



Renault Kangoo E-TECH Electric EV45 Techno (OBC 22 kW)

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (90 kW/122 PS)

Renault bietet den kompakten Hochdachkombi bislang als Benziner und Diesel an, nun ergänzen die Franzosen das Motorangebot um einen E-Antrieb. Äußerlich ist die Elektroversion kaum von den Verbrennermodellen zu unterscheiden, lediglich die dezent geänderte Front mit dem Ladeanschluss hinter dem ausklappbaren Renault-Rhombus weist auf den elektrischen Kangoo hin. Unter der Fronthaube steckt anstelle eines Verbrenners ein 122 PS starker E-Motor, der den Frontriebler auf bis zu 132 km/h beschleunigt. Wer so "schnell" unterwegs ist, sollte allerdings die Akkuanzeige im Blick behalten, denn im ADAC Ecotest kommt der Kangoo Electric mit dem 45 kWh großen Akku lediglich 230 km weit. Immerhin ist der Stromer in der getesteten Ausführung Techno serienmäßig mit einem 22-kW-Lader ausgerüstet, der das Laden an der heimischen Wallbox oder der öffentlichen Ladesäule deutlich verkürzt - ein leerer Akku ist bereits nach rund 2,5 Stunden voll.

Die Transportqualitäten des Kangoo haben bei der Wandlung zum E-Mobil kaum gelitten. Zwar ist der Kofferraum minimal kleiner, dafür lässt sich seine Rücksitzbank in Längsrichtung verstellen. Ob mit Elektro- oder Verbrennungsmotor unter der Haube, der Kangoo punktet mit seinem großen Stauraum, vielen praktischen Ablagemöglichkeiten und einer praktischen Dachreling mit integrierten Querträgern. Größter Wehmutstropfen ist allerdings der Preis, der mit 43.500 Euro für den Kangoo E-Tech Electric EV45 Techno wenig familienfreundlich ist. **Konkurrenten:** u. a. Citroen e-Berlingo, Fiat E-Doblo, Mercedes EQT, Opel Combo Electric Life.

- ⊕ großer Stauraum, großzügiger Innenraum, zahlreiche praktische Ablagen, AC-Laden mit 22 kW möglich, gute Serienausstattung
- ⊖ geringe Reichweite, geringe Höchstgeschwindigkeit, Einklemm- und Verletzungsgefahr durch zu hohe Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfensterhebern

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 2,8

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	3,9
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,2
	Transport	1,6
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie des Kangoo E-TECH präsentiert sich gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen schmal und weitgehend gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem E-Motor und seitlich ist aber gut verkleidet und geschützt. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist zufriedenstellend. Die Materialauswahl ist wie bei Hochdachkombis auf Transporterbasis üblich eher einfach und kostengünstig gestaltet. So sind etwa

3,1 Alltagstauglichkeit

Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt trotz des hohen Leergewichts bei üppigen 504 kg – das dürfte selbst für eine fünfköpfige Familie samt deren Gepäck ausreichen.

Ein Anhänger darf bis zu 1,5 t wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es bis zu 750 kg sein. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der Kangoo lässt sich aufgrund seiner Abmessungen recht passabel im Stadtverkehr fortbewegen, mit einer Breite von 2,15 m (inklusive Außenspiegel) nimmt er jedoch viel Platz ein. Der Wendekreis liegt bei 11,8 m – nicht gerade wenig für einen Kompaktwagen.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

Die Lithium-Ionen-Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 45 kWh (Nettowert). Für eine vollständige Ladung wurden von uns inklusive Ladeverlusten 51 kWh benötigt. Der Comboe ist serienmäßig mit einem sogenannten CCS-Anschluss (Combo 2) ausgestattet, der Laden sowohl mit Gleich- als auch mit Wechselstrom zulässt. So kann der Kangoo mit dem serienmäßigem Mode-3-Kabel dreiphasig mit bis zu 22 kW geladen werden - das bieten nur wenige E-Autos. Der Ladevorgang nimmt damit lediglich rund 2,5 Stunden in Anspruch. Bei Gleichstromladung (DC) ist laut Hersteller eine Ladeleistung

3,6 Licht und Sicht

Der Kangoo schneidet im Sichtkapitel zufriedenstellend ab. Das vordere Ende des Fahrzeugs lässt sich nur erahnen. Das liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht – immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen lässt sich durch die steile Heckklappe gut abschätzen. Unterstützend wirken die serienmäßigen Parksensoren rundum

das Armaturenbrett und die vordere Türverkleidungen auch im oberen Bereich nicht geschäumt. Durch die Verwendung von reichlich Chromzierrat und Zierleisten in Holzoptik stellt sich aber dennoch ein angenehmes Ambiente ein.

⊕ Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckfedern offen gehalten.

von bis zu 80 kW möglich, in unserem Test erreichten wir an der Schnellladestation maximal 78 kW. Ab etwa 40 Prozent SOC fällt die Ladeleistung kontinuierlich ab, bei 80 Prozent beträgt die Ladeleistung noch 22 kW. Der Ladevorgang von 10 - 80 Prozent SOC dauert bei einer durchschnittlichen Ladeleistung von 60 kW knapp 40 Minuten.

⊕ Praktisch sind die serienmäßigen zwei Schiebetüren im Fond, die den Platz zu den drei Einzelsitzen hinten freigeben. Die Dachreling beinhaltet bereits Querträger, die sich ohne Werkzeug quer einspannen und als Dachträger für 80 kg Last einsetzen lassen.

⊖ Eine volle Batterie erlaubt auf Basis des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 21,9 kWh/100 km (inklusive Ladeverlusten) eine Reichweite von etwa 230 km. Im Stadtverkehr kommt etwas weiter, bei Autobahnfahrt jedoch deutlich weniger weit. Daher taugt der Kangoo Electric vorrangig als Zweitwagen, der im Stadt- oder Überlandverkehr seinen Einsatz findet. Wer den Kangoo bei artgerechter Haltung als Familientransporter mit höheren Beladungen oder für die Familienurlaubsfahrt nutzt, wird mit der bescheidenen Reichweite und der unterdurchschnittlichen Ladeleistung wenig Freude haben.



Die Rückbank ist im elektrischen Kangoo höher montiert als im Verbrenner, da sich der Akku darunter befindet. Darunter leidet die Rundumsicht nach hinten.

und die Rückfahrkamera, gegen Aufpreis gibt es zudem einen Parkassistent.

⊕ Dank der höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Der Kangoo ist stets mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Das Abblendlicht der Reflexionsscheinwerfer ist angenehm hell, dürfte allerdings eine homogenere Lichtverteilung erzielen. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Die optionalen Nebel-scheinwerfer übernehmen die Funktion des Abbiegelichts. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügen die Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Kangoo lediglich ein schlechtes Ergebnis, besonders die breiten Dachsäulen und die hoch aufragende Rückbank schränken die Sicht nach außen deutlich ein. Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug nur schlecht wahrnehmen – da ist die Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe – leider ist sie lediglich gegen Aufpreis erhältlich, ein 360-Grad-Kamera-

1,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Kangoo einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen sehr weit (bis 90-Grad-Winkel), die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen in drei Positionen offen. Die Vordersitze befinden sich in bequemer Höhe (knapp 58 cm über Fahrbahn, Sitz ganz nach unten gestellt), die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite.

Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man auch hinten auf den etwas erhöhten Schweller achten. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mittelunnel gibt und Haltegriffe über allen Türen am Dachhimmel zur Verfügung stehen – an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese allerdings.

Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das

1,1 Kofferraum-Volumen

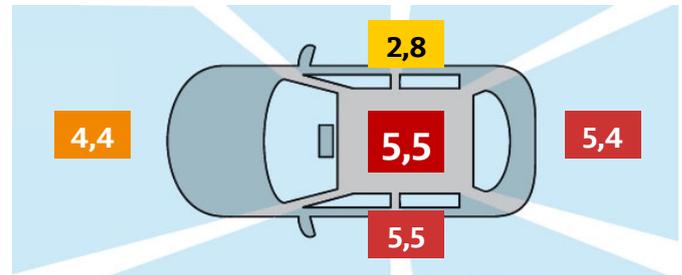
⊕ Der neue Kangoo kann mit seinem überdurchschnittlichen Kofferraum-Volumen punkten. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 530 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 1.045 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 22 handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die

system gibt es nicht.

Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

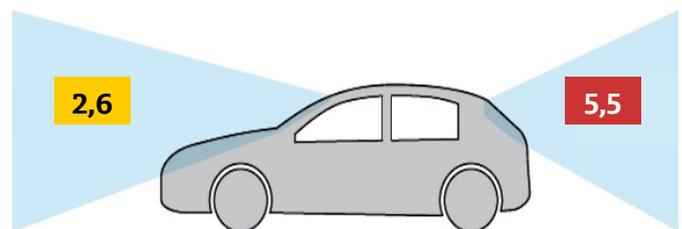
Rundumsicht

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.



Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton. Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert werden kann.

Ungünstig ist zudem, dass die beiden Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.

Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 1.045 l verstauen. Anders als bei den Verbrennermodellen entsteht im Falle des Kangoo Electric bei umgeklappten Rücksitzen eine große Stufe, die zu Lasten des Kofferraumvolumens geht. Daher fällt das maximale Ladevolumen mit 1.990 l etwas geringer aus.

2,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich lediglich manuell öffnen, die Entriegelungstaste ist gut erreichbar. Beim Öffnen muss man jedoch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis knapp 1,95 m Körpergröße aufrecht darunter stehen. Allerdings muss seitlich auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die etwas im Weg stehen. Optional gibt es asymmetrische Hecktüren.

Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf gleicher Höhe mit der Ladekante liegt.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann – die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die bei Dunkelheit das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet. Anders als bei den Verbrennermodellen entsteht bei umgeklappten Rücksitzen eine große Stufe, die das Beladen mit sperrigen Gegenständen erschwert.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rückbank des Kangoo ist asymmetrisch geteilt klappbar. Das funktioniert vom Innenraum aus unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Bei vollständig nach hinten geschobenen Vordersitzen kann man die Lehnen aber nicht ganz umklappen, selbst wenn die Kopfstützen abgezogen werden. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat kaum Ablagen für Kleingut, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen sowie zwei Taschenhaken in den Seitenverkleidungen.

⊖ Seitenfächer sucht man im Gepäckraum ebenso vergebens, wie auch ein Fach unterhalb des Kofferraumbodens. Für das Ladekabel gibt es keinen separaten Stauraum - weder unter der Fronthaube (Frunk) noch unter dem Ladeboden. Damit kostet es unnötig Stauraum.



Beim Kofferraum schlägt die große Stunde des Kangoo: enorme 530 l passen in das Gepäckabteil des Franzosen. Dabei muss man gegenüber den herkömmlich angetriebenen Varianten keine Abstriche machen.



Die niedrige Ladekante und die große Öffnung machen den Transport auch sperriger Ladung einfach.

2,6 INNENRAUM

2,7 Bedienung

⊕ In der Ausstattung Techno wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem 8-Zoll-Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems dominiert. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen praktischer Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen – lediglich der Schalthebel ist unter Umständen etwas im Weg.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer im Falle des Testwagens auf das optional erhältliche digitale Kombiinstrument, das sich tagsüber wie nachts einwandfrei ablesen lässt. An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen und der Schalthebel liegt insgesamt gut zur Hand.

1,9 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Techno ist der Franzose in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem Easy Link mit 8-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-Funktion, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot im Kangoo beachtlich, die Kopf- und Beinfreiheit sowie der seitliche Entfaltungsspielraum sind großzügig. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu 1,95 m aus – die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,50 m Körpergröße. In Verbindung mit der Innenbreite spiegeln sich

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des Bediensatelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der Lautstärke. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind. Der USB direkt am Zentralscreen ist ungünstig platziert, da das Ladekabel notgedrungen über das Armaturenbrett verläuft.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist akzeptabel, die Materialanmutung kann die Nähe zum Nutzfahrzeugsektor allerdings nicht kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, Renault verbaut erfreulicherweise noch konventionelle Tasten und eine separate Klimabedieneinheit.

(kabellos) sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der My Renault-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern. Die Routenplanung des Navigationssystems berücksichtigt notwendige Ladestopps für die Fahrstrecke, allerdings fehlt hier noch die dynamische Anpassung je nach Fahrverhalten und Verkehrsgeschehen.

die Messwerte auch subjektiv wider, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das für zusätzliches Licht im Innenraum sorgt, ist für den Renault nicht erhältlich.

3,2 Raumangebot hinten

Im Kangoo Electric verbaut Renault eine andere Rücksitzbank als in den Verbrennermodellen, was zu Lasten der Beinfreiheit geht.

⊕ Im Fond fällt das Platzangebot durchschnittlich aus, was an der überschaubaren Beinfreiheit liegt. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für 1,80 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit würde für eine Personengröße von knapp 2,15 m ausreichen. Auf der zweiteiligen Rückbank ist der Mittelsitz ausgeformt und konturiert, sodass sich drei Einzelsitze ergeben und drei Erwachsene ausreichend Platz finden. Das Raumgefühl ist auch im Fond angenehm, hier wird es allerdings durch die erhöhte Seitenlinie etwas eingeschränkt.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das zusätzliches Licht in den Fond lässt, ist nicht verfügbar.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m Platz.

2,9 Innenraum-Variabilität

Im Gegensatz zu den Verbrennermodellen verfügt der elektrische Kangoo über eine längsverstellbare Rücksitzbank - sie lässt sich um bis zu 14 cm nach vorn schieben. Zudem lassen sich die Lehnen asymmetrisch umklappen.

Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, eine breite Dachgalerie und ein offenes sowie ein geschlossenes Ablagefach auf der Armaturentafel. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, ein weiteres Fach unter der Mittelarmlehne und in den kleinen Türfächern lässt sich vorn selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Im Fond findet man, abgesehen

von kleinen Fächern in den Türen, ausklappbaren Tischen mit Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten.

⊕ Das beleuchtete Handschuhfach ist serienmäßig als kompakte Schublade ausgeführt, das sich jedoch weder abschließen noch klimatisieren lässt. Das Schubfach kann, sofern sich keine Beine eines Beifahrers im Weg befinden, weit aufgezogen werden, sodass der Fahrer komfortabel auf den Inhalt zugreifen kann.

3,0 KOMFORT

3,3 Federung

Der Kangoo ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet, verstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind wie bei nutzwertorientierten Hochdachkombis üblich nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten. Auf

schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Hochdach-Kombi wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und auch hörbar.

3,2 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen von höhen-, längs- und lehnenneigungsverstellbaren Vordersitzen finden sich serienmäßig keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Der Fahrersitz bietet zumindest eine Zweiwege-Lendenwirbelstütze. Eine Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord - höhen- oder längsverstellbar ist sie jedoch nicht.

Die zweiteilige Rückbank ist ausreichend konturiert und selbst der Mittelsitz ist ausgeformt. Allerdings sitzt man im Fond weniger komfortabel und die Polsterung ist recht weich. Hinzu kommt, dass die Lehnenneigung nicht sonderlich bequem ist und es weder an den Türen noch in der Mitte eine Armauflage gibt.

3,5 Innengeräusch

Der Kangoo ist wahrlich kein Leisetreter, bei Tempo 130 km/h beträgt der Geräuschpegel im Innenraum 70,2 dB(A) - damit ist er zumindest bei hoher Geschwindigkeit sogar geringfügig lauter als die zuvor getestete Benzinvariante. Im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich geht es im Innenraum

aufgrund der kaum vorhandenen Motorgeräusche hingegen leiser zu, hier kann der Stromer seine konzeptionellen Vorteile ausspielen. Die allgemeinen Fahrgeräusche wie Achspoltern oder Wummern auf schlechter Fahrbahn sind präsent, allerdings nicht störend laut.

2,1 Klimatisierung

⊕ Renault rüstet den Kangoo Electric Techno immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze, Lenkradheizung sowie eine

beheizbare Frontscheibe. Wie bei den meisten E-Autos lässt sich auch der Innenraum des elektrischen Kangoo vorklimatisieren.

⊖ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Renault auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der 122 PS leistende fremderregte Synchronmotor sorgt im unteren und mittleren Geschwindigkeitsbereich für ordentliche Fahrleistungen. Beim Tritt auf das Gaspedal reagiert der Stromer E-Auto-typisch sehr spontan und nutzt sein Drehmoment von 245 Nm bereits ab der ersten Umdrehung. Der E-Motor beschleunigt den Hochdachkombi trotz des Leergewichts von über 1,8 t bei Bedarf recht zügig. Der kurze Sprint von 15 auf 30 km/h gelingt in etwas über einer Sekunde. Etwas gemächlicher

geht es außerorts zu, dennoch ist die Beschleunigung von 60 auf 100 und von 80 auf 120 km/h in völlig ausreichenden 7,5 beziehungsweise 10,6 s abgeschlossen. Für den Sprint aus dem Stand bis auf 100 km/h gibt der Hersteller eine Zeit von 12,6 s an. Der Vortrieb wird bereits bei 132 km/h elektronisch abgeregelt. Das ist gerade so ausreichend, unter dem Aspekt der überschaubaren Reichweite aber durchaus sinnvoll.

1,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In puncto Laufkultur sowie Leistungsentfaltung ist der Elektromotor einem Verbrenner prinzipbedingt weit überlegen, sodass auch der Kangoo Electric einen ausgezeichneten Antriebskomfort bietet, auch wenn bei hoher

Last und starker Verzögerung leichte Arbeitsgeräusche zu vernehmen sind. Vibrationen seitens des E-Motors sind nicht zu spüren, der Motor gibt seine Leistung harmonisch und gleichmäßig ab.

0,9 Schaltung/Getriebe

⊕ Der Elektromotor deckt ein sehr weites Drehzahlband ab, daher benötigt der Kangoo Electric kein Getriebe mit verschiedenen Übersetzungsstufen. Vom Stand weg zieht der Motor gleichmäßig und nachdrücklich los, die Beschleunigung verläuft konstant und ohne jegliches Rucken oder Ungleichmäßigkeiten. Das Umschalten von Vorwärts- auf Rückwärtsfahrt von Systemseite aus klappt schnell. Die Bedienung der Fahrstufen über einen konventionellen

Wählhebel auf der Mittelkonsole ist für ein E-Auto eher ungewöhnlich, funktioniert aber intuitiv und tadellos. Die Bremswirkung durch Rekuperation kann über den Wählhebel eingestellt werden, es lassen sich drei Stufen der Rekuperationsstärke vorwählen. Die elektrische Handbremse ist Serie, ebenso die darin implementierte Berganfahrfunktion.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Fahrdynamik ist nicht die Stärke des Hochdach-Kombis, der Kangoo legt jedoch eine zufriedenstellende Fahrstabilität an den Tag. Der Kangoo überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht übermäßig aus der Ruhe bringen. Der Franzose zeigt in schneller durchfahrenen Kurven viel Karosserieneigung – besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich, da er früh beginnt über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Hebt man in der Kurve das Gaspedal, drängt

das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Franzose zwar sicher, aber wenig dynamisch: Bereits beim ersten starken Anlenken bremst das ESP den Wagen ein, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann – das spiegeln auch die Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen wider. Die Traktion der Vorderräder hat mit dem 122 PS starken E-Motor kaum Probleme.

2,7 Lenkung

Die Mittelstellung der Lenkung ist bei höheren Geschwindigkeiten ordentlich definiert und zufriedenstellend erfüllbar, die Lenkpräzision ist gut, leidet jedoch unter der ausgeprägten Wankneigung der Karosserie und der verzögert ansprechen-

den Hinterachse. Lenkt man stärker ein, setzt der Kangoo den Lenkbefehl zunächst in kräftige Karosseriebewegungen um. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Lenkradumdrehungen.

3,3 Bremse

Beim Kangoo Electric verbauen die Franzosen ebenso wie bei den Verbrenner-Modellen an der Hinterachse lediglich Trommelbremsen anstelle der mittlerweile selbst in der Kleinwagenklasse etablierten Scheibenbremsen. Der Hochdachkombi erzielt lediglich durchschnittliche Verzögerungswerte und

kommt bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt nach 37,1 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein zufriedenstellender Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen in Ordnung.

2,1 SICHERHEIT

1,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Kangoo hat zahlreiche Assistenzsysteme bereits serienmäßig an Bord wie beispielsweise Spurhalteassistent, Totwinkelwarner, Müdigkeitswarner, Verkehrszeichenerkennung und Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung sowie Fußgängererkennung. Ein Abstandsregeltempomat (ACC) samt Stauassistent sowie ein Spurwechselwarner sind optional erhältlich.

Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam.

2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der Kangoo im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 78 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2021) – ein zufriedenstellendes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Renault stattet den Kangoo mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Die Vordersitze sind zudem mit einem verriegelnden Beckengurt ausgestattet. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 2,0 m und hinten bis zu 1,7 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Vier stabile Verzurrösen ermöglichen im Gepäckraum eine Ladungssicherung über Kreuz.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Ablageort und sind daher eventuell bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

Unterschiedliche Gepäck- sowie Trennnetze sind lediglich gegen Aufpreis erhältlich.

2,1 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Kangoo bei den Crashtests gemäß Euro NCAP-Norm 87 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2021) – ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den Fondsitzeplätzen und auf dem Beifahrersitz universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Sämtliche Sitzplätze sind für die Montage von Kindersitzen gut geeignet, lediglich der Mittelsitz hinten bietet keine Isofix-Halterung. Auf den äußeren Rücksitzen und dem Beifahrersitz (Beifahrerairbag deaktivierbar) lassen sich

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Kindersitze samt Isofix und i-Size-Freigabe ordentlich befestigen.

Auf der Rückbank können bis zu drei Kindersitze nebeneinander befestigt werden, allerdings wird der Platz dann recht eng. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam.

Die Kindersicherung für die hinteren Schiebetüren lässt sich ausschließlich mit dem Schlüssel bedienen und ist daher nicht so leicht von den Kindern selbst veränderbar. Ein Kinder-Innenspiegel ist gegen Aufpreis erhältlich.

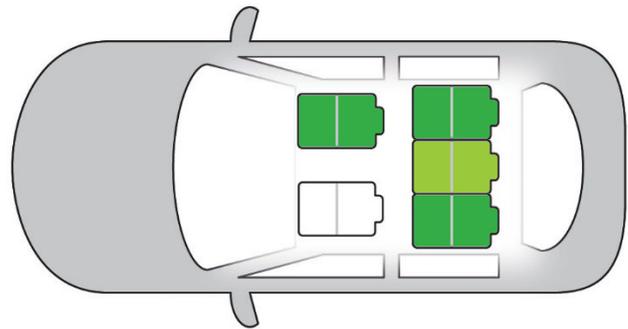
⊖ Lediglich der elektrische Fensterheber für das Fahrerfenster hat einen zuverlässigen Einklemmschutz, durch die auftretenden Schließkräfte an Beifahrer- und Fondfenster besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Das ist für ein Familienauto wie der Kangoo besonders kritikwürdig.

3,4 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Kangoo im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 67 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2021) – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die steifen Windschutzscheibensäulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem

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)

schützt der Stoßfänger bei einem Zusammenstoß das Becken nicht ideal.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

1,9 UMWELT/ECOTEST

1,3 Verbrauch/CO₂

⊕ Im Elektrozyklus des Ecotest wurde ein durchschnittlicher Stromverbrauch von 21,9 kWh pro 100 km ermittelt. Diese Verbrauchsangabe beinhaltet auch die Ladeverluste bei 3-phasiger Ladung mit 32 A; um die 45-kWh-Batterie (Nettowert) einmal komplett von leer auf voll zu laden, werden 50,9 kWh benötigt.

Aus dem Ecotest-Verbrauch von 21,9 kWh/100 km im gemischten Betrieb errechnet sich eine CO₂-Bilanz von 110 g/km (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht 11/2020, gültig für das Berichtsjahr 2021). Das ergibt im CO₂-Bereich des Ecotest sehr gute 47 Punkte.

2,4 Schadstoffe

⊕ Direkt am Auto entstehen zwar keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die Stromproduktion dem E-Auto zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs - egal welche

Antriebsform. Mit einem Stromverbrauch von 21,9 kWh pro 100 km sind beispielsweise NO_x-Emissionen von 89 mg/km verbunden - dafür gibt es ein paar Punkte Abzug, so dass der Stromer im Bereich Schadstoffe 36 von 50 Punkten erhält. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte. Besonders effiziente Elektroautos können die vollen 50 Punkte erzielen. In der Summe sammelt der Kangoo Electric 83 Punkte und fährt damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest ein.

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Der Renault Kangoo E-Tech Electric ist in der niedrigsten Ausstattungslinie mit dem 11-kW leistenden On-Board-Lader ab 39.300 Euro erhältlich, die getestete Topausstattung Techno mit dem 22-kW-Lader startet bei 43.500 Euro – das ist für einen kompakten Hochdachkombi alles andere günstig. Zum Vergleich: Die Benzinvariante ist bereits ab 26.350 Euro zu haben. In der Ausführung Techno ist der Kangoo Electric bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet und beinhaltet Assistenz- und Sicherheitssysteme wie LED-Scheinwerfer, Notbremssystem samt Frontkollisionwarner, Spurhalteassistent und Verkehrszeichenerkennung. Komfortfeatures wie die Standklimatisierung, das schlüssellose Zugangssystem oder die Rückfahrkamera erleichtern den Umgang im Alltag. Die Kfz-Steuer pro Jahr beträgt 68 Euro – aber erst nach 2030, denn bis dahin sind elektrisch angetriebene E-Autos aktuell steuerfrei. Die Einstufungen bei der Versicherung sind üblich und kommen nicht allzu teuer (KH: 17, VK: 23, TK: 21). Die Wartungskosten fallen wie bei E-Autos üblich überschaubar aus. Der größte Posten bleibt der Wertverlust, der nach den aktuellen Erfahrungen schwer exakt zu beziffern ist.

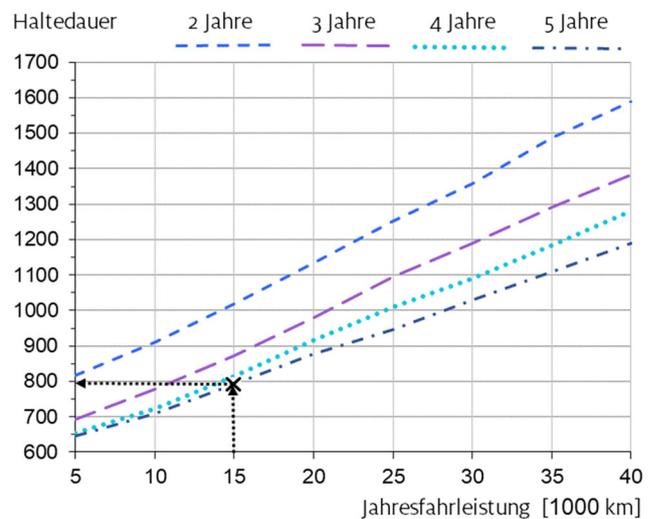
Die allgemeine Garantie für den Kangoo Electric beträgt zwei Jahre ohne Kilometerbegrenzung, die Garantie gegen Durchrostung beträgt zwölf Jahre. Auf das Batteriepaket gewährt Renault acht Jahre Garantie beziehungsweise 160.000 km – je nach dem, was zuerst eintritt. Diese Garantie greift, wenn die

Leistungseigenschaften der Batterie in dieser Zeit unter 70 Prozent des Neuzustands fallen.

Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre (ohne Kilometerbegrenzung) möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 793 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 100 FAP Equilibre	TCe 130 FAP Equilibre	BLUE dCi 95 Equilibre	BLUE dCi 115 Techno	E-TECH Elec- tric EV45 Equilibre (OBC 11 kW)
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1461	4/1461	-/-
Leistung [kW (PS)]	75 (102)	96 (130)	70 (95)	85 (115)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/1500	240/1500	260/1750	270/1750	245/0
0-100 km/h [s]	14,7	12,9	15,1	13,6	12,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	183	164	183	132
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,80/6,8 S	6,70/6,7 S	5,30/5,3 D	5,70/5,7 D	19,2/19,2 kWh E
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	154/154	152/152	138/138	150/150	0/0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/22/17	16/22/17	18/23/20	18/15/19	17/23/21
Steuer pro Jahr [Euro]	124	124	124	124	68
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	678	685	676	689	735
Preis [Euro]	25.950	27.050	28.450	31.250	39.300

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

SPEZIFISCHE EIGENSCHAFTEN DES ELEKTRO-ANTRIEBS

ELEKTROMOTOR

maximale Leistung	90 kW (122 PS)
Dauerleistung nach Fahrzeugschein	51 kW
maximales Drehmoment	245 Nm
Ecotest Verbrauch/Reichweite	21,9 kWh/100km/233 km

BATTERIE

Batteriegröße gesamt/nutzbar	n.b./45 kWh
komplette Vollladung mit Ladeverlusten	50,9 kWh
Garantie/garantierte Kapazität	8 Jahre, 160.000 km, 70%

REKUPERATION

Verzögerung bei Rekuperationsbegrenzung (z.B. Batterie voll)	ja
Stufen / Einstellung	3/Gangwahlhebel

KLIMATISIERUNG

Wärmepumpe (Serie / Option / nein)	Option
Klimatisierung im Innenraum einschränkbar (z.B. nur Fahrer)	ja
Standklimatisierung	nein
Steuerung Smartphone / Vorprogrammierung	ja/ja

WARNUNG BEI LEERER BATTERIE

Warnbeginn bei leerer Batterie	12% Batt. orange, akustisches Signal, 6% akustisches Signal, 3% Batt. rot blinkend
Leistungsreduzierung	n.b.
Notfallstrecke bei Neustart	n.b.

LADEMÖGLICHKEITEN

einstellbarer Ladestopp	nein
regelbare Ladeleistung	nein
Position der Ladeklappe	vorne mittig
Entriegelung Ladekabel	Schlüssel, Taste neben Lenkrad

LADEKABEL

ANSCHLUSS

SERIE / OPTION

Schuko	einphasig, 230 V, 10 A	Option
Typ2	dreiphasig, 230 V, 32 A	Serie

ANZEIGEN WÄHREND LADEVORGANG

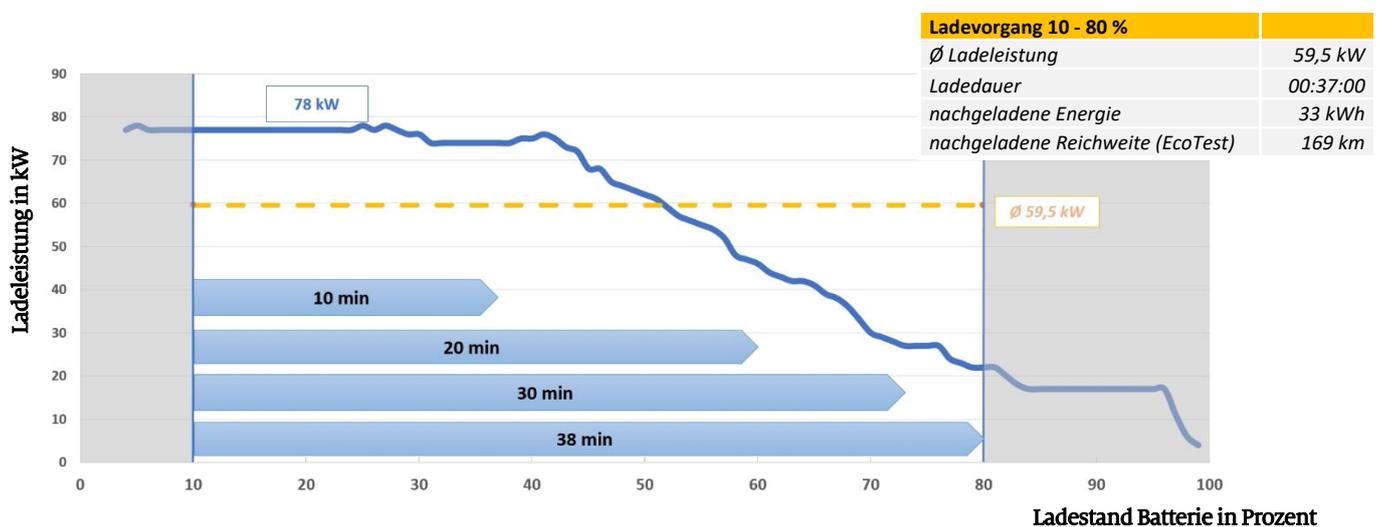
Ladestand in Prozent / Restkilometer	ja/ja
Anzeige Restdauer / Uhrzeit bis geladen	ja/nein
Anzeige momentane Ladeleistung	nein
Ladeanzeige von außen sichtbar	ja (nur ja/nein am Ladeanschluss)

LADEMÖGLICHKEITEN

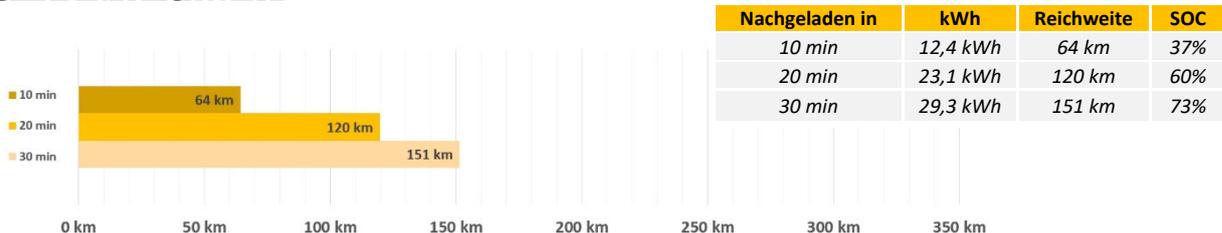
Steckertyp	Anschluss	Ausstattung	Ladestrom	Leistung	Ladezeit
Haushaltssteckdose	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 10 A	1,3 - 2,3 kW	39 - 22 h
Typ 2	einphasig, 230 V, AC	Serie	6 - 32 A	1,3 - 7,4 kW	39 - 7 h
Typ 2	zweiphasig, 230 V, AC	-	-	-	-
Typ 2	dreiphasig, 230 V, AC	Option	6 - 32 A	4,1 - 22 kW	12,5 - 2,5 h
DC Schnell	CCS	Serie	-	bis zu 80 kW	33 min

*10 bis 80 %

LADEKURVE DC



NACHGELADENE REICHWEITE



HERSTELLERANGABEN

Fremderregter Synchronmotor vorn	
Leistung	90 kW/122 PS
Maximales Drehmoment	245 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	Reduktionsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	132 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	19,2 kWh
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17H
Länge/Breite/Höhe	4.486/1.919/1.838 mm
Leergewicht/Zuladung	1.870/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	542/1.969 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Batteriekapazität (netto)	45 kWh
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Maubeuge

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,1 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,8 m
Ecotest-Verbrauch	21,9 kWh/100km
Stadt/Land/BAB	k.A.
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	0 g/km (WTW* 110 g/km)
Reichweite	230 km
Innengeräusch 130 km/h	70,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.866/504 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	530/930/1.990 l

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

Betriebskosten	126 Euro	Werkstattkosten	67 Euro
Fixkosten	107 Euro	Wertverlust	493 Euro
Monatliche Gesamtkosten	793 Euro		
Steuer pro Jahr	68 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/21		
Basispreis Kangoo E-TECH Electric EV45 Techno (OBC 22 kW)	43.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 16.01.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.508 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. * 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	200 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/650 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	450 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	650 Euro°

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	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	250 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Oktober 2023

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