



Renault Kadjar TCe 160 GPF Bose Edition EDC

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (117 kW / 159 PS)

Für den seit 2015 angebotenen Kadjar greift Renault auf den technisch verwandten Qashqai der japanischen Konzernschwester Nissan zurück. Ein eigenständiges Äußeres sowie ein Renault-typischer Innenraum sollen die beiden Modelle klar unterscheiden. Das gelingt gut, wer vor dem Kadjar steht, wird kaum eine Verwandtschaft zum Nissan Qashqai vermuten.

Für den französischen Ableger hat es nun ein kleines Facelift gegeben, als gravierendste Neuerung gibt es neue Motoren. Gravierend deshalb, weil diese jetzt in der Praxis viel sauberer sind. Der getestete Benziner beispielsweise hat einen Ottopartikelfilter; die Partikelemissionen liegen damit weit unter den Grenzwerten auf dem Niveau aktueller, guter Dieselmotoren - aber vor allem teilweise nur noch bei einem Hundertstel im Vergleich zum Vorgänger. Der neue 1,33-l-Benziner zieht kräftig an und verleiht dem Kadjar durchaus sportliche Fahrleistungen. Nicht ganz so glücklich agiert das Doppelkupplungsgetriebe, die Automatik dreht gerade im städtischen Tempobereich die Gänge zu weit aus und bringt unnötig Nervosität ins Fahrgeschehen. Wie bisher schon beim Kadjar ist das Fahrwerk immer noch recht straff, ohne deswegen echte Sportlichkeit zu bieten.

Im Innenraum hat Renault ein paar Details überarbeitet, so passen nun zum Beispiel 1-l-Flaschen in die vorderen Türverkleidungen. Ansonsten fehlen noch immer die besonderen Eigenschaften und Ausstattungen, die Renault-eigene Modelle sonst auszeichnen. Im Vergleich zu einem aktuellen Renault Scénic fällt der Kadjar deutlich ab. Wo der französische Van eine innovative Mittelkonsole, unzählige Fächer im Innenraum und variable Sitze anbietet, geht das kompakte SUV weitgehend leer aus. So ist der Kadjar unterm Strich ein durchschnittlich gutes Auto, das eigentlich nur dann interessant ist, wenn man etwas mehr Bodenfreiheit benötigt - oder einfach die Form schön findet. **Konkurrenten:** u.a. KIA Sportage, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ **kräftiger Antrieb, saubere Abgase, gutes Platzangebot, geräumiger Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg**

⊖ **typische Renault-Tugenden (z.B. Ablagen und Variabilität) kommen zu kurz, mäßiger Fahrkomfort, hoher Verbrauch**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,4**

Zielgruppencheck

 Familie **2,7**

 Stadtverkehr **3,5**

 Senioren **2,3**

 Langstrecke **2,9**

 Transport **2,6**

 Fahrspaß **2,0**

 Preis/Leistung **2,5**

EcoTest 

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Kadjar ist sauber verarbeitet, ihre Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen insgesamt schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung in der Mitte und im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor und die Seiten sind aber gut verkleidet und geschützt. Der Innenraum wirkt mit seiner dunklen Farbgebung zwar etwas trist, ist aber gut verarbeitet. Im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorn wird weicher Kunststoff verbaut. Die Armauf-

3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des Ecotest-Verbrauchs von 7,1l/100 km hat der Renault Kadjar TCe 160 mit seinem 55-Liter-Tank einen Aktionsradius von etwa 775 km. Die Zuladung des Testfahrzeugs fällt mit 488 kg durchschnittlich aus, sie reicht immerhin für vier normalgebaute Erwachsene samt Gepäck. Das Kompakt-SUV bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz durchgeht. Auf dem Dach sind Lasten bis 72 kg erlaubt, Dachträger kann man an den praktischen Dachschienen sicher befestigen. Bis 1.500 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 715 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 72 kg betragen - für einen Fahrradträger samt zweier schwererer Pedelecs kann das

2,9 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Die Sicht nach hinten über den Innenspiegel ist nicht optimal, was



Die Sicht gerade nach schräg hinten ist beim Kadjar sehr stark eingeschränkt. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera erweist sich damit als sinnvolles Extra.

lagen in den Türen sind mit gepolsterten Ledereinlagen versehen. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt.

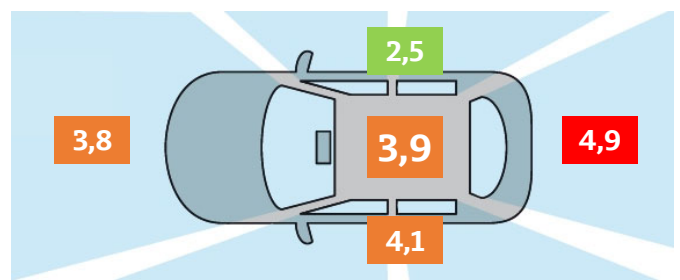
⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, den man manuell ausklappen und gezielt positionieren muss, während man gleichzeitig die schwere Motorhaube zu halten hat. Keine kundenfreundliche Lösung, in dieser Fahrzeugklasse wäre eine Gasdruckfeder durchaus angemessen.

schon knapp werden. Der Wendekreis des Kadjar liegt bei 11,5 Meter. Mit knapp 4,50 m Außenlänge ist der Franzose noch ausreichend kompakt. Als unpraktisch in der Stadt kann sich aber die Breite von 2,06 m (inklusive Außenspiegel) erweisen.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer helfen kann. Ein Notrad gibt es als Option, auch für die Bose Edition-Ausstattung des Testwagens - der in der Reserveradmulde verbaute Subwoofer ist rund und mittig platziert, darunter und außen herum findet ein entsprechendes Notrad Platz. Für einen Wagenheber wäre noch ausreichend Raum vorhanden, ein Radschlüssel ist im Testwagen untergebracht.

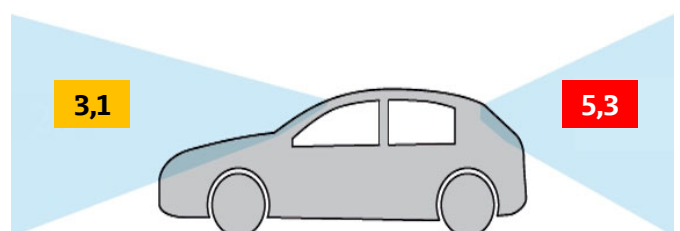
Rundumsicht

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.



an der recht schmalen Heckscheibe und dem hohen Heckabschluss liegt. Letzteres führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto nur sehr schwer erkennen kann; die optionale Rückfahrkamera ist folglich sehr empfehlenswert. Parksensoren vorn und hinten gibt es serienmäßig, man kann sie gegen Aufpreis um einen Parkassistenten erweitern. Die Außenspiegel sind angenehm groß, aber nur der linke verfügt über einen asphärischen Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Kadjar nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind vor allem die breiten D-Säulen und die B-Säule auf der Beifahrerseite.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kadjar bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 56 cm über der Straße in idealer Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es für alle äußeren Sitzplätze Haltegriffe, auch für den Fahrer ist nun einer verbaut. Die Türen werden nur an zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in Position, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung arretieren

⊕ In der Bose Edition-Ausstattung verfügt der Kadjar serienmäßig über Voll-LED-Scheinwerfer, jedoch ohne Kurvenlicht. Innerorts werden die LED-Nebelscheinwerfer als statisches Abbiegelicht separat zugeschaltet - praktisch z.B. beim Einbiegen auf einen Parkplatz, um niedrige Gegenstände wie einen Findling nicht zu übersehen. Die Straßenausleuchtung des Abblendlichts ist mit der verbauten Projektionstechnik gut. Ein Fernlichtassistent, der für entgegenkommende oder vorausfahrende Verkehrsteilnehmer automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord.

sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kadjar serienmäßig.

⊖ 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. Das automatische Verriegeln, wenn man sich vom Fahrzeug mit dem Schlüssel entfernt, kann im Infotainment-Menü deaktiviert werden. Ebenso lässt sich dort das Keyless-System abschalten, dann ist das Auf- und Absperren des Fahrzeugs nur noch über die Schlüsseltasten möglich.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 390 Liter. Befindet sich der doppelte Kofferraumboden in der oberen Position, ergibt sich darunter ein Stauvolumen von etwa 35 Liter (diese sind in den 390 l Standard-Volumen bereits enthalten). Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 770 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.330 Liter Volumen verfügbar.



Mit 390 l Volumen ist der Kofferraum des Kadjar von klassenüblicher Größe. Störend ist die relativ hohe Ladekante.

2,6 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Kadjar nicht. Mit der Hand lässt sich die Klappe leicht öffnen und schließen, die elektrische Entriegelung und die zwei Griffmulden in der Innenverkleidung machen es bequem. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch

gut nutzbar. Einziger wirklicher Kritikpunkt ist die hohe Ladekante: sie liegt 76 cm über der Straße, Gepäck muss weit angehoben werden. Immerhin stört innen an der Ladekante keine Stufe, wenn der doppelte Boden in der oberen Position ist - das macht das Ausladen leicht. Da die Heckklappe nur etwas über

1,85 m hoch öffnet, sollten groß gewachsene Menschen auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - zumal das Heck-

klappenschloss deutlich absteht. Der Kofferraum wird von je einer Lampe links und rechts gut ausgeleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden; die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus über Hebel erfolgen. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein Fach im Kofferraumboden, vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante sowie Taschenhaken in der oberen

Verkleidung. Die umklappbare Beifahrersitzlehne ist in der Bose Edition Serie. Ein Kofferraumtrennnetz kostet 200 Euro Aufpreis; wer zumindest die Möglichkeit haben möchte, später ein Trennnetz einzubauen, muss die Vorbereitung (Aufpreis 50 Euro) ab Werk ordern, sonst fehlen die Halterungen im Dachhimmelbereich. In Kombination mit dem Panorama-Glasdach ist eine Halterung im Dachhimmel nicht möglich.

2,4 INNENRAUM

2,5 Bedienung

Mit dem serienmäßigen R-LINK 2-Infotainmentsystem erfordert der Kadjar etwas Eingewöhnung, kann dann aber recht ordentlich bedient werden; die Kunst ist, sich mit den Menüs auszukennen und zu wissen, wo man welchen Menüpunkt findet. Inzwischen sind die letzten Hardware-Tasten und der Drehknopf zur Lautstärkeregelung gewichen, es gibt nur noch Sensortasten, die aber schlechter bedienbar sind. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlende Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosendern erschweren den täglichen Gebrauch. Senderwechsel und Lautstärke können auch über einen Bediensatelliten am Lenkrad gesteuert werden.

⊕ Ansonsten ist der Kadjar ein einfach bedienbares Auto: Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Schalthebel ist angenehm hoch angebracht, und auch die elektrischen Außenspiegel justiert man problemlos. Für die Klimaanlage gibt es ein eigenes Bedienteil, in dem die gewählten Einstellungen auch dauerhaft angezeigt werden. Der Bildschirm als Kombiinstrument kann Tacho und Drehzahl auf unterschiedliche Arten darstellen - allerdings nicht beides gleichzeitig in Zeigerdarstellung. Endlich besitzen

alle elektrischen Fensterheber eine Ab- und Aufwärtsautomatik sowie einen Einklemmschutz - vorbildlich.

⊖ Die Tasten für die Sitzheizung sind ungünstig außerhalb des direkten Blickfelds des Fahrers platziert. Die Bedienung des Tempomats und des Limiters funktioniert über Tasten, die auf der Mittelkonsole und am Lenkrad verteilt sind - das ist gewöhnungsbedürftig.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung machen im Innenraum einen guten Eindruck. Grundsätzlich ist der Kadjar weitgehend funktionell zu bedienen, auch wenn etwas Eingewöhnungszeit für das R-Link 2-Infotainment-System benötigt wird.

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Kadjar ist in der Bose Edition-Ausstattung serienmäßig mit dem R-LINK 2 Infotainmentsystem mit 7-Zoll-Bildschirm ausgestattet. In Sachen Konnektivität ist er gut aufgestellt, Apple Carplay und Android Auto haben Einzug gehalten. Es stehen viele Wege offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, und 3,5-mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang per DAB+ ist ebenfalls serienmäßig. Über die eingebaute SIM-Karte kann man

Echtzeit-Verkehrsinformationen (TomTom Traffic) nutzen und hat einen Online-Zugang zum Renault Store (36 Monate inklusive, danach kostenpflichtig), der verschiedene Apps zur Individualisierung bietet. Praktisch sind auch die USB-Anschlüsse und die 12-V-Steckdose im Fond. Der Kofferraum muss leider ohne Stromanschluss auskommen. Das hochwertige Lautsprechersystem mit Subwoofer von Bose ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Vorn reicht das Platzangebot für 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,10 m große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so

empfindet man das Raumangebot als großzügig. Gegen Aufpreis gibt es ein großes Panoramaglasdach für mehr Licht im Innenraum.

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,90 m große Personen Platz, wobei etwas mehr Kopffreiheit (bis 1,95 m) als Beinfreiheit zur Verfügung steht. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert. Für einen weiten Blick gen Himmel kann man ein Panoramaglasdach ordern, dass bis zu den Rücksitzen reicht.



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

2,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder neigungseinstellbare Lehnen gibt es leider nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist passabel; es gibt Türfächer, die nun eine Wölbung nach außen haben und damit auch 1-l-Flaschen aufnehmen können. Darüber hinaus findet man Becherhalter, ein offenes Ablagefach in der Mittelkonsole und ein geschlossenes unter der Mittelarmlehne. Hinten stehen kleine Türfächer (in

die kaum noch 0,5-l-Flaschen passen) und zwei Becherhalter zur Verfügung. Bodenfächer oder Brillenhalter hat der Kadjar keine. Das Handschuhfach ist ausreichend groß, mit Filz ausgeschlagen (damit nichts "scheppert") und beleuchtet, aber weder klimatisiert noch abschließbar.

2,9 KOMFORT

3,2 Federung

Der Kadjar TCe 160 hat von Renault eine tendenziell straffe Fahrwerksabstimmung bekommen. Vor allem innerorts federt er damit auf Einzelhindernisse "hölzern" und teilweise unwillig an, er fährt sich über regelmäßige Unebenheiten etwas "hoppelig". Kopfsteinpflaster verursacht spürbare Vibrationen und Dröhnen im Innenraum, die Unebenheiten selbst werden aber ordentlich abgefedert. Über Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügel merkt man, dass die Vorderachse an-

nehmbar federn kann, die Hinterachse aber sehr straff ausgelegt ist. Außerorts wird der Federungskomfort besser, auf schlechten Landstraßen kann das Fahrwerk unter Komfortaspekten aber trotzdem nicht wirklich überzeugen. Mit zunehmender Geschwindigkeit werden Unebenheiten williger geschluckt, das Ansprechverhalten des Kadjar-Fahrwerks verbessert sich. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort leben, auch wenn bei bestimmten Geschwindigkeiten regelmäßige Bodenwellen die Karosserie spürbar anregen.

2,9 Sitze

Im Winter-Paket mit Lederpolsterung ist eine elektrische Einstellung für den Fahrersitz enthalten (im Testwagen nicht enthalten). Ob sich die elektrische Einstellung lohnt, ist fraglich, denn die typischen Vorteile - Memory-Funktion und Sitzneigungseinstellung - sind im Kadjar auch in diesem Fall nicht

enthalten. Ein elektrisch einstellbarer Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Serienmäßig bieten die Vordersitze die üblichen Einstellmöglichkeiten inklusive der Höheneinstellung. Über eine manuelle 2-Wege-Lordosenstütze verfügt nur die Fahrerseite (Serie). Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit die-

sen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, sie bieten jedoch einen überschaubaren Seitenhalt und es fehlt an Unterstützung im Schulterbereich. Praktisch: in der Bose Edition lassen sich die Sitzflächen vorn ausziehen.

3,1 Innengeräusch

Im Kadjar ist man nicht besonders leise unterwegs, störend ist die Geräuschkulisse aber nicht. Bei 130 km/h zeigt das Messinstrument 68,6 dB(A) an, ein zufriedenstellender Wert. Der Motor selbst ist dabei unauffällig und bleibt akustisch im Hintergrund; nur beim Ausdrehen erhebt er vernehmlich seine leicht

dröhnige Stimme, diesen Bereich meidet die Automatik aber nach Möglichkeit. Es sind allgemeine Fahrgeräusche und deutliche Windgeräusche im Bereich der A-Säulen, die für die akustische Untermauerung sorgen.

2,3 Klimatisierung

⊕ Renault verbaut im Kadjar ab der zweiten Ausstattungsline serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Gegen Aufpreis (Winter-Paket) kann man eine beheizte Frontscheibe ordern; diese Heizung wird jedoch über feine Heizdrähte umgesetzt, welche nachts bei Gegenlicht Lichtreflexe

verursachen können, die manche Fahrer als störend wahrnehmen. Sitzheizung für die vorderen beiden Plätze kostet Extra, für hinten ist sie nicht lieferbar. Getönte hintere Scheiben sind Serie.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der neue Vierzylinder holt aus 1,33 l Hubraum dank Turboaufladung 160 PS und 260 Nm maximales Drehmoment. Der Motor legt schon bei niedrigen Drehzahlen munter los und arbeitet sich zügig durchs Drehzahlband. In Kombination mit der flink schaltenden Automatik ist beispielsweise die

Beschleunigung von 60 auf 100 km/h in unter 4,8 Sekunden erledigt. Auch beim Abbiegen reagieren Motor und Automatik schnell, etwa eine Sekunde nur braucht der Kadjar von 15 auf 30 km/h. Der Motor kann durchaus Fahrspaß vermitteln, überdies gefällt sein kerniger Klang bei mittleren Drehzahlen.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und ist damit vielen Dieselmotoren spürbar überlegen. Bei niedrigen Drehzahlen arbeitet er unauffällig und neigt nicht zu Brummen, allerdings vermeidet die Automatik auch sehr niedrige Umdrehungen, die eventuell akustisch problematisch sein könnten. Während er bei mittleren Drehzahlen unter Last

kernig klingt und durchaus eine sportliche Note vertritt, wird er beim Ausdrehen oberhalb von 4.000 1/min deutlich lauter und neigt auch etwas zum Dröhnen. Die hohen und eventuell störenden Drehzahlen sind im Alltag aber praktisch nicht nötig. Insgesamt ist der 1,33-l-Motor ein munterer Geselle, der willig hochdreht und seine Leistung gleichmäßig entfaltet.

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Der 1,3-Liter-Turbobenziner mit 160 PS ist mit Sechsgang-Handschtaltung oder mit dem im Testwagen verbauten Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe erhältlich. Die Schaltstrategie des Getriebes kann bei gemächlicher Fahrweise durchaus überzeugen, wenngleich die unteren Gänge immer etwas mehr als eigentlich nötig ausgedreht werden. Ist man sportlicher unterwegs, agiert die Automatik weniger souverän und bringt Hektik ins Geschehen. Das Anfahrverhalten ist auch

noch nicht so optimal, wenn man nicht sensibel mit dem Gasfuß umgeht; denn bei zu viel Gas kuppelt das Getriebe abrupt ein und das Fahrzeug setzt sich mit einem Ruck in Bewegung. Serienmäßig an Bord ist eine Berganfahrhilfe, die an Steigungen das Anrollen des Fahrzeugs verhindert, solange der Kraftschluss zwischen Rädern und Motor noch nicht hergestellt ist. Die Start-Stopp-Automatik funktioniert einwandfrei.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Kadjar ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Franzosen nicht wirklich aus der Ruhe. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist aber SUV-typisch und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP dem einsetzenden Übersteuern aber recht spät entgegen, sodass sich schon deutliche Schräglaufwinkel ergeben. Lupft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die dem geübten und engagierten Fahrer gefallen mag, dem weniger Versierten jedoch eher Unwohlsein beschert; das ESP greift hier spät und rigide ein.

2,8 Lenkung

Die Lenkung des Kadjar ist ordentlich abgestimmt. Sie arbeitet zwar nicht besonders sensibel, spricht aber angemessen an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau steuern und muss nur wenig nachkorrigieren. Die Zentrierung ist gut, um entspannt unterwegs sein zu können. Die Antriebseinflüsse in der Lenkung fallen gering aus und nur in den unteren

2,0 Bremse

⊕ Die Bremse des Kadjar kann kräftig zupacken - aus 100 km/h bis zum Stillstand werden im Notfall nur 33,6 m benötigt

So zeigt der Kadjar beim ADAC Ausweichtest, dass er eher auf Agilität als auf besonders sicheres Fahrverhalten getrimmt ist. Reagiert der Fahrer erschreckt und mit hohem Lenkwinkel, wirkt das ESP dem Übersteuern zu spät entgegen, so dass der Fahrer schnell gegenlenken muss, damit sich das SUV nicht zu stark eindreht. Andererseits kann man bei geringem Lenkwinkel und geschicktem Lenken zügig und agil durch den Parcours wedeln.

Bei beherztem Anfahren und gleichzeitigem Abbiegen sollte man mit etwas Gefühl Gas geben, um ein durchdrehendes Vorderrad zu vermeiden - die Traktionskontrolle greift hier etwas spät ein.

Gängen unter hoher Last auf. Von Anschlag zu Anschlag braucht man 3,2 Lenkradumdrehungen, die Lenkung ist also nicht besonders direkt übersetzt, dafür im Alltag aber auch nicht nervös. In der Summe passend für Auto und Zielgruppe.

(Mittel aus zehn Einzelmessungen). Die Bremsanlage spricht allgemein gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,7 SICHERHEIT

2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Viele Sicherheitssysteme jenseits der für die Zulassung erforderlichen Einrichtungen gibt es für den Kadjar nicht, hier ist das französische SUV nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Eine direkt messende Reifendruckkontrolle, die Spurverlassenswarnung und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer sind serienmäßig an Bord. Wird eine Geschwindigkeitsbegrenzung erkannt, kann man diese mit einem Tastendruck für den Limiter übernehmen. Der Notbremsassistent mit Kollisionswarnung sowie der Totwinkel-Warner kosten Aufpreis, in diesem Paket ist dann auch die Anzeige des Abstands zum Vordermann in Sekunden enthalten. Während einer Notbremsung aktiviert sich die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr über die Gefahrensituation zu informieren.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm (Stand September 2015) erreicht der Kadjar die vollen fünf Sterne. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 89 Prozent der Punkte. Vorn passen die Kopfstützen für Personen bis fast zwei Meter Größe. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig in allen Kadjar-Varianten. Es gibt vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für knapp 1,70 m große Personen aus, viele Erwachsene sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt. Warndreieck und Verbandkasten können in passenden Halterungen unter dem Kofferraumboden verstaut werden, sind dann aber bei beladenem Gepäckraum schwer zugänglich.

2,7 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Kadjar bei der Kindersicherheit 81 Prozent und damit ein noch gutes Ergebnis erzielen. Kindersitze können gut angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge zur Verfügung steht. Isofix-Halterungen - allerdings ohne i-Size-Freigabe - stehen für die hinteren äußeren Sitzplätze zur Verfügung. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (ebenfalls mit Isofix-Halterungen, Beifahrerairbags per Schlüsselschalter abschaltbar) und auf den beiden äußeren Plätzen hinten montiert werden - der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze vom Hersteller nicht freigegeben.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Es empfiehlt sich, die Kindersitze mittels Isofix zu befestigen, weil für einige Modelle die Gurtanlenkpunkte hinten ungünstig liegen. Eine Montageprobe vor dem Kauf ist daher sinnvoll.

3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten. Einerseits konnte der Kadjar beim ADAC Fußgänger-Crashtest nur zufriedenstellende 74 Prozent erzielen - die Bereiche um die A-Säulen bergen ein hohes Verletzungsrisiko bei einem Zusammenstoß, da sie zu hart gestaltet sind. Andererseits fehlt für den optionalen Notbremsassistenten eine Personenerkennung, die Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden könnte.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,2 Verbrauch/CO₂

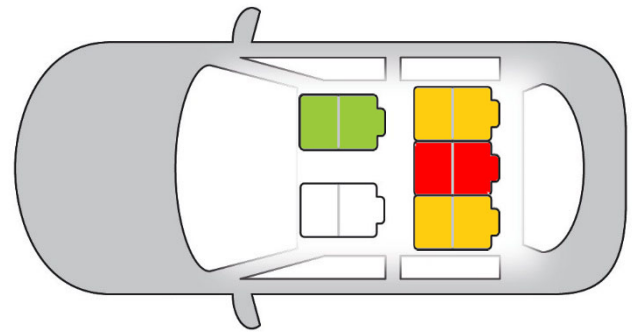
⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Kadjar TCe 160 GPF liegt im Ecotest bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 195 g je Kilometer. Im Ecotest gibt es dafür nur 18 von maximal 60 Punkten im Bereich CO₂. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,9 l, außerorts bei 6,2 l und auf der Autobahn bei hohen 8,7 l Super pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Bereich Schadstoffausstoß hat der Kadjar die größten Fortschritte gemacht. Dem neuen Motor wurden ein Partikelfilter (OPF) angehängt, der die Partikelemissionen erheblich reduziert. Auch die CO-Emissionen unter hoher Last wurde deutlich gesenkt. So ist der neue 1,33-l-Benziner sehr sauber und erhält 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Franzose auf 67 Punkte und

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

verpasst damit knapp den vierten Stern, das Endergebnis sind 3 von 5 Sterne im ADAC Ecotest.

2,4 AUTOKOSTEN

2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von knapp 33.900 Euro ist der Kadjar TCe 160 in der getesteten Bose Edition-Ausstattung und mit Automatikgetriebe auf den ersten Blick nicht gerade günstig. Jedoch hat man schon eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord, die sich mit wenigen Paketen und Extras erweitern lässt. Die Kfz-Steuer liegt bei 136 Euro pro Jahr, die

Versicherungseinstufungen bewegen sich im gehobenen Bereich (Haftpflicht 20, Vollkasko 22, Teilkasko 23). Bezüglich der Wertentwicklung wird bei kompakten SUVs wie dem Kadjar von einem guten Restwert ausgegangen, auch mit dem nicht besonders sparsamen Benziner, der aber immerhin mit aktueller Technik kaum Schadstoffe aus dem Auspuff lässt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 140 GPF Life	TCe 160 GPF Limited	BLUE dCi 115 Limited	BLUE dCi 150 Bose Edition 4WD
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1461	4/1749
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	117 (159)	85 (115)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1600	260/1750	260/2000	340/1750
0-100 km/h [s]	10,4	9,9	11,7	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	203	210	189	197
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/22/23	20/22/23	20/22/24	20/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	128	128	214	281
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	22.790	27.090	27.790	36.890

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-Haftpfl.
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 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	117 kW/159 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	260 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP/NEFZ)	6,4/5,6 l
CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ)	149/133 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.489/1.836/1.613 mm
Leergewicht/Zuladung	1.437/481 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	472/1.478 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	72/72 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre plus 3 Jahre Anschlussgarantie/12 Jahre
Produktion	Palencia, Spanien

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	33,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 ZR19 96W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,9/6,2/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	166 g/km (WTW* 195 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	68,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.430/488 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/770/1.330 l

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

Betriebskosten	135 Euro	Werkstattkosten	95 Euro
Fixkosten	164 Euro	Wertverlust	358 Euro
Monatliche Gesamtkosten	752 Euro		
Steuer pro Jahr (in Serienausstattung) ¹	136 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/23		
Basispreis Kadjar TCe 160 GPF Bose Edition EDC	33.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.12.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.250 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.395 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 01.09.2018 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter 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 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	990 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	990 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	990 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	990 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	990 Euro° (Paket)

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	390 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Renault-Zubehör
Metalllackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/690 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Mai 2019
Test und Text: M. Ruhdorfer