



Renault Austral E-Tech Full Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Der neue Austral ist für Renault ein sehr wichtiges Modell, sind kompakte SUV doch seit Jahren eigentlich eine sichere Bank für gute Verkäufe. Der Austral-Vorgänger Kadjar konnte die sicher recht hohen Erwartungen in Sachen Verkaufszahlen aber nicht erfüllen. Nun also der Neuanlauf mit dem Austral, der als zweites Modell nach dem Mégane die neue Fahrzeugarchitektur umsetzt - dementsprechend kann man die beiden Modelle im Innenraum nur unterscheiden, wenn man beide Autos wirklich kennt. Das Armaturenbrett wird von einem hochkant stehenden, tadellos auflösenden Touchscreen dominiert, der den Zugang zu den Infotainment-Funktionen darstellt. Die Menüstruktur braucht aber etwas Eingewöhnung - zum Glück haben es wenigstens noch ein paar Tasten für die Steuerung der Klimaautomatik ins Auto geschafft. Diese bedient man schnell und zielsicher, statt ablenkungsintensiv in Menüs herumzuwischen. Der Antrieb unseres Testwagens stellt die Speerspitze des Modells dar und setzt sich aus einem Benzinmotor und zwei Elektromotoren zusammen, die allerhand Fahrmodi wie Elektroantrieb, serieller oder paralleler Hybrid darstellen können. Selbst Hand anlegen kann man nicht, die Elektronik regelt alles selbsttätig. Das klappt gut und geschmeidig, solange man es nicht eilig hat - gehetzt verhaspelt sich die Getrieberegulung auch mal. Viel technischer Aufwand, der den Verbrauch des extravaganten Antriebs aber tatsächlich im Rahmen hält: 5,9 l Super auf 100 km beträgt der Spritkonsum im ADAC Ecotest, was für ein benzingetriebenes SUV der Kompaktklasse gut ist. Einen Diesel vermisst man nur bei zügigem Autobahntempo, in der Stadt ist man auch locker mit deutlich unter 5 l auf 100 km unterwegs. Der Fahrkomfort ist ordentlich, die Lenkung unaufgeregt und das Fahrverhalten sicher. Der Renault gibt den gemütlichen Alltagsbegleiter, der ein gutes Platzangebot für die Insassen bereithält. Der Testwagen mit annähernd voller Ausstattung kostet fast 50.000 Euro, los geht es mit dem Austral als 200-PS-Hybrid bei rund 41.000 Euro. Damit ist er kein Schnäppchen, wenn auch wirklich gut ausgestattet und mit seinem frischen Design eine Alternative im Segment. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga Hybrid, Honda HR-V, KIA Niro Hybrid, Nissan Qashqai e-Power, Toyota CH-R.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, kräftiger und effizienter Antrieb, umfangreiche Ausstattung, geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ Rundumsicht eingeschränkt, wenig eingängiges Bedienkonzept, teils unharmonisch schaltendes Getriebe

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,1

AUTOKOSTEN 3,0

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,3
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,4
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,3 Verarbeitung

⊕ Der Franzose gefällt mit einer edlen Anmutung und guter Verarbeitung. Die Karosserieteile wurden sauber eingepasst, und auch im Innenraum ist die Materialauswahl insgesamt gelungen. Stoffbezogene A-Säulen muss man im Jahr 2023 auch bei einem Auto der Preisklasse über 40.000 Euro lobend erwähnen. Kunststoff dominiert insgesamt dennoch die Cockpitlandschaft rund um das Tachodisplay und den 12 Zoll großen Bildschirm, der im Hochformat über der Mittelkonsole thront. Und nur im direkten Sicht- oder Fühlbereich der

Vordersitze sind die Flächen aufgeschäumt. Die getestete Topversion mit dem etwas sperrigen Namen Iconic Esprit Alpine setzt noch ein paar schöne Akzente in Form von blauen Nähten und Alcantara. Am unteren Teil des Mittel隧nells, an den B-Säulen sowie an den hinteren Türverkleidungen sind ausschließlich harte Materialien zu finden. Hier hätte man sich etwas mehr Liebe zum Detail gewünscht. An der Motorhaube hat man diese gezeigt, denn sie wird von zwei Gasdruckfedern gehalten.

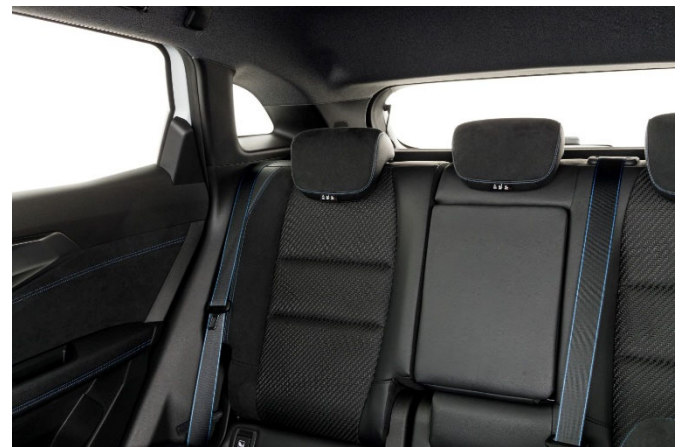
3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,9 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 55 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 930 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 486 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 75 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 85 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der Austral lässt sich mit 4,51 m Länge und samt Spiegeln 2,09 m Breite noch recht vernünftig im Großstadtdschungel fortbewegen, und selbst die Parkplatzsuche stellt keine allzu große Hürde dar. Der Wendekreis unseres Testwagens liegt bei 11,8 m – mit der optionalen Hinterachslenkung lässt sich dieser Wert verkleinern. 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.

3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch vernünftig abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der nicht allzu hohen Motorhaube noch einigermaßen zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante erheblich schwerer – die serienmäßigen Parksensoren vorn wie hinten sowie das 360-Grad-Kamerasystem sind daher eine willkommene Unterstützung. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügt der linke Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

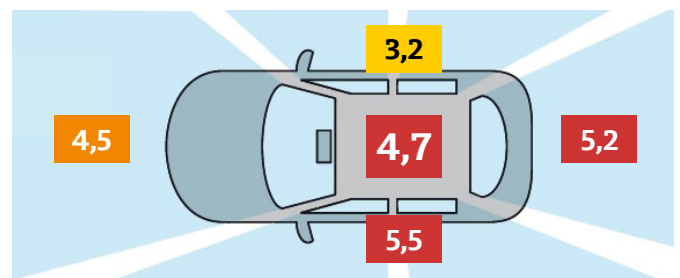
⊕ Das adaptive Frontlichtsystem mit LED-Scheinwerfern und automatischer Leuchtweitenregulierung beinhaltet auch



Die breiten Dachsäulen und die hohe Heckscheibenunterkante verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

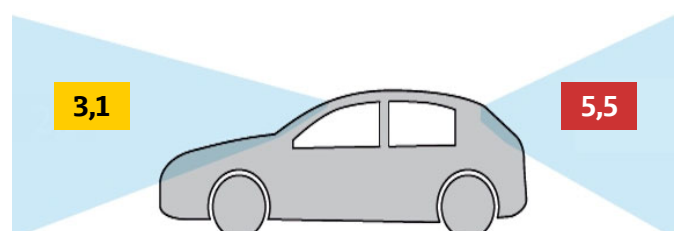
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



ein rudimentäres Kurvenlicht mit Schlechtwetterfunktion. Zudem ermöglicht das schicke LED-Lichtband hinter dem Klarglas einige 3D-Effekte, Begrüßungs-Aktionen und dynamisches Blinken. Bis auf die Basisausstattung sind alle Austral serienmäßig mit den adaptiven Scheinwerfern ausgestattet, die Topversionen Iconic und Iconic Esprit Alpine

2,1 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Austral angenehm, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Vorn stört die schräg stehende A-Säule. Hinten schränken der enge Fußraum hinter den Vordersitzen den Komfort beim Entern des SUV etwas ein. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut offen. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten.

⊕ Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 55 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun

2,3 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Austral bietet für ein kompaktes SUV einen vernünftigen Kofferraum, aber etwas weniger Platz als der Arkana. Nur beim dachhoch beladenen Zustand ist der Austral geräumiger, wie die coupéhafte Karosserie des Arkana schon erahnen lässt. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Austral 395 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 570 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu acht handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 830 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.450 l Volumen verfügbar. Im Ablagefach unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 80 l verstauen.

haben optional Matrix-Scheinwerfer verbaut, die ein automatisches Fernlicht mit Schattierungsfunktion bieten.

⊖ Der eigentlich für den Austral erhältliche Parkassistent, der einem die Lenkarbeit abnimmt, ist den kleineren Motorvarianten vorbehalten.

des Fahrers. Die Funktion lässt sich auf Wunsch auch deaktivieren. 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.

Über allen Türen befinden sich Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ 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.



Mit 395 l Volumen bietet der Austral ausreichend Platz für das Gepäck oder täglichen Einkauf.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen, denn beim Topmodell ist eine elektrische Klappe serienmäßig. Sie lässt sich per Taste im Innenraum, über die Funkfernbedienung oder auch dank Keyless-System per Druck auf die Taste an der Klappe selbst oder per Fußschwenk unter die Heckstoßstange bedienen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht insbesondere am abstehenden Schloss den Kopf zu stoßen. Die Ladekante befindet sich sehr hohe 79 cm über der Straße; innen ergibt sich eine immerhin nur 8 cm hohe Stufe, der Ladeboden ist beim Austral Full Hybrid nicht höhenverstellbar.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht keine ebene Ladefläche, sondern eine hohe Stufe. Mit nur einer Lampe ist der Laderaum ungenügend ausgeleuchtet.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rückenlehnen der hinteren Sitze sind zwar asymmetrisch umklappbar, eine Durchreiche vom Fond zum Kofferraum gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus funktioniert einfach, entweder wird an den Rücksitzen selbst oder per Hebel im Kofferraum entriegelt. Im Kofferraum hat



Die hohe Ladekante mit 79 cm macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer mühsamen Angelegenheit.

man Taschenhaken, zwei seitliche Fächer und den Bereich unter dem Kofferraumboden für Kleinzeugs zur Verfügung. Durch die niedrig angebrachten Ösen kann man auch ein Gepäcknetz am Boden einspannen, um kleinere Gepäckstücke zu fixieren.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Wer den kleinen Startknopf am Armaturenräger findet und drückt, dürfte zunächst von den großen und fein aufgelösten Displays beeindruckt sein. Der hochformatige 12-Zoll-Touchscreen dient dabei als Schaltzentrale für nahezu alle Einstellungen von Sicherheitssystemen über Navigation und Infotainment bis hin zu personalisierten Apps. Das Infotainmentsystem basiert zwar auf Android Auto, Renault hat aber mit seinem OpenR link in Teilen eine eigene Oberfläche implementiert. Die Bedienerfreundlichkeit geht dabei in Ordnung, gewisse Ähnlichkeiten in der Struktur zu anderen Android-Auto-Systemen sind erkennbar und dann auch hilfreich. Das System reagiert nicht nur schnell auf Eingabebefehle, es nutzt für das Navigationssystem auch die sehr übersichtlichen Google-Karten. Selbst die Sprachbedienung funktioniert tadellos und blitzschnell über den Google-Assistenten. So zeitgemäß einige Anwendungen funktionieren, so unübersichtlich kann hier und da die Gesamt-Menüführung sein. An einige Kniffe wie die separate Bordcomputer-Anzeige im Tachodisplay muss man sich erst gewöhnen. Zwischen eigenen Apps, Fahrzeugeinstellungen oder Navifunktionen kann über direkte Touchflächen

am oberen Bildschirmrand gewechselt werden. Die wichtigsten Klimafunktionen haben ein eigenes Bedienteil unterhalb des Touchscreens. Etwas verwirrend: Die Klimatelemente auf dem Touchscreen dienen dagegen nur als Anzeige. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm



Der Innenraum des Austral gefällt durch eine gute Verarbeitungsqualität, eine wertige Materialanmutung und eine weitgehend durchdachte, funktionelle Bedienung.

ausgeführt. Der zwölf Zoll große Digitaltacho bietet eine gute Übersicht über die wichtigsten Informationen. Insgesamt drei verschiedene Ansichtsmöglichkeiten können per "View"-Taste am Lenkrad ausgewählt werden. Eine davon füllt nahezu die komplette Displayfläche mit der Navikarte.

⊖ Einige Menüpunkte in der komplexen Struktur des zentralen Touchscreens sind etwas umständlich gestaltet. Vor

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Digitalausstattung des neuen Renault Austral ist sehr umfangreich. Schon das Einstiegsmodell (ab 30.450 Euro) besitzt den großen Digitaltacho, kabelloses Android Auto und Apple Carplay sowie einen 9-Zoll-Touchscreen samt Rückfahrkamera. Alle höheren Modelle können obendrein den 12-Zoll-Touchscreen mit Google-Maps-Navigation und anderen integrierten Google-Funktionen

2,4 Raumangebot vorn

Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen geht für die Kompaktklasse in Ordnung. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,90 m große Menschen, die Kopffreiheit würde selbst deutlich über zwei Meter großen Personen genügen. Das große Mittelfach lässt sich allerdings auch nicht nach hinten schieben - die

2,5 Raumangebot hinten

Im Fond geht es etwas enger zu als auf den vorderen Plätzen. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit dahinter dennoch für gut 1,90 m große Leute. Über dem Scheitel ist dann sogar noch etwas Luft, hier kann man annähernd zwei Meter groß sein. Den Füßen und Beinen wird verhältnismäßig viel Bewegungsfreiheit eingeräumt. Das Raumgefühl wirkt etwas beengt. Das liegt vor allem an der auch hinten hohen Gürtellinie.

3,0 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank des Austral lässt sich entweder optional oder wie bei der getesteten Ausstattung sogar serienmäßig in Längsrichtung verschieben, zudem ist die Lehnenneigung einstellbar. Vorn lässt sich Kleinkram in einer großzügig dimensionierten Mittelkonsole in mehreren Staufächern unterbringen. Die optionale Ladeschale für das Smartphone liegt perfekt zur Hand, sie ist in eine verschiebbare Abdeckung über der Mittelkonsole integriert. Auch an einen Brillenhalter im Dachhimmel hat Renault gedacht. Die Türfächer sind nicht allzu groß,

allen für Infotainmentanwendungen wie Radio oder Audiostreaming würde man sich übersichtliche Darstellungen und klarere Direktwahlflächen wünschen. Zudem könnten sich einige Fahrer an der überladenen Darstellung im Tachodisplay stören. Hier sind zwar sehr viele nützliche Infos über den Fahrzustand, Reichweite oder Leistungsabgabe zu finden. Doch vieles verliert sich im Anzeigen-Klein-Klein.

vorweisen, optional gibt es nur noch eine induktive Ladeschale und für die beiden höchsten Ausstattungsvarianten noch ein größeres Soundsystem. Zudem lassen sich die Fahrzeugcharakteristik und die Ambientebeleuchtung individuell via Multi-Sense verstellen. Das Fahrzeug kann über die Renault-App gesteuert werden, man kann den Zustand und den Standort aus der Ferne abrufen.

Armauflage dagegen schon. Einzig die hohe Gürtellinie stört das Raumempfinden. Hier wirken andere Fahrzeuge der Klasse mit mehr Fensterfläche deutlich luftiger. Ein Panoramadach lässt gegen Aufpreis mehr Licht in den Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

aber so gestaltet, dass man Einliter-Flaschen problemlos unterbekommt. Das Handschuhfach hingegen ist klein, unbeleuchtet und nicht klimatisiert. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten, so etwa Netztaschen an den Vordersitzlehnen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Die Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein.

2,5 KOMFORT

2,9 Federung

Die Abstimmung des Fahrwerks hat durchaus eine straffe Note, bietet aber insbesondere außerorts einen ordentlichen Federungskomfort. Das ziemlich staksige Abrollen der immerhin 20 Zoll großen Bereifung spürt man schon auf den ersten Metern. Rollt man über Querfugen oder gar Kopfsteinpflaster, lassen sich die großen und schweren Räder natürlich nicht wegdiskutieren, der Austral hat eben auch keine adaptiven Dämpfer an

Bord. Für eine bessere Eigendämpfung fehlt es den großen Rädern zudem an Reifenquerschnitt. Wank- und Nickbewegungen sind dem SUV nicht fremd, das Fahrwerk hält die höhere Karosse aber gut unter Kontrolle, auch bei Bodenwellen und forcierterer Gangart. Auf der Autobahn ist der Hybrid sicher und souverän unterwegs, liegt selbst bei höheren Geschwindigkeiten ruhig auf der Straße.

2,3 Sitze

In der getesteten Topvariante sind beide Vordersitze elektrisch einstellbar, auch die Sitzflächenneigung kann verändert werden. Der Fahrersitz hat zudem noch eine einstellbare Zweibein-Lordosenstütze und eine rudimentäre Massagefunktion. Lehnen und Sitzflächen sind gut konturiert und straff gepolstert. Dazu sind die Stoffbezüge aus 100 Prozent recycelten Materialien. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht verschiebbar, passt

aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind weniger ausgeprägt konturiert, aber ausreichend bequem - nur der mittlere Sitz bietet sich eher für kurze Strecken an. Der Kniewinkel geht zusammen mit der guten Bewegungsfreiheit für die Beine in Ordnung. Die ausklappbare Mittelarmlehne erhöht den Sitzkomfort, wenn man den mittleren Sitz nicht braucht.

3,0 Innengeräusch

⊕ Das SUV bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Antrieb ist dabei eher leise, denn im elektrischen Fahrmodus hört man nur zeitweise ein dezentes Fiepen. Auch wenn der Benziner läuft, wählt die Antriebssteuerung selten hohe Drehzahlen. Die Abrollgeräusche der 20-Zoll-Bereifung sind zu hören,

maßgeblich bestimmen aber die Windgeräusche den Geräuschpegel, wenn man das Ortsschild hinter sich gelassen hat. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit vergleichsweise hohen 68,5dB(A) bei 130 km/h fährt der Austral in diesem Kapitel nur ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Austral ist immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. In der getesteten Version steckt zudem stets eine Lenkradheizung sowie beheizbare Vordersitze. Die Intensität des Gebläses kann in mehreren Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Den hinteren Mitfahrern steht keine eigene Klimaregelung zu, sie bekommen dennoch Frischluft über zwei Luftausströmer in der Mittelkonsole und weitere unter den Vordersitzen. Es gibt einen Beschlag- und

einen Luftgütesensor, die u.a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Die stark getönten hinteren Seitenscheiben und das abgedunkelte Heckfenster gehören außer beim Basismodell ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ An den beiden rechten Luftausströmern im Armaturenbrett kann man die Intensität nicht unabhängig von der Luftaustrittsrichtung einstellen - leider setzt sich diese Sparmaßnahme über alle Marken hinweg gerade durch.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,4 Fahrleistungen

⊕ Der Antrieb besteht aus einem 1,2 l großen Turbobenziner mit drei Zylindern, der von zwei Elektromotoren flankiert wird. Eine der beiden Elektromaschinen greift bei Bedarf dem 131 PS starken Verbrenner mit 68 PS unter die Arme. Insgesamt stehen so bis zu 199 PS zur Verfügung, die für souveräne

Fahrleistungen sorgen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in 4,1 Sekunden, von 80 auf 120 km/h braucht er mit 4,8 s kaum länger. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 174 km/h.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die komplexe Antriebssteuerung funktioniert gut, man hat passend zu seinem Gaspedalbefehl spontan Leistung zur Verfügung - außer man geht vom gemütlichen Bummeln spontan in den Kickdown, dann braucht es etwas, bis es vorwärts geht. Die Laufkultur der Dreizylinders ist in Ordnung,

die Vibrationen im Rahmen. Fährt man gerade elektrisch und der Benziner ist abgeschaltet, stellen sich diesbezüglich eh keine Fragen. Hohe Drehzahlen führen zu einem merklichen Dröhnen, ansonsten ist der Benziner akustisch meist im Hintergrund.

2,3 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault verbaut im Austral E-Tech Full Hybrid ein kupplungsloses Multi-Mode-Getriebe. Dahinter verbirgt sich die Kombination aus einer an den Benziner gekoppelten Vierstufen-Automatik sowie einem zweistufigen Automatikgetriebe für den stärkeren der beiden E-Motoren - der zweite E-Motor fungiert als Starter-Generator. Das System wechselt bei gemächlicher Gangart die Fahrstufen passend, bei zügiger Gangart kehrt Hektik in die Schaltvorgänge ein, dann kommen mitunter Schaltrucke hinzu. An den Schaltkomfort einer Wandlerautomatik reicht das Getriebe nicht heran. Hinzu kommt, dass das Multi-Mode-Getriebe für den Benzinmotor lediglich vier Fahrstufen bereithält, was zu

entsprechend großen Drehzahlsprüngen führt, die aber nicht so sehr ins Gewicht fallen wie etwa beim Arkana E-Tech Hybrid mit dem Vierzylinder-Saugmotor. Beim Anfahren reagiert das Getriebe etwas verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – der Fahrer muss etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Die Rekuperation kann auch per Wippen am Lenkrad verändert werden. Neben der Berganfahrhilfe verfügt der Austral zusätzlich über eine Auto-Hold-Funktion.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 Fahrstabilität

Der Austral legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag. Den ADAC Ausweichtest absolviert er zwar sicher, besonders dynamisch lässt er sich aber nicht um die Pylonen zirkeln. Das gleiche Bild zeigt sich auf öffentlichen Straßen. Das SUV überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht aus der Ruhe bringen. Trotz des nicht allzu agilen Handlings bleibt es in schnell durchfahrenen Kurven erst neutral und beginnt dann, über die Vorderachse

zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Lupft man in der Kurve das Gaspedal, drängt das Heck schon spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Die Traktion des Fronttrieblers ist nur durchschnittlich. Durch das zusätzliche Drehmoment des E-Motors müssen die Vorderräder beim zügigen Anfahren hohe Zugkräfte auf den Asphalt bringen, was deren Traktion rasch überfordert. Hinzu kommt, dass die Antriebsschlupfregelung nicht sonderlich sensibel regelt.

2,6 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die

Lenkung angemessen, die Lenkpräzision ist gut und leidet zwar etwas unter der Wankneigung, profitiert aber wiederum

von den breiten Reifen mit 235er Lauffläche. Die erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein. Mit dem Multi-Sense-System kann der Lenkradwiderstand auch auf ein höheres Niveau gehoben werden, so kann man die Lenkung ein bisschen an die persönlichen Vorlieben anpassen. Mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung durchschnittlich übersetzt, der Kurbelaufwand beim Rangieren damit nicht zu hoch.

2,7 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 35,6 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind passabel.

1,7 SICHERHEIT






0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Austral in der Topvariante bietet eine sehr umfangreiche aktive Sicherheitsausstattung. Müdigkeitswarner, Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung mit Geschwindigkeitsanpassung für Limiter und den adaptiven Tempomaten sind serienmäßig verbaut. Ein Notbremsassistent ist ebenso dabei, der Renault bremst dabei auch in Kreuzungssituationen oder beim rückwärts Fahren. Überdies ist ein Totwinkel-Assistent dabei, dieser nutzt nicht nur die Ultraschall-Einparkhilfen, sondern hat eigens Radarsensoren am Heck verbaut.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält der neue Renault Austral bei der Insassensicherheit gute 88 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt er damit noch ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Neben Front- und Seitenairbags vorn findet man auch durchgehende Kopfairbags an Bord. Für Fahrer und Beifahrer gibt es zusätzlich einen Mittellairbag. Knieairbags sind dagegen nicht an Bord. Die Kopfstützen vorn sind für große Personen bis 2,0 m hoch genug und bieten einen guten Schutz. Die hinteren Kopfstützen reichen aber nur für bis zu 1,75 m große Menschen. Die vorderen und hinteren Insassen werden ermahnt, sich anzuschnallen. Der Anschnallstatus der Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt. Dank des serienmäßigen „Renault eCall-Notrufsystems“ wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Renault Austral gute 83 Prozent der möglichen Punkte bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Schalter deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix und auch per Gurt problemlos befestigen. Die elektrischen Fensterheber besitzen einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich nicht vom Fahrerplatz aus elektrisch aktivieren, sondern über einen kleinen Hebel in der Tür. Der kann bei geöffneter Tür unter Umständen auch von Kindern verstellt werden.

⊖ Auf dem Mittelsitz der verschiebbaren Rückbank sind laut Anleitung keine Kindersitze erlaubt - Renault gestattet dies nur für die Austral-Varianten mit starrer Rücksitzbank.

3,3 Fußgängerschutz

Ein automatisches Notbremsystem, das Fußgänger und Fahrräder erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das

Verletzungsrisiko sinkt. Beim Fußgängerschutz erreicht der Renault Austral nach den Crashtests nach Euro NCAP-Norm allerdings nur 69 Prozent der möglichen Punkte.

1,9 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

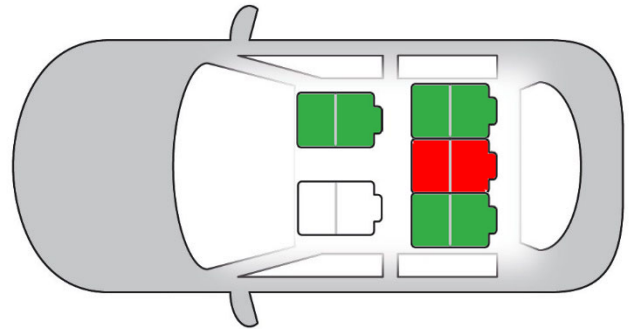
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Austral E-Tech Hybrid 200 liegt im Ecotest bei 5,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 155 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 32 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt der Hybridantrieb eine erhebliche Verbrauchseinsparung, da er vor allem hier öfters rein elektrisch unterwegs ist: 4,5 l/100 km weist der ADAC Ecotest hier aus. Außerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,6 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Austral E-Tech Hybrid 200 punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier volle 50 Zähler im ADAC Ecotest. Insgesamt sammelt der Renault also stolze 82 Punkte und somit vier Sterne im ADAC Ecotest. Auch bei der Überprüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

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)

1,9

UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Austral E-Tech Hybrid 200 liegt im Ecotest bei 5,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 155 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 32 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt der Hybridantrieb eine erhebliche Verbrauchseinsparung, da er vor allem hier öfters rein elektrisch unterwegs ist: 4,5 l/100 km weist der ADAC Ecotest hier aus. Außerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,6 l Super pro 100 km.

Verbrauch

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

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

3,0 AUTOKOSTEN

3,0 Monatliche Gesamtkosten

Der neue Renault Austral ist in der 200-PS-Variante ab 40.950 Euro zu haben, als Mild Hybrid mit 140 PS und Handschaltung beginnt die Preisliste bei 30.450 Euro. Die getestete Version namens Iconic Esprit Alpine kostet ab 44.950 Euro und hat immer den Full Hybrid-Antrieb an Bord. Hier sind schon sehr viele Extras wie die bessere Innenausstattung mit Ambientlicht, alle Sicherheitssysteme oder das große 12-Zoll-Infotainment-system mit dabei. Die Fixkosten sind günstig - die Kfz-Steuer beträgt 44 Euro, die Einstufungen bei der Versicherung sind

zumindest noch überschaubar. Die Haftpflicht-Typklasse liegt bei 19, die Teilkasko bei 22 und Vollkasko bei 23. Renault gibt auf das ganze Auto nur zwei Jahre Garantie und lässt sich eine längere Garantielaufzeit extra bezahlen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Mild Hybrid 140	Mild Hybrid 160 Automatik	E-Tech Full Hybrid 200 Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	3/1199
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	116 (158)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	260/1750	270/1800	205/1750
0-100 km/h [s]	10,7	9,7	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	174	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,2 S	6,2 S	4,7 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	139	141	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/22	19/23/22	19/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	122	127	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	754	804	807
Preis [Euro]	30.450	35.950	40.950

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

3-Zyl.-Turbo, Voll-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.199 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,70 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	m ² /
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R 20/-
Länge/Breite/Höhe	4.510/1.825/1.618 mm
Leergewicht/Zuladung	1.517/584 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	430/1455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1500 kg
Stützlast/Dachlast	85/75 kg
Tankinhalt	55,00 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R 20 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,5/5,5/7,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	133 g/km (WTW* 155 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	68,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1615/486 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/830/1.450 l

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

Betriebskosten	145 Euro	Werkstattkosten	91 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	496 Euro
Monatliche Gesamtkosten	847 Euro		
Steuer pro Jahr	44 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/22		
Basispreis Austral E-Tech Full Hybrid 200 Iconic Esprit Alpine Autom.	44.950 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.390 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.409 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	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	600 Euro°
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/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (schwenkbar)	1.418 Euro
Metalliclackierung (rot)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	990 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,0

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

Stand: Juni 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.