



## Renault Espace BLUE dCi 190 Initiale Paris EDC

Fünftüriger Van der Mittelklasse (139 kW/189 PS)

Wer mit dem Kauf eines neuen Renault Espace liebäugelt, sollte sich besser spüren: Die Franzosen haben verkündet, neben dem Mittelklassemodell Talisman dieses Jahr auch die Produktion der Vans Scénic, Grand Scénic und Espace auslaufen zu lassen. Letzterer gilt als Mitbegründer dieser Fahrzeuggattung, die in den letzten Jahren immer weniger Käufer fand, da die Kundschaft inzwischen vor allem zu den angesagten SUV greift - 2021 wurden in Deutschland gerade einmal 536 Espace verkauft. Damit endet eine 38-jährige Ära. Bei der aktuellen fünften Generation haben die Franzosen bereits den Wechsel vom nutzwertigen Van hin zum stylischen Crossover mit SUV-Anleihen vollzogen. Dies blieb nicht ohne Folge: Das Platzangebot ist ordentlich, aber bei weitem nicht so großzügig wie beim Vorgänger. Dafür punktet der Franzose mit einem noblen Interieur – besonders in der luxuriös ausgestatteten Ausführung Initiale Paris. Das Cockpit wurde mit neuen Digitaldisplays sowie Online-Diensten ebenso auf den aktuellen Stand gebracht wie die Fahrerassistenzsysteme. Einzig verbliebene Motorisierung ist ein Zweiliter-Turbodiesel, der 189 PS entwickelt und den 1,9 t schweren Fronttriebler ausreichend flott vorantreibt. Sportliche Gefühle kommen aber weder hier noch beim komfortabel ausgelegten adaptiven Fahrwerk auf – daran ändert auch die serienmäßige Allradlenkung nichts. Als Initiale Paris kostet der Espace Blue dCi 190 EDC happige 61.050 Euro. Zu viel Geld für die meisten Familien, auch wenn die Ausstattung keine Wünsche offen lässt – die Einstiegsvariante „Techno“ ist immerhin knapp 9.000 Euro günstiger. **Konkurrenten:** u.a. Ford S-Max, Seat Alhambra, VW Sharan.

- ⊕ hochwertiges Interieur und gute Verarbeitung, großer und gut nutzbarer Kofferraum, guter Fahrkomfort, umfangreiche Ausstattung
- ⊖ umständliches Bediensystem, geringe Kopffreiheit im Fond, hohes Preisniveau

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 4,1

### Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	4,1
	Senioren	2,1
	Langstrecke	2,7
	Transport	1,7
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	3,2

Ecotest ★★☆☆☆

## 2,1 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 1,9 Verarbeitung

⊕ Der 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 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 Armaturenbrett mit geschäumter Oberfläche samt Kontrastnähten, braune Nappaleder-Sitzbezüge, Holzapplikationen und diverse Umrandungen in Chromoptik

### 2,8 Alltagstauglichkeit

Das Fahrzeug ist mit einem 62 l großen Tank ausgestattet, wodurch mit einer Tankfüllung Reichweiten von rund 900 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 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 im Falle des Testwagens bei üppigen 673 kg – selbst bei sieben Erwachsenen à 75 wären noch rund 150 kg für das Gepäck übrig. Auf dem Dach dürfen Lasten von bis zu 80 kg transportiert werden, eine stabile Dachreling gibt es aber nicht – ungewöhnlich für einen Van. Dank einer zulässigen Anhängelast von 2.000 kg

### 3,0 Licht und Sicht

Die Rundumsicht des neuen Espace fällt durchschnittlich aus. Positiv sind die zweigeteilten A-Säulen, die beim Abbiegen für eine gute Sicht sorgen. Ungünstig hingegen sind die hinteren D-Säulen, die sehr wuchtig geraten sind und die Sicht nach schräg hinten beeinträchtigen. 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

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 weitgehend tadellosen Erscheinungsbild passen. Der Motorraum ist von unten mit geräuschdämmenden Materialien verkleidet und im weiteren Verlauf glattflächig. Die Türausschnitte sind mit einer doppelten Dichtlippe gegen eintretenden Schmutz geschützt.

(gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst) eignet sich der Espace auch als Zugfahrzeug bestens. Die 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 sogenannten Self-Sealing-Reifen, die auf der Innenseite der Lauffläche mit einem klebrigen Dichtmittel beschichtet sind, das den Reifen auch bei einem eingedrungenen Gegenstand in der Lauffläche dicht hält. 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. Man vermisst einen wirksamen Fehlbetankungsschutz, der vor versehentlichem Betanken mit Benzin schützt.



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

blendet serienmäßig automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Die gegenläufig wischenden Scheibenwischer reinigen die Frontscheibe großflächig, allerdings gelingt ihnen dies bei höheren Geschwindigkeiten nur bedingt.

Eine Einparkhilfe vorn und hinten, eine Rückfahrkamera sowie einen Einparkassistenten, der Ein- und Ausparkmanöver automatisiert durchführen kann, sind bei allen Espace an Bord.

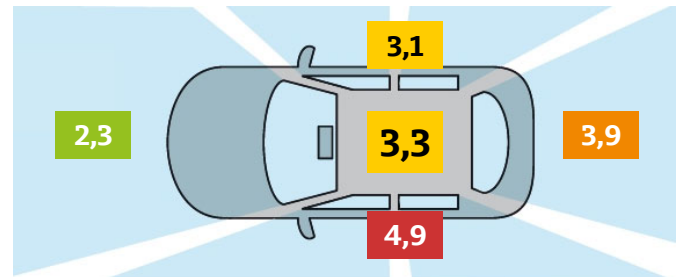
Der Espace ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet, in der die Top-Ausführung Initiale Paris verfügt das Lichtsystem zudem über eine Matrix-Funktion. Dank der einzeln ansteuerbaren LEDs kann der Espace bei aktiviertem Fernlicht andere Verkehrsteilnehmer gezielt ausblenden, was die Sicht im Vergleich zu statischen Fernlichtassistenten, die lediglich auf- und abblenden können, deutlich verbessert. Die Fahrbahnausleuchtung ist recht homogen, die Lichtintensität dürfte allerdings etwas höher sein. Erstaunlich: Ein zusätzliches Kurven- oder zumindest Abbiegelicht gibt es für den Espace jedoch nicht.

⊖ Die feinen Heizdrähte der in dieser Ausstattung serienmäßigen Frontscheibenheizung können bei Dunkelheit

für störende Lichtreflexe durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge sorgen.

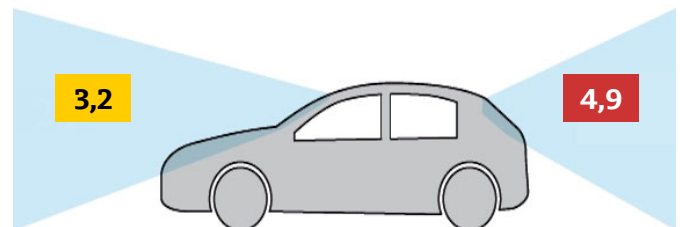
### Rundumsicht

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.



## 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. Ebenfalls gut: Durch den fehlenden Mittelunnel kann man bequem durchrutschen. 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. Nicht ideal sind die äußerst kleinen Tasten auf der wuchtigen Fernbedienung. Die drei Arretierungen sind vorn wie hinten kräftig ausgelegt und halten die Türen auch an Steigungen zuverlässig

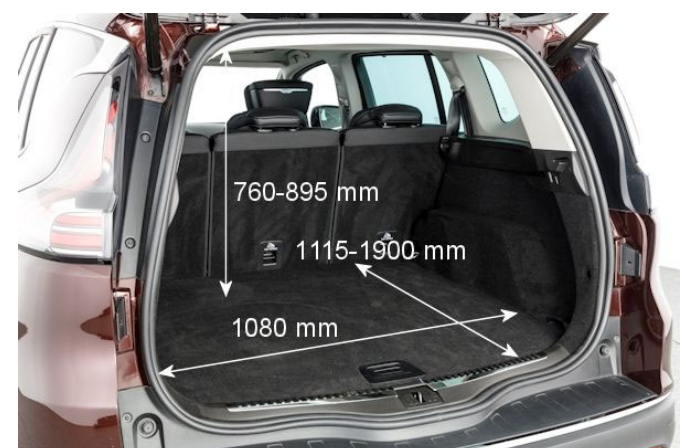
offen. Beim Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch für kurze Zeit nach und beleuchten das Vorfeld. Zudem gibt es eine Umfeldbeleuchtung in den Spiegelgehäusen.

⊖ 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



Mit 500 l Volumen bietet der Kofferraum viel Platz für das Gepäck.

Fensterunterkante) bzw. bei 1.690 l (dachhoch). Unterhalb des Kofferraums findet nochmals rund 60 l verstauen.

## 1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die im Espace Initiale Paris serienmäßige elektrische Heckklappe kann per Knopfdruck an der Klappe, über die Fernbedienung geöffnet, eine Taste im Innenraum sowie per Fußbewegung unter die Heckschürze 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 sehr hoch und breit, das Kofferraumformat zudem gut nutzbar. Bei Dunkelheit wird das Ladeabteil von zwei zwei Lampen gut ausgeleuchtet.

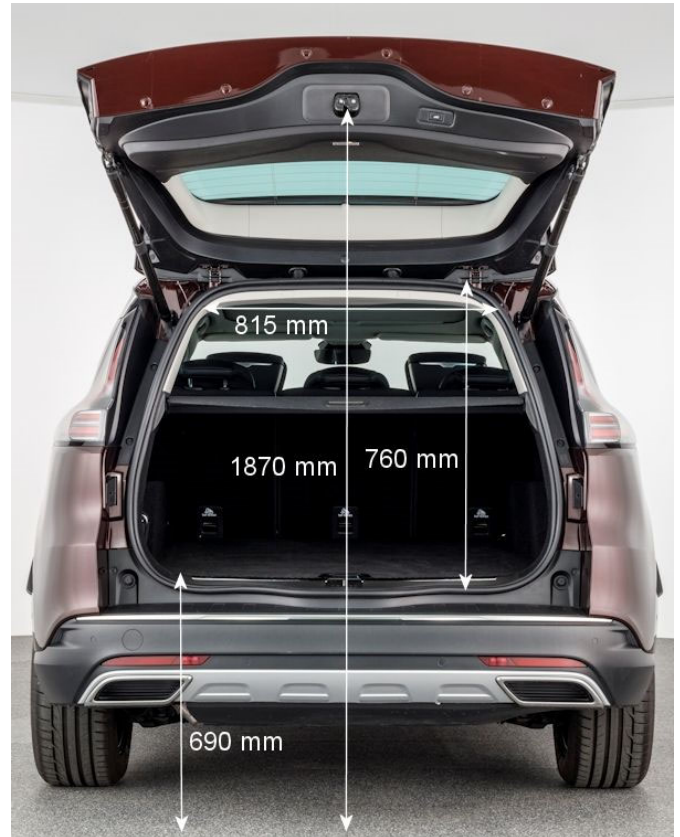
## 2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ 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. Zudem kann man über den Multifunktionsbildschirm vom Fahrerplatz aus die Sitze umklappen. Nur aufstellen muss man sie manuell.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,7 Bedienung

Das Bedienkonzept des Renault Espace ist auf den ersten Blick recht undurchsichtig und erfordert durchaus der Gewöhnung. Die meisten Fahrzeugfunktionen werden über das neue Easy Link-Bediensystem gesteuert, das nun über einen 9,3 Zoll großen Touchscreen verfügt. Neben der Toucheingabe lässt sich das System auch über einen Dreh-Drück-Steller auf der Mittelkonsole bedienen – mittlerweile eine Seltenheit. Das Display im Hochformat überzeugt mit schnellen Reaktionen und klarer grafischer Darstellung, die Menüstruktur ist jedoch teils recht verzweigt. Zudem erschweren der Verzicht auf Drehregler für die Lautstärke sowie zum Scrollen bzw. Zoomen die Handhabung ebenso wie die fehlenden Direktwahltasten für die Grundfunktionen (u. a. Telefon, Radio, Navigationssystem).



Die mit 69 cm recht niedrige Ladekante macht das Be- und Entladen verhältnismäßig bequem.

⊖ Kofferraumablagen sucht man leider vergebens. Es gibt lediglich Gepäckösen zur Ladungssicherung sowie Taschenhaken. Ein Kofferraumtrennnetz ist optional erhältlich. Der Mittelgurt der zweiten Reihe ist am Dach fixiert und muss vor dem Klappen der Lehne umständlich ausgehängt werden.



Der Renault Espace vermittelt in der getesteten Initiale Paris-Ausstattung eine hochwertige Materialanmutung und eine überwiegend gute Verarbeitungsqualität. Bei der Bedienung verlagert Renault 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.

Ebenfalls neu ist das 10,2-Zoll-Kombiinstrument, das mit guter Ablesbarkeit überzeugt und dem Fahrer die Wahl zwischen verschiedenen Darstellungen und Farbschemata bietet. Wie bei Renault typisch erfolgt die Bedienung des Audiosystems nicht über das Multifunktionslenkrad, sondern über den rechts vom Lenkrad befindlichen Bediensatelliten. Gut: Die Geschwindigkeitsregelung wird über gut erreichbare Lenkradtasten gesteuert. Der Lichtschalter sowie der Drehregler für die Nebelleuchten sind im Blinkerhebel integriert.

## 1,6 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 Easy Link-System ebenso dabei wie ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen

## 2,5 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

## 2,5 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. Das Raumgefühl ist insgesamt gut, wird allerdings durch die hohe Seitenlinie und die vergleichsweise schmalen Seitenfenster etwas beeinträchtigt.

⊕ An der Innenbreite gibt es nichts zu mäkeln. Der Espace ist breit genug, sodass auch drei Erwachsene bequem nebeneinander Platz finden.

## 2,5 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Espace ist insgesamt zufriedenstellend. Die drei 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

⊕ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich axial und vertikal einstellen. Der Wählhebel ist gut erreichbar, die Bedienung aber nicht auf Antrieb logisch. Alle Schalter bis auf die Luftdüsen-Drehrädchen sind einwandfrei beleuchtet. Es gibt eine helle Innenraumbelichtung mit Leselampen. 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.

sowie diverse Onlinefunktionen. Es stehen viele Wege offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB und den Smartphone-Schnittstellen (Apple CarPlay und Android Auto) kann dabei gewählt werden, Radioempfang ist auch per DAB serienmäßig. Familientauglich sind die 12-Volt-Steckdosen im Fond und im Kofferraum.

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.



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

ordern, die sich bei Nichtgebrauch im Kofferraumboden versenken, aber nicht ausbauen lassen.

⊕ Das ausziehbare Handschuhfach fällt zwar sehr groß aus und lässt sich kühlen, 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, Das gleiche Bild bietet sich

hinten: Die Türablagen sind klein, Becherhalter fehlen hier gänzlich.

## 2,0 KOMFORT

### 2,4 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 komfortable Grundauslegung, was sich auch nicht im Sport-Modus ändert, 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 Oberschenkelaufgabe 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, haben die stark angewinkelten Beine wenig Oberschenkelaufgabe.

### 3,0 Innengeräusch

⊕ Der Espace verfügt als Initiale Paris über eine aktive Geräuschkompensation, die mithilfe von Mikrofonen im Dachhimmel störende Frequenzen registriert, die über entsprechend entgegen gerichtete Schallwellen aus den Lautsprechern des Soundsystems neutralisiert werden. Störende Geräusch werden dadurch zwar abgeschwächt, dennoch geht es im Innenraum bei höheren Geschwindigkeiten nicht

sonderlich leise zu: Bei 130 km/h haben wir im Innenraum eine Lautstärke von 67,8 dB(A) gemessen. Der Motor ist gut gedämmt und hält sich akustisch angenehm im Hintergrund.

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

### 1,4 Klimatisierung

⊕ Serienmäßig findet man im Espace eine Zweizonen-Klimaautomatik an Bord. Eine Dreizonen-Ausführung ist dem

Siebensitzer vorbehalten. Eine automatische Umluftsteuerung sorgt stets für angenehme Luft im Innenraum. Ein

Aktivkohlefilter filtert unangenehme Gerüche aus der Luft. Als nettes Gimmick wird im Infotainmentsystem die über den Luftgütesensor ermittelte Luftqualität grafisch dargestellt. Die vorderen Sitze sind serienmäßig, das optionale Winterpaket umfasst äußere Fondsitze, Lenkradheizung sowie eine beheizbare Windschutzscheibe. 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.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Zweiliter-Turbodiesel hat mit dem immerhin 1,9 t schweren Espace durchaus zu kämpfen. Die Fahrleistungen fallen vollkommen ausreichend aus, auch wenn man in Anbetracht von 189 PS und 400 Nm durchaus etwas mehr Elan erwarten würde.

Den simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h erledigt der Franzose in 6,0 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 8,0 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,6 s und die Höchstgeschwindigkeit mit 207 km/h an.

### 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors geht in Ordnung. Der Selbstzünder ist gut vom Innenraum entkoppelt, auch wenn im Lenkrad durchaus leichte Vibrationen zu spüren sind. Dröhnen verkneift sich der Selbstzünder auch durch das serienmäßige Active Noise Cancelling-System weitgehend, das störende Frequenzen mit entgegen gerichteten Schallwellen

neutralisiert.

Die Leistungsentfaltung des Single-Turbos geht in Ordnung, auch wenn dieser aufgrund des groß dimensionierten Turboladers unterhalb von 2.000 Touren noch recht verhalten zur Sache geht. Darüber gibt das Aggregat seine Leistung jedoch nachdrücklich und homogen ab.

### 2,7 Schaltung/Getriebe

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

⊕ Der Diesel als einzig verfügbarer Motor ist ausschließlich mit einem Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe verfügbar. 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

Schaltrücke auf.

Aufgrund der lediglich sechs Fahrstufen fallen die Drehzahl-sprünge besonders in den unteren Gängen recht groß aus, wodurch die Drehzahl dort beim Hochschalten stark abfällt. Daher wirkt der Motor teils recht träge, da er sich aus den niedrigen Drehzahlen eher verhalten herausarbeitet. Der sechste Gang ist für einen Turbodiesel nicht sonderlich lang übersetzt, bei Tempo 130 zeigt der Drehzahlmesser 2.250 1/min an.

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

⊕ Der Familienvan überzeugt mit einer guten Fahrstabilität. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert der Espace auch 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 Grundauslegung 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.

## 2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Renault Espace nach 34,8 m (Durchschnittswert aus zehn

Einzelmessungen). Auch das Pedalgefühl kann überzeugen, die Bremse spricht gut an und lässt sich ordentlich dosieren.



## 1,9 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Notbremsystem 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 im Bereich von 30 bis 140 km/h automatisch eine Bremsung ein, um die Kollision zu vermeiden bzw. die Aufprallgeschwindigkeit zu verringern. Der Spurverlassenswarner wurde im Zuge der Modellüberarbeitung um einen Spurhalteassistenten erweitert, der korrigierend in die Lenkung eingreifen kann. Zusammen mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung realisiert der Espace damit gegen Aufpreis auch einen Autobahn- und Stauassistenten („Level 2“). Der Totwinkelassistent scannt dagegen den seitlichen Bereich des Fahrzeugs und warnt den Fahrer, wenn sich bei einem Spurwechsel ein Fahrzeug auf der Nachbarspur befindet. 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. 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.






















### 2,4 Passive Sicherheit - Insassen

Das aus dem Jahr 2015 stammende Euro NCAP-Ergebnis – damals erreichte der Franzose fünf Sterne – ist zwischenzeitlich nicht mehr gültig. Der Espace ist mit sechs Airbags ausgerüstet – Knieairbags, hintere Seitenairbags oder einen Centerbag hat der Van allerdings nicht zu bieten.

⊕ 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. 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

## 1,5 Kindersicherheit

⊕ 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 Beifahrerairbags zwar prinzipiell auch für Kindersitze, doch sind laut Betriebsanleitung nicht alle Altersgruppen erlaubt. Die 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.

## 3,3 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des großen Familienvans fällt befriedigend aus. Bis auf die noch zu aggressiv gestalteten Dachsäulen der Windschutzscheibe sind alle Bereiche gut entschärft, um das Verletzungsrisiko bei einem Fußgängeraufprall zu reduzieren.

## 3,0 UMWELT/ECOTEST

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

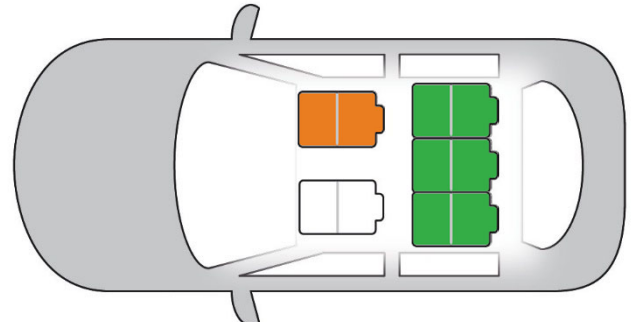
⊖ Der Espace bringt mit mehr knapp 1,9 t ordentlich Gewicht auf die Waage und verfügt zudem über eine Van-typisch ungünstige Aerodynamik. Und so verwundert es auch nicht, dass der Franzose beim Verbrauch keinen Blumentopf gewinnen kann. Im ADAC Ecotest kommt der Franzose auf eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 213 g/km, was einem Durchschnittsverbrauch von 6,9 l Diesel pro 100 km entspricht. Das reicht nur für 12 von 60 möglichen Punkten in diesem Bereich. Innerorts

### 1,1 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffemissionen liegen durchgehend auf sehr niedrigem Niveau, der Lohn sind 49 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den Punkten aus dem CO<sub>2</sub>-Kapitel kommt der Espace BLUE dCi 190 damit auf 61 Punkte, was für drei von fünf Sternen reicht.

### 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)

⊕ Mit dem Facelift wurde das Notbremssystem um eine Fußgänger- und Radfahrererkennung erweitert. Damit ist der Espace in diesem Punkt wieder auf dem Stand der Technik.

verbraucht der Renault 6,7 l, außerorts 6,1 l und auf der Autobahn 8,2 l Diesel pro 100 km.

### Verbrauch

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

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

Landstraße	6,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

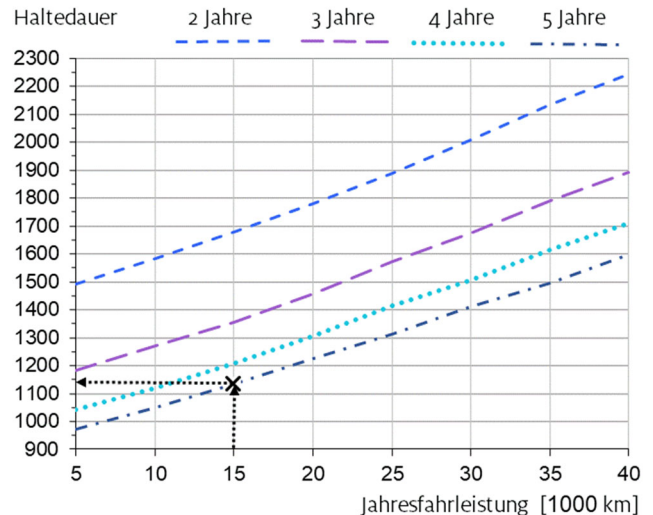
## 4,1 AUTOKOSTEN

### 4,1 Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Anschaffungspreis von 61.050 Euro ist der Espace BLUE dCi 190 Initiale Paris EDC auf den ersten Blick alles andere als ein Schnäppchen, jedoch ist der französische Van in der Top-Ausführung sehr gut ausgestattet. Adaptive Dämpferregelung, Bose-Soundsystem, Head-up-System, Matrix-LED-Scheinwerfer oder Ledersitze samt elektrischer Verstellbarkeit und Massagefunktion, all diese Annehmlichkeiten sind serienmäßig an Bord. Hauptverantwortlich für die stattliche monatliche Belastung ist der daraus resultierende hohe Wertverlust. Die KFZ-Steuer liegt bei heftigen 367 Euro pro Jahr, die Versicherungskosten fallen aufgrund der ungünstigen Einstufungen ebenfalls hoch aus. Zur Inspektion muss der Espace alle 30.000 km bzw. zwei Jahre – je nachdem, was zuerst eintritt.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 1134 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ BLUE dCi 190 EDC

Aufbau/Türen	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1997
Leistung [kW (PS)]	139 (189)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	400/1750
0-100 km/h [s]	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,5/6,5 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	145/170
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	367
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1053
Preis [Euro]	52.500

#### 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 Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), SCR-Kat mit DPF	
Hubraum	1.997 ccm
Leistung	139 kW/189 PS bei 3.500 1/min
Maximales Drehmoment	400 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	207 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,5 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	145 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	2,8 m²/0,3
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/55 R19
Länge/Breite/Höhe	4.858/1.914/1.681 mm
Leergewicht/Zuladung	1.860/708 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	693/1.994 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2.000 kg
Stützlast/Dachlast	80/80 kg
Tankinhalt	62 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Douai

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Reifengröße Testwagen	235/55 R19 101V
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx RT
Wendekreis links/rechts	11,9/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	6,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,1/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	182 g/km (WTW* 213 g/km)
Reichweite	895 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.130 mm
Leergewicht/Zuladung	1.895/673 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	500/920/1.690 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	98 Euro
Fixkosten	150 Euro	Wertverlust	731 Euro
Monatliche Gesamtkosten	1134 Euro		
Steuer pro Jahr	367 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/23/24		
Basispreis Espace BLUE dCi 190 Initiale Paris EDC	61.050 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	60.830 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.485 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](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. \* 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	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
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	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/550 Euro° (Paket)
Lenkradheizung	550 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 920 Euro
Metalllackierung	ab 750 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

4,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,5</b>
Verarbeitung	1,9	Fahrleistungen	2,2
Alltagstauglichkeit	2,8	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,9
Licht und Sicht	3,0	Schaltung/Getriebe	2,7
Ein-/Ausstieg	1,7	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Kofferraum-Volumen	1,3	Fahrstabilität	2,5
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,9	Lenkung	2,7
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,3
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Raumangebot vorn	2,5	Kindersicherheit	1,5
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	2,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,0</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,0</b>	Verbrauch/CO2	4,8
Federung	2,4	Schadstoffe	1,1
Sitze	1,7		
Innengeräusch	3,0		
Klimatisierung	1,4		

Stand: April 2022

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