich in der Höhe und Neigung einstellen. Zudem gibt es elektrisch einstellbare Lordosenstützen (in Höhe und Intensität einstellbar) und eine Massagefunktion. 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 Oberschenkelauflage ist in mehreren Stufen ausziehbar. 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 wenig Oberschenkelauflage.

## 2,9 Innengeräusch

⊕ Die Geräuschkulisse im Espace bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich, Fahr- oder Windgeräusche fallen nicht besonders auf. Der Benzinmotor ist gut gedämmt und hält sich akustisch angenehm im Hintergrund. Bei

gleichmäßig gefahrenen 130 km/h wurden 67,7 dB(A) gemessen.

⊖ Das poltrige Fahrwerk schmälert den Geräuschkomfort des komfortorientierten Espace doch nachdrücklich.

## 0,8 Klimatisierung

Serienmäßig findet man im Espace eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik an Bord. In der getesteten Topausstattung können sich die Fondpassagiere zudem die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftmengenverteilung lässt sich in vorgegebenen Stufen für Fahrer und Beifahrer gemeinsam einstellen.

⊕ 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.

Die Frontscheiben und die vorderen Sitze sind

serienmäßig, die äußeren Fondsitze und das Lenkrad optional beheizbar. Die Vordersitze verfügen beim Initiale Paris über eine Belüftungsfunktion.

Die Insassen in der zweiten Reihe werden durch die getönten Scheiben und Rollos von zu starker Sonneneinstrahlung geschützt.

⊖ Durch die riesige, schräg stehende Panorama-Windschutzscheibe wird der Innenraum bei Sonneneinstrahlung stark aufgeheizt. Unverständlich für ein Fahrzeug dieser Preisklasse: Intensität und Richtung des Luftausstroms lassen sich nicht unabhängig voneinander verstellen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen

⊕ Der 1,8 Liter große Turbobenziner kommt mit dem großen Van erstaunlich gut zurecht. Die Fahrleistungen fallen dank 225 PS und des nicht allzu hohen Fahrzeuggewichts von 1,7 Tonnen fast schon sportlich aus. Für den Standardsprint aus dem Stand auf 100 km/h

benötigt der Franzose lediglich 7,6 s, die Höchstgeschwindigkeit beträgt flotte 224 km/h.

Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Renault in 4,5 s und zählt damit zweifellos zu den schnellen Vans im Lande.

## 2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner weiß zu überzeugen. Er arbeitet angenehm laufruhig und verkneift sich störende Vibrationen und Geräusche.

Auch an der Leistungsentfaltung und dem

Ansprechverhalten des aufgeladenen Ottomotors gibt es wenig zu kritisieren. Das Aggregat entfaltet seine Leistung angenehm gleichmäßig und für einen Turbomotor recht spontan.

## 2,5 Schaltung/Getriebe

Die Kupplung schließt beim Anfahren mitunter etwas ruppig, an den Anfahrkomfort einer Wandlerautomatik kommt das Doppelkupplungsgetriebe nicht ran.

⊕ Den Topbenziner gibt es ausschließlich mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Es wechselt die Gänge geschmeidig und komfortabel, solange man gemütlich unterwegs ist. Bewegt man den Espace

sportlicher, wird es etwas hektisch und es treten auch spürbare Schaltrucke auf.

Die Abstufung der sieben Gänge ist gut gelungen, die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen fallen angenehm klein aus. Der größte Gang ist recht lang übersetzt - bei Tempo 130 zeigt der Drehzahlmesser knapp 2.600 Umdrehungen pro Minute an.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 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. Spurrinnen bringen den Franzosen 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 abruptem Lufpen des Gaspedals 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 gedrosselt, im Expert-Modus werden die Räder ausschließlich durch Bremsengriffe am Durchdrehen gehindert, nicht aber die Motorleistung gedrosselt.

### 2,7 Lenkung

⊕ Der Renault Espace ist erstmals in diesem Segment mit einer mitlenkenden Hinterachse erhältlich. Das 4CONTROL-System ist in der getesteten Topausstattung 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. Fährt man schneller, steuert die Allradlenkung in dieselbe Richtung wie die Vorderräder. 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 für die Fahrzeuggröße erstaunlich 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.

⊖ Beim starken Beschleunigen in den unteren Gängen sind Antriebseinflüsse in der Lenkung zu spüren.

## 2,9 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Renault Espace nach 36,0 m (Durchschnittswert aus zehn Einzelmessungen). Das Pedalgefühl kann überzeugen - die Bremse spricht gut an und lässt sich feinfühlig dosieren.

## 2,3 SICHERHEIT

### 1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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 automatisch 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.



#### Spurassistent

vor dem Verlassen der Fahrspur wird lediglich eine akustische Warnung ausgegeben

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. 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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.

## 2,7 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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: 05/2018). 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 dem 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 1,70 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.

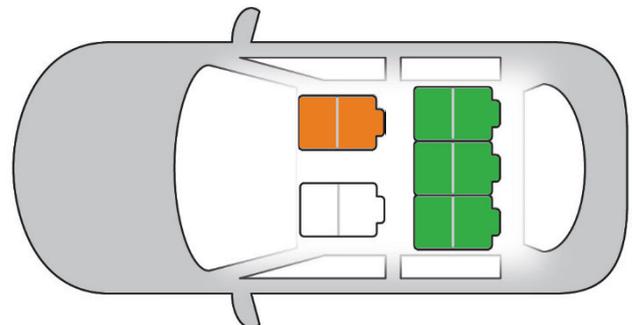
## 1,6 Kindersicherheit

⊕ 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 sogar 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 Gurte fest anzuziehen. Der Beifahrersitz eignet sich dank abschaltbarer Beifahrer-airbags 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 Einklemmschutz. Die Kindersicherung der Fondtüren kann zusammen mit der Deaktivierung der

hinteren Fensterheber über eine Taste an der Fahrertür aktiviert werden.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6–1,5) ■ gut (1,6–2,5) ■ befriedigend (2,6–3,5) ■ ausreichend (3,6–4,5) ■ mangelhaft (4,6–5,5)

## 3,4 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des großen Familienvans fällt befriedigend 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 Fußgängeraufprall zu reduzieren.

⊖ Eine Notbremsfunktion samt Fußgängererkennung, die in dieser Fahrzeugklasse inzwischen Standard ist, hat der Espace leider nicht zu bieten.

## 4,1 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Von einem 225 PS starken Benziner sind in einem großen Van wie dem Espace keine Verbrauchswunder zu erwarten. Im ADAC EcoTest kommt der Espace TCe 225 EDC auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 213 g/km, was ihm lediglich zwölf von 60 möglichen Punkten beschert. Im Durchschnitt verbraucht der große Renault 8,2 l/100 km.

### 3,4 Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel verhagelt dem Espace der aufgrund der Vollastanreicherung extrem hohe CO-Ausstoß im anspruchsvollen Autobahnzyklus eine bessere Punkteausbeute. Somit kommt der Van hier nur auf 26 von 50 möglichen Punkten, obwohl sich die Emissionen abgesehen von der beim Kaltstart und auf der Autobahn erhöhten Partikelanzahl auf niedrigen Niveau befinden. Insgesamt bringt es der Espace TCe 225 EDC auf 38 Zähler, was ihm ein zwei-Sterne-Ergebnis beschert.

## 3,4 AUTOKOSTEN

### 3,4 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Anschaffungspreis von 48.500 Euro ist der Espace auf den ersten Blick alles andere als ein Schnäppchen, jedoch ist der französische Van als Initiale Paris sehr gut ausgestattet. Drei-Zonen-Klimaautomatik, adaptive Dämpferregelung, Bose-Soundsystem oder Ledersitze samt elektrischer Verstellbarkeit und Massagefunktion, all diese Annehmlichkeiten sind serienmäßig an Bord. Die KFZ-Steuer liegt bei 152 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen fallen allerdings ungünstig aus, die Kosten dafür sind folglich hoch.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	8,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

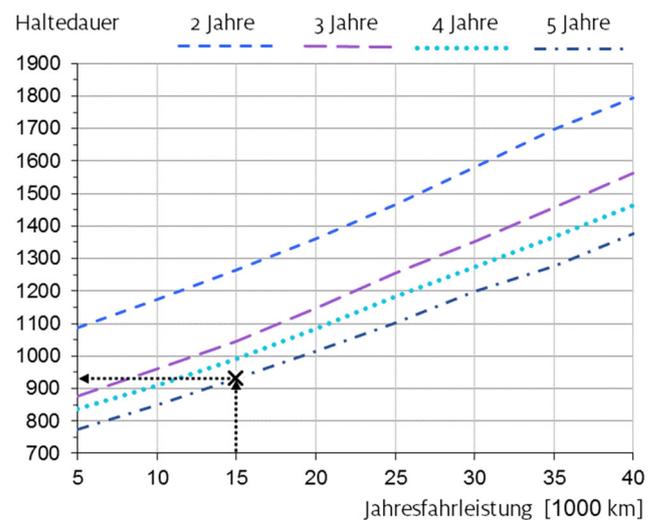
Landstraße	6,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,4	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 930 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY TCe 225 Limited EDC	ENERGY dCi 130 Life	ENERGY dCi 160 Limited EDC
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1798	4/1598	4/1598
Leistung [kW (PS)]	165 (225)	96 (130)	118 (160)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1750	320/1750	380/1750
0-100 km/h [s]	7,6	10,7	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	224	191	202
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,8   S	4,4   D	4,7   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	153	116	123
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/25/22	21/25/22	21/25/22
Steuer pro Jahr [Euro]	152	194	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	854	721	823
Preis [Euro]	41.700	34.800	41.900

## Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	1.798 ccm
Leistung	165 kW/225 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	224 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,6 s
Verbrauch pro 100 km	6,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	153 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b./0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.857/1.888/1.675 mm
Leergewicht/Zuladung	1.685/708 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	680/2101 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	58 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre plus 2 Jahre bis max. 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Sandouville

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.550 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 (101W)
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
EcoTest-Verbrauch	8,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	8,3/6,8/10,4 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	179 g/km (WTW* 213 g/km)
Reichweite	705 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.732/661 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	500/920/1.690 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>148 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>93 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>140 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>549 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	930 Euro		
Steuer pro Jahr	152 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	21/25/22		
Basispreis Espace ENERGY TCe 225 Initiale Paris EDC	48.500 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 11.10.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	50.630 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.986 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*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.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/850 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	550 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	450 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	Serie
Spurwechsellassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/450 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	450 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 669 Euro
Metalliclackierung	700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,7**

### AUTOKOSTEN

**3,4**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	1,7	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	1,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,7</b>
Kofferraum-Volumen	1,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,2	Bremse	2,9
<b>Innenraum</b>	<b>2,7</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,9
Multimedia/Konnektivität	1,9	Passive Sicherheit - Insassen	2,7
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	1,6
Raumangebot hinten	2,6	Fußgängerschutz	3,4
Innenraum-Variabilität	3,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>4,1</b>
<b>Komfort</b>	<b>1,8</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	4,8
Federung	2,5	Schadstoffe	3,4
Sitze	1,7		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	0,8		

Stand: Juli 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl