



Dacia Jogger Hybrid 140 Extreme

Fünftüriger Van der unteren Mittelklasse (104 kW / 141 PS)

Über 26.000 Euro Grundpreis für einen Dacia - da staunt der autoaffine Leser nicht schlecht, ist die rumänische Marke doch eigentlich für besonders günstige Autos bekannt. Es lohnt sich aber, das Angebot im Detail zu betrachten. Zu diesem Preis ist schon so gut wie alles an Ausstattung enthalten, was es für den Jogger gibt. Wichtig zu erwähnen sind die sieben Sitzplätze, denn damit ist dieser Dacia im genannten Preisbereich eine Besonderheit. Der Platz im Innenraum ist so verteilt, dass sogar sechs Erwachsene immerhin für kürzere Strecken gemeinsam reisen können.

Besonders ist auch der Antrieb, Renault gibt den aus Clio, Captur und Arkana bekannten Hybridantrieb an Dacia weiter. Ein Verbrenner mit Startergenerator und ein Elektromotor werden über zwei Getriebe geschickt kombiniert, so dass man insbesondere im urbanen Bereich sehr sparsam unterwegs sein kann. Mehr Komfort bietet dabei auch die Automatik, welche als Multi-Mode-Getriebe beschrieben wird. Man spart sich damit das Kuppeln und Schalten, wodurch sich der erwähnte Komfortgewinn ergibt. Gemütlich bewegt, erfolgen die Schaltvorgänge sachte und dezent. Will man flotter unterwegs sein, ist die Geschmeidigkeit dahin - dann zeigen die langen Schaltpausen und die zeitweise hohen Drehzahlen des dröhnigen Vierzylinders die Grenzen des Systems auf.

Wenig zu kritisieren gibt es dagegen am Fahrwerk; die Kombination aus ausreichend Fahrdynamik und hohen Sicherheitsreserven gefällt, auch dank geschickter ESP-Abstimmung. Der Fahrkomfort kann ebenso überzeugen, zumal die Technik mit einer eher einfachen Konstruktion und ohne aufwendige elektronisch geregelte Bauteile auskommen muss. Wer nicht unbedingt ein Automatikauto braucht und den Jogger eher im Landstraßen- und Autobahnbereich einsetzt, der sollte sich als Alternative mal den Jogger mit 110-PS-Turbobenziner anschauen - damit kann man locker 5.000 Euro bei der Anschaffung sparen. Noch günstiger ist sogar der Jogger mit Autogas-Motor - eine Diesel-Alternative ist allerdings nicht lieferbar. **Konkurrenten:** u.a. VW Caddy, VW Touran.

- + Hybridantrieb mit Sparpotential, angemessener Fahrkomfort, sicheres Fahrwerk, ausreichend Platz für bis zu sieben Personen
- umständlich erreichbare dritte Sitzreihe, Kofferraum ohne praktische Ablagen oder Fächer, schlechtes Euro NCAP-Ergebnis (Crashstest)

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,8

AUTOKOSTEN 2,1

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,5
	Senioren	2,7
	Langstrecke	3,2
	Transport	2,6
	Fahrspaß	3,0
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest ★★★★☆

3,2 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,0 Verarbeitung

Die Karosserie ist weitgehend solide gefertigt, auch wenn die Spaltmaße teils recht groß sind. Blechfalze sind ordentlich umgelegt, Scheinwerfer und Leuchten sauber eingepasst. Wenn dann im Detail merkt man den ernsthaften Sparwillen der Renault-Tochter. So wirken der Teppich im Kofferraum und der Dachhimmel sehr kostenoptimiert, im Innenraum ertasten die Fingerspitzen teils unsauber entgratete Kunststoffteile, manche knarzen auch ein wenig oder sind wie die Verkleidung des Mitteltunnels etwas wackelig. Dennoch wirkt der Dacia

3,0 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 5,7 l Super pro 100 km zugrunde, ergibt sich mit dem 50-l-Tank eine theoretische Reichweite von etwa rund 875 km. Die maximal mögliche Zuladung beträgt im Falle unseres Testwagens 585 kg – das reicht selbst für sieben Erwachsene à 75 kg samt kleinem Gepäck. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte auch für einen Fahrradträger samt zweier E-Bikes reichen.

⊕ Der Jogger Extreme besitzt eine clever gestaltete, mehrteilige Dachreling, bei der die mittleren Elemente ausgebaut und zu Querträgern umfunktioniert werden können. Die zulässige Dachlast beträgt üppige 80 kg.

4,0 Licht und Sicht

Trotz der recht langen Karosserie lässt sich diese dank der steilen Heckklappe nach hinten recht gut abschätzen, das vordere Ende ist allerdings nur zu erahnen. Mit der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer den umliegenden Verkehr gut im Blick. Bodennahe Hindernisse sieht man vorn noch zufriedenstellend nah am Auto; hinten fällt der Blick auf den Boden deutlich schwerer, daher ist die serienmäßige Rückfahrkamera sehr praktisch, um nichts und niemanden zu übersehen. Parksensoren hinten sind ebenfalls Serie, vordere Sensoren gibt es immerhin gegen Aufpreis – ein Parkassistent ist ebenso wenig erhältlich wie ein 360-Grad-Kamerasystem.

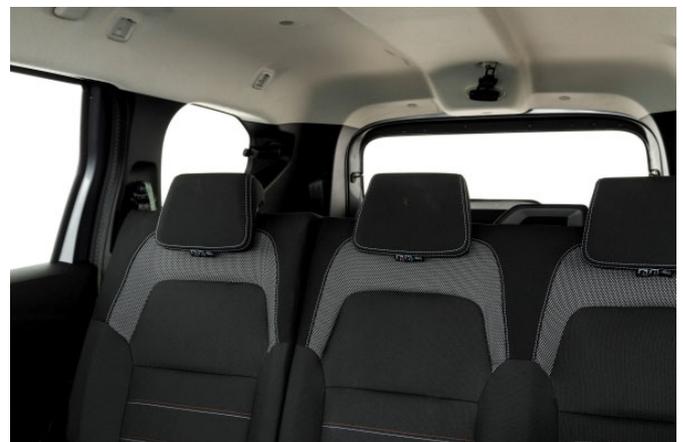
Verbesserungswürdig ist der Wischbereich der vorderen Scheibenwischer, da neben der linken A-Säule ein recht breiter Bereich ungewischt bleibt und die Wischer auch rechts auf der Scheibe nicht besonders hoch reichen.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Jogger schlecht ab, was vorrangig an den sehr breiten D-Säulen liegt, die die Sicht nach schräg hinten stark beeinträchtigen. Die Scheinwerfer sind technische Mischlinge: Das Abblendlicht setzt auf LED-Leuchtmittel, beim Fernlicht muss

innen wie außen nicht wie ein Billigheimer, er ist gefällig designt und erweckt nicht den Eindruck einer automobilen Verzichtserklärung. Der Unterboden ist wenig sorgfältig gestaltet, so fehlt in weiten Teilen eine schützende und aerodynamisch optimierende Verkleidung und an einigen Stellen Unterbodenschutz. Die Motorhaube bleibt wie in dieser Preisklasse üblich lediglich über einen Haltestab offen – eine Gasdruckfeder würde das Öffnen erleichtern.

⊖ Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, ein Ersatzrad gibt es für die Hybrid-Variante nicht; ebenso fehlen Wagenheber und Bordwerkzeug. Die Anhängelast ist beim Hybrid auf 750 kg begrenzt, wenn der Anhänger über eine eigene Bremse verfügt. Ohne eigene Bremse darf der Anhänger nur 730 kg wiegen. Der Tankdeckel ist nicht in die Zentralverriegelung integriert, sondern muss über einen Hebel im Fahrerfußraum entriegelt werden. Einen wirksamen Fehlbetankungsschutz hat der Jogger nicht zu bieten.

man mit Halogen vorliebnehmen. Das Halogen-Fernlicht ist nicht besonders hell, in Verbindung mit dem weißlichen Abblendlicht ergibt sich eine unharmonische Ausleuchtung und allgemein haben sie eine überschaubare Reichweite. Eine Scheinwerferreinigungsanlage ist nicht erhältlich, die Leuchtweitenregulierung wird noch manuell bedient. Kurvenlicht,



Die Sicht nach hinten wird durch breite Dachsäulen und nicht vollständig versenkbare Kopfstützen eingeschränkt.

Abbieglicht oder Fernlichtautomatik gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Alles in allem befindet sich der Jogger damit trotz des serienmäßigen LED-Abblendlichts nicht auf dem Stand der (Licht-)Technik. Keiner der Rückspiegel kann automatisch abblenden, den Außenspiegeln fehlt ein zusätzlicher asphärischer Bereich, der den toten Winkel verkleinern würde. Ist die Warnblinkanlage aktiviert, lässt sich ein Fahrtrichtungswechsel nicht mehr anzeigen.

2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt in die erste und zweite Sitzreihe mühelos, dank der erhöhten Karosserie befindet sich die Sitzfläche mit etwa 49 cm in angenehmer Höhe über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt). Die Schweller sind außen wie innen nicht zu hoch. Die großen Türausschnitte sind vorn wie hinten im Alltag praktisch.

Wenigserwartet für den Extreme erhält man einen schlüssellosten Zugang, d. h. entfernt man sich mit dem Schlüssel, verriegelt der Jogger automatisch; nähert man sich wieder, entriegelt er selbsttätig. Die typischen Knöpfe oder Sensorbereiche an den Türgriffen gibt es jedoch nicht - will man abweichend von der automatischen Prozedur die Zentralverriegelung bedienen, muss man dafür die Tasten an der flachen Fernbedienung im Scheckkarten-Format nutzen. Die Türrasten sind ausreichend kräftig ausgelegt und halten damit die leichten Türen auch an Steigungen gut, es gibt aber nur zwei Rasten vorn wie hinten. Am Dachhimmel sind, außer für den Fahrer, über allen Außenplätzen Haltegriffe verbaut.

⊖ Zwar lässt sich die Rückbank der zweiten Reihe zum besseren Zugang zur dritten Sitzreihe umklappen, beschwerlich bleibt das Ein- und Aussteigen aufgrund der nicht allzu großen Innenhöhe für Erwachsene dennoch.

2,4 Kofferraum-Volumen

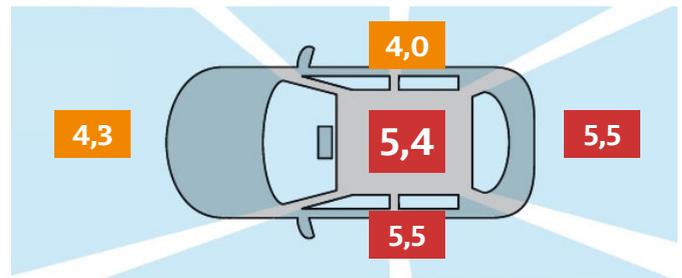
⊕ Der siebensitzige Jogger kann mit einem ordentlichen Gepäckabteil aufwarten, verschenkt aber aufgrund der nicht ausbaubaren zweiten Sitzreihe einiges an Stauraum. Sind die Sitze der dritten Reihe zusammengeklappt, fasst das Gepäckabteil bis zum Gepäckrollo 345 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt dachhoch, passen 645 l oder 14 Getränkekisten in den Kofferraum hinein. Durch Umlegen

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe kann einfach über einen Knopf an der Griffkante elektrisch entriegelt und angehoben werden. Sie schwingt allerdings nicht sonderlich weit auf, sodass bereits

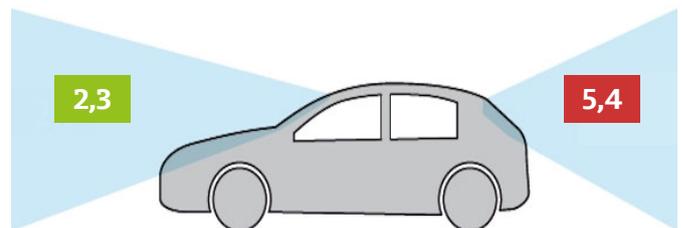
Rundumsicht

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.



Durch die zusammengeklappten Sitze der dritten Sitzreihe wird das Fassungsvermögen des Kofferraums erheblich geschmälert.

und Vorklappen der beiden Rücksitzbänke und Beladung bis zur Fensterunterkante ergibt sich ein Volumen von 925 l. Belädt man den Jogger bei umgelegten Rücksitzen komplett bis unter das Dach, was durch die optionale Netztrennwand bedenkenlos möglich ist, finden beeindruckende 1.670 l Platz. Werden die Plätze sechs und sieben genutzt, sinkt das verbleibende Kofferraumvolumen allerdings auf 140 l.

Personen ab etwa 1,85 m darauf achten sollten, sich den Kopf nicht anzustoßen. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, so lassen sich auch große und sperrige Gegenstände gut einladen.

⊖ Es gibt nur eine Lampe links im Kofferraum, was für den großen Kofferraum zu wenig ist. Der Griff zum Schließen der Heckklappe ist wenig ergonomisch an der Innenseite der Klappe angebracht und dort schlecht zu greifen. Bei umgeklappten Rücksitzen ergibt sich kein ebener Ladeboden, weil man die Sitze der zweiten Reihe nicht ausbauen kann.

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen der zweiten Reihe lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen, zudem kann die Bank nach vorn geklappt und an den Vordersitzen arretiert werden. Der Mittelgurt muss dafür zunächst ausgehängt und die Gurtzunge im Dachhimmel befestigt werden. Die Sitze der dritten Sitzreihe lassen sich um- sowie vorklappen. Wer die Sitze nicht benötigt, kann diese auch ausbauen.

⊖ Das Umlegen, Vorklappen oder gar Ausbauen der Sitze ist im Vergleich zu zugegebenermaßen deutlich teureren Vans mit ausgeklügelten, im Fahrzeugboden versenkbaren Sitzsystemen umständlicher und mühsamer – hier macht sich der günstige Preis des Jogger bemerkbar. Es gibt nur zwei kleine Haken oben in der Kofferraumverkleidung zum Einhängen leichter Taschen sowie ebenfalls nur zwei bodennahe Verzurrösen im Bereich der Ladekante und der Rücksitzlehne. Ansonsten verzichtet der Hersteller auf Befestigungsmöglichkeiten und Fächer für kleines Gepäck, was speziell für einen Familienvan arg unpraktisch ist.

Beim Zurückklappen der Lehnen ist unbedingt auf die äußeren



Die relativ niedrige Ladekante erleichtert das Be- und Entladen des Kofferraums.

Gurte zu achten, da sie leicht eingeklemmt und beschädigt werden können.

3,0 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Der Jogger bietet insgesamt einen guten Bedienkomfort, was neben dem übersichtlich gestalteten Armaturenbrett auch am vergleichsweise überschaubaren Funktionsumfang liegt. Beim Extreme erfolgt die Bedienung des Infotainmentsystem über das acht Zoll große Zentraldisplay, das aufgrund der logischen und flachen Menüstruktur nur wenig Eingewöhnung erfordert. Zwar können Auflösung und Grafik nicht an die Systeme höherpreisiger Fahrzeuge heranreichen, die Handhabung ist dank des hoch positionierten und zum Fahrer geneigten Displays sowie der kurzen Reaktionszeiten insgesamt recht gut; zu kritisieren bleibt aber die mangelnde Entspiegelung, so dass bei Gegenlicht die Ablesbarkeit des Displays deutlich leidet. Vermisst werden zudem praktische Drehregler für die Lautstärke sowie das Scrollen/Zoomen, auch Direktwahltasten für die Hauptfunktionen (Media, Telefon, Navigation, etc.) würden den Umgang im Alltag noch etwas leichter gestalten. Die separate Klimabedieneinheit ist zwar weit unten platziert, entschädigt aber mit großen und einwandfrei bedienbaren

Drehreglern und Tasten. Im Hybrid-Jogger verbaut Dacia ein digitales Instrumentendisplay. Einen analogen Tacho oder einen Drehzahlmesser gibt es nicht mehr, dafür sieht man eine



Ordentlich verarbeitet präsentiert sich der Jogger im Innenraum. Die Bedienung ist weitgehend funktionell und gibt wenig Anlass zur Kritik.

Leistungsanzeige und die Arbeitsweise und das Zusammenspiel der Antriebe. Die Ablesbarkeit ist gut, ganz so simpel wie die analogen Instrumente sind die digitalen Anzeigen aber nicht zu verstehen.

Es gibt vorn und hinten elektrische Fensterheber, jedoch nur das Fahrerfenster besitzt eine Auf- und Ab-Automatik mit Einklemmschutz. Eine Anzeige für die Kühlmittel- oder Öltemperatur gibt es nicht. Der serienmäßige Bordcomputer informiert über Verbrauchs- und Streckenparameter.

3,5 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattung Extreme wartet der Jogger serienmäßig mit einem Multimediasystem samt 8-Zoll-Touchscreen, FM- und DAB-Empfang, USB-Anschluss, sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming auf. Das Audiosystem besitzt vier Lautsprecher, ordert man das optionale Navigationssystem, kommen zwei Lautsprecher hinzu. Zudem lassen sich ausgewählte Smartphone-Apps dann auch kabellos auf dem Display darstellen. Apple CarPlay und Android Auto sind Serie.

2,6 Raumangebot vorn

Auf den vorderen Plätzen finden Personen bis knapp 1,90 m genug Platz, die Kopffreiheit würde theoretisch selbst für 2,20 m große Personen reichen. Die Innenbreite ist wie bei Fahrzeugen

3,6 Raumangebot hinten

Die Platzverhältnisse in der zweiten Sitzreihe sind ordentlich, in Anbetracht des immensen Radstands fällt die Beinfreiheit allerdings gering aus. Sie reicht gerade einmal für 1,75 m große Mitfahrer (Vordersitz auf 1,85 m große Person eingestellt), während die Kopffreiheit selbst für zwei Meter große Menschen genügt. Der Grund für die bescheidene Beinfreiheit liegt an der dritten Sitzreihe: Um dort eine ausreichende Beinfreiheit zu schaffen, ist die mittlere Sitzbank weit vorn fest am Fahrzeugboden angeschlagen. Hilfreich wäre hier eine Längsverstellung, damit man zumindest bei Bedarf die Beinfreiheit vergrößern könnte. In der dritten Sitzreihe ist das Platzangebot überraschend gut und liegt annähernd auf dem Niveau der zweiten Reihe - selbst Erwachsene können also ausreichend Platz finden, wenn sie das "Einfädeln" durch die hinteren Türen an den mittleren Sitzen vorbei geschafft haben.

3,1 Innenraum-Variabilität

Bei der Innenraumvariabilität kann der Jogger trotz der dritten Sitzreihe nicht recht überzeugen. Dies liegt daran, dass die Sitzmechanik im Vergleich zu höherpreisigen Vans recht günstig und damit auch simpel gehalten ist. So lässt sich die

⊖ Viele Schalter sind zwar beleuchtet, die der Spiegeleinstellung, die Tasten am Dachhimmel und die Eco-Taste aber nicht. Die Leuchtweitenregulierung (ebenso unbeleuchtet) wird manuell über einen Drehregler unten am Armaturenbrett vorgenommen. Die Fenster lassen sich mit der Fernbedienung nicht öffnen oder schließen.

Mit der „Sprachsteuerung“ können Funktionen im gekoppelten Handy gesteuert werden, wenn es dies unterstützt – das Mediasystem selbst lässt sich mit Sprachbefehlen nicht bedienen. Verkehrsmeldungen verarbeitet das System nur über den alten TMC-Standard. Eine 12-V-Steckdose vorn und im Kofferraum ist Serie. Da das Infotainmentsystem nicht vernetzt ist, ist eine Fernbedienung des Fahrzeugs über ein Smartphone nicht möglich.

der Kompaktklasse nur durchschnittlich. In der Summe ergibt sich ein angenehmes Raumgefühl, das vorrangig von der geradezu opulenten Kopffreiheit herrührt.



Auf den Plätzen der zweiten Sitzreihe finden aufgrund einer eingeschränkten Beinfreiheit lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz.

Rücksitzbank lediglich asymmetrisch geteilt umklappen und hochklappen, um mehr Stauraum zu schaffen. Die Möglichkeit, diese zu verschieben, auszubauen oder – noch praktischer – im Fahrzeugboden zu versenken, bietet der Van nicht. Die

Sitze in der dritten Sitzreihe können umgeklappt oder alternativ komplett ausgebaut werden, was trotz des geringen Gewichts der Sitze recht beschwerlich ist.

Es gibt zwar viele Ablagemöglichkeiten, allerdings sind diese zum Teil nicht besonders gut nutzbar. So sind die Becherhalter vorn nicht variabel und eher flach, bieten daher wenig Halt. Das

Handschuhfach ist recht groß und sogar beleuchtet, aber nicht klimatisiert und nicht abschließbar. An den Lehnen der Vordersitze finden sich keine Lehnentaschen, dafür Klappstische samt integriertem Becherhalter. Auch an die Mitfahrer in der dritten Sitzreihe hat Dacia gedacht und zumindest zwei Becherhalter in die Armauflagen integriert.

3,2 KOMFORT

2,7 Federung

Der Jogger bietet einen ordentlichen Federungskomfort, mit dem man im Alltag gut leben kann. Das Fahrwerk ist wie bei Dacia üblich tendenziell weich abgestimmt, zudem sind die Federwege vergleichsweise lang. Dies führt dazu, dass der Jogger auch lange und tiefe Bodenwellen gut schluckt, mitunter neigt er dabei aber etwas zum Nachschwngen. In Kombination mit dem langen Radstand stellt sich außerhalb von Ortschaften ein durchaus langstreckentauglicher Federungskomfort ein. Auch

innerorts kann das Ansprechverhalten der Feder-Dämpfer-Elemente durchaus überzeugen und stellt beispielsweise viele Kompakt-SUV in den Schatten. Auf kleinere Unebenheiten spricht der Jogger Hybrid beladen spürbar besser an als unbeladen. Es wirkt sich die Bereifung mit hoher Reifenflanke (60er-Querschnitt) positiv aus, da die vergleichsweise nachgiebige Flanke bei Unebenheiten einen Teil der Dämpfung übernehmen kann.

3,7 Sitze

Die Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert; man sitzt insgesamt ausreichend bequem, findet aber bei flotter Kurvenfahrt kaum Seitenhalt. Die Einstellmöglichkeiten beschränken sich auf die Längs- und Höhenverstellung (letztere nur auf der Fahrerseite) sowie die Anpassung der Lehnenneigung. Zwischen den Sitzen findet sich beim Hybrid serienmäßig eine Mittelarmlehne für Fahrer und Beifahrer. Insgesamt geht der Sitzkomfort in Ordnung, störend sind allerdings die nur hauchdünn gepolsterten Armauflagen in den Türen, die zur Folge haben, dass bei längeren Strecken

der Ellbogen schmerzt. Auch eine Gurthöhenverstellung wird im Jogger vermisst.

In der zweiten Reihe sitzt man auf einer weichen und kaum konturierten Bank. Der Sitzkomfort geht in Ordnung, auch wenn man eine Mittelarmlehne vermisst und die Armauflagen in den Türen ungepolstert sind. In der dritten Reihe sitzt man auf dem recht breiten Gestühl erstaunlich bequem, auch wenn der Kniewinkel recht spitz ist. Die Armauflagen sind zwar großflächig, aber ebenso wie in Reihe zwei hart.

3,4 Innengeräusch

Der Dacia Jogger Hybrid bietet einen nur mäßigen Geräuschkomfort. Auch wenn der Preis inzwischen weit weg von den einstigen Dacia-Schnäppchenregionen ist, wird dennoch mit spitzem Stift kalkuliert und wo es möglich ist, auch mal auf Zusatzdämmung verzichtet. Dominiert wird die Klangkulisse vom Vierzylinder-Benziner, der unter Last mit oft hohen Drehzahlen dröhnend auf sich aufmerksam macht. Beim

gemächlichen Dahinfahren hält er sich aber dezent im Hintergrund. Solange es elektrisch vorangeht, ist es im Innenraum ohnehin recht ruhig. Das subjektive Empfinden wird durch die Geräuschmessung im Innenraum bestätigt: Mit 69,5 dB(A) bei 130 km/h fährt der Jogger auch hier ein nur durchschnittliches Ergebnis ein.

3,3 Klimatisierung

Im Jogger Extreme verbaut Dacia serienmäßig eine Klimaautomatik. Sie ermöglicht das Vorwählen der Temperatur auf das Grad genau, die Luftaustrittsbereiche (Scheibe, Mitte, Fußraum) sind aber nicht einzeln anwähl- und frei konfigurierbar. Die Luftdüsen am Armaturenbrett können zwar einzeln geschlossen, nicht jedoch die Intensität eingestellt werden

(Koppelung an Ausströmungsrichtung). Für die Fondinsassen gibt es mittig oder außen keine eigenen Luftdüsen, im Fußbereich jedoch schon. Die Mitfahrer der dritten Sitzreihe können zumindest die klappbaren Seitenfenster öffnen. Eine Sitzheizung für die Vordersitze kann optional geordert werden, getönte Scheiben ab B-Säule sind beim Extreme serienmäßig.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der Hybrid ist der bisher kräftigste Jogger - sein Antrieb leistet bis zu 141 PS bzw. 104 kW. Die Kombination aus Verbrenner und Elektromotor geht tatsächlich ausreichend kräftig zu Werke, vor allem vom Stand weg setzt sich der Dacia dank der Kraft des Elektromotors zügig in Bewegung. Der Verbrenner allein leistet 94 PS und 148 Nm, zusätzlich unterstützt wird er von einem 15-kW-Startergenerator. Als zweiten "vollwertigen" Antrieb gibt es den 47 PS starken Elektromotor, der bis 205 Nm Drehmoment abliefern kann.

Das Antriebsgespann beschleunigt den Jogger mit sieben Sitzplätzen von 15 auf 30 km/h in nur 1,1 s, es geht also bei Stadttempo durchaus flott voran. Von 60 auf 100 km/h beschleunigt der Jogger Hybrid in gut sieben Sekunden, von 80 auf 120 km/h in 11,4 s. Dacia verspricht 10,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und eine Höchstgeschwindigkeit von nur 167 km/h. Dynamisch fühlt sich der Antrieb nur im Stadtverkehr an, über Land und auf der Autobahn stören vor allem beim kräftigeren Beschleunigen die Zugkraftschwankungen.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu hören und ist dann auch mit spürbaren Vibrationen präsent. Brummen ist nicht auffällig, da die Automatik zu niedrige

Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen. Allgemein scheint der Hybridantrieb im Jogger etwas weniger gedämmt als beispielsweise im Renault Arkana. Auffällig positiv sind das spontane Ansprechen und das gute Beschleunigungsverhalten vom Stand weg bis etwa 50 km/h.

2,6 Schaltung/Getriebe

Zum Hybridantrieb gehört auch das "Multi-Mode-Getriebe" - im Grunde besteht es aus einer Viergang-Automatik, die mit dem Verbrenner verbunden ist, und einer Zweigang-Automatik, welche den Elektromotor anbindet. Der Fahrer nimmt letztlich nur ein "Automatikgetriebe" wahr, das die Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen und wechselt manchmal hektisch und unvorhersehbar durch die unterschiedlichen Kombinationsmöglichkeiten. Die Schaltvorgänge sind bis in mittlere Leistungsbereiche zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber manchmal unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und

reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und fällt mit deutlichen Zugkraftschwankungen auf. Beim Anfahren reagiert die Automatik zügig und lässt das Fahrgefühl eines Elektroautos aufkommen. Die Kriechfunktion setzt zeitnah und ausreichend kräftig ein, um präzise rangieren zu können. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht (e-Pedal-Modus). Die Berganfahrhilfe ist Serie, eine Auto-Hold-Funktion wie bei den Nissan- und Renault-Modellen mit diesem Antrieb gibt es trotz elektrischer Parkbremse nicht.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Auch als Hybrid zeigt der Dacia Jogger eine gute Fahrstabilität. Bei höheren Geschwindigkeiten hat man aufgrund der recht soften Fahrwerksauslegung und der indirekten Lenkung zwar ein etwas indifferentes Fahrgefühl, dennoch zieht der Rumäne sauber seine Bahnen. Im Grenzbereich schiebt der Van gut kontrollierbar über die Vorderräder und baut dadurch Geschwindigkeit ab, das Heck bleibt selbst bei provozierten Lastwechseln

sicher in der Spur. Das serienmäßige ESP (elektronische Stabilitätsprogramm) greift im Notfall unterstützend ein und erweist sich dabei als gekonnt abgestimmt.

Auch im ADAC Ausweichtest schlägt sich der Jogger bemerkenswert gut. Zwar kommt aufgrund der ausgeprägten Untersteuertendenz und der unpräzisen Lenkung kein sportliches Fahrgefühl auf, was man bei einem siebensitzigen

Familienvan auch nicht erwarten darf. An der Fahrsicherheit gibt es auch wegen der effektiven ESP-Regelung jedoch wenig zu kritisieren – und die hat bei einem Familienauto eindeutig Priorität.

Die Vorderräder können durch den kräftigen Hybridantrieb schon mal an die Haftungsgrenze gelangen, durchdrehende Räder werden aber von der Traktionskontrolle abgebremst.

3,3 Lenkung

Dacia verbaut im Jogger eine elektrische Servolenkung, womit eine variable Servounterstützung in Abhängigkeit der Geschwindigkeit umgesetzt wird. Beim Rangieren ist die Lenkung somit angenehm leichtgängig. Die Lenkung ist wie bei Dacia üblich auch beim Jogger ziemlich indirekt übersetzt (3,2 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag), die Präzision lässt dadurch und aufgrund des entkoppelten Lenkgefühls zu wünschen übrig.

2,8 Bremse

Für eine Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Jogger Hybrid durchschnittlich 35,9 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - das ist nur ein zufriedenstellender Wert. Als reiner Benziner stand der Jogger in einem früheren Test schon nach beeindruckenden 33,4 m - an den Trommelbremsen hinten kann der mäßige Wert des Hybrid-Testwagen daher kaum liegen, denn auch der Verbrenner ohne Elektrounterstützung hatte die hinteren Trommeln. Den Übergang zwischen der Rekupationsbremsung zu den Radbremsen haben die Ingenieure gut abgestimmt, man hat sich schnell daran gewöhnt. Das Ansprechen der Bremsen ist gut, die Dosierbarkeit immerhin zufriedenstellend.

3,2 SICHERHEIT

2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Jogger verfügt serienmäßig über einen Frontradarsensor. Damit werden die Kollisionswarnung und das Notbremssystem umgesetzt, von 7 bis 170 km/h wird auf vorausfahrende Hindernisse gebremst, bis 80 km/h auf stehende. Sogar ein Kreuzungsassistent ist integriert, wobei die Funktionalität nur zufriedenstellend ist, weil eine Frontkamera zur besseren Erkennung der Szenarien fehlt. Ein manueller Geschwindigkeitsbegrenzer sowie ein Tempomat sind Serie. Ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem ist ebenso an Bord wie ein adaptives Bremslicht. Gegen Aufpreis ist für den Rumänen ein Totwinkelwarner erhältlich, der allerdings nicht sonderlich weit nach hinten „blicken“ kann, da er nicht auf Radarsensoren, sondern lediglich auf die Ultraschallsensoren in der Heckschürze zurückgreift.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Bei den ADAC Crashtests nach Euro NCAP-Norm erreicht der Dacia Jogger lediglich einen von fünf Sternen (Test 04/2022). Für die Insassensicherheit gibt es bei den Crashtests 70 Prozent der möglichen Punkte. Der Dacia ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags sowie von vorn nach hinten durchgehenden Kopfairbags ausgestattet. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind an allen äußeren Sitzen verbaut. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis zu einer Größe von zwei Metern guten Schutz, hinten reichen sie leider nur für Personen bis etwa 1,75 m. Ein

3,1 Kindersicherheit

Bei der Kindersicherheit erreicht der Jogger mit 69 Prozent der erreichbaren Punkte ein befriedigendes Ergebnis im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm. Auf den hinteren äußeren Plätzen lassen sich Kindersitze mit dem Gurt problemlos befestigen.

⊕ Die äußeren Gurte sind lang und die Anlenkpunkte ideal. Isofix inklusive iSize-Freigabe steht auf den äußeren Plätzen der Rückbank zur Verfügung, leider sind die Klemmbügel zwischen den Polstern nicht optimal zu erreichen. Auch mit dem Gurt kann man hier Sitze gut befestigen, die Gurtschlösser sind allerdings nicht starr befestigt und erschweren so das einhändige Angurten. Der Beifahrersitz eignet sich ebenfalls gut für die Kindersitzmontage, auch wenn diese hier lediglich mit dem Gurt möglich ist.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen lässt sich zu einfach von Kindern deaktivieren. An den elektrischen Fensterhebern vorn gibt es nur auf der Fahrerseite einen Einklemmschutz, das Beifahrerfenster sowie die hinteren Seitenscheiben müssen ohne diesen auskommen.

5,3 Fußgängerschutz

⊖ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm fällt das Ergebnis für den Fußgängerschutz schlecht aus. Der Jogger erhält nur 41 Prozent der möglichen Punkte. Der Bereich rundum die Frontscheibe sowie die Vorderkante der Motorhaube sind nicht nachgiebig genug gestaltet und bergen

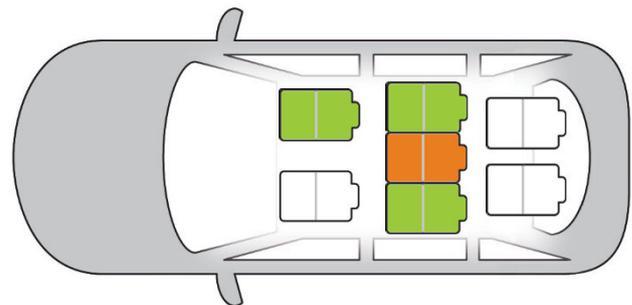
Trennnetz ist zumindest optional erhältlich und lässt sich sowohl hinter den Rücksitzen der zweiten Reihe oder hinter den Vordersitzen anbringen. Im Kofferraum finden sich lediglich zwei Ösen – ein Netz lässt sich damit am Ladeboden nicht spannen.

⊖ Für den Verbandkasten und das Warndreieck gibt es keine fest definierten Halterungen im Fahrzeug.

Die beiden Sitzplätze in der dritten Reihe sind lediglich für Sitzerhöhungen freigegeben. Der Mittelsitz in Reihe zwei ist für Kindersitze zugelassen, die eng zusammenliegenden Anlenkpunkte erschweren allerdings eine stabile Fixierung mit dem Gurt.

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)

im Falle eines Fußgängerunfalls ein erhöhtes Verletzungsrisiko für den Passanten. Der Notbremsassistent verfügt aufgrund der fehlenden Kamera nicht über eine Personenerkennung – das ist nicht zeitgemäß.

2,1 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Jogger Hybrid mit sieben Sitzplätzen liegt bei 5,7 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 157 g /km. Dafür gibt es immerhin 31 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch des Dacias bei 4,7 l, außerorts bei 5,3 l und auf der Autobahn bei 7,1 l/100 km. Das Antriebssystem kann seine Vorteile also hauptsächlich bei gleichmäßigem Stadtverkehr mit möglichst niedrigem Tempo und teilweise auch noch auf der Landstraße ausspielen. Ansonsten ist man mit dem handgeschalteten 110-PS-Benziner auch nicht schlechter unterwegs, kann in der Anschaffung aber viel Geld sparen.

1,3 Schadstoffe

⊕ Der 1,6 l-Benziner ist weitgehend sauber. Die CO-Emission geben keinen Anlass zur Kritik. Die Feinstaub-Emissionen fallen nicht ganz so optimal aus, bleiben aber unter den Grenzwerten - auf dem Prüfstand wie auf der Straße, wie separate RDE-Messungen zeigen. In allen Disziplinen, selbst

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,7		
Durchschnitt		6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,3		
Durchschnitt		4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,1		
Durchschnitt		6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,7		
Durchschnitt		5,5 D	6,5 B

im anspruchsvollen Autobahnzyklus, kann der Jogger letztlich überzeugen. Der Lohn sind 47 von 50 möglichen Punkten bei den Schadstoffen. Zusammen mit den 31 Punkten für die CO₂-Emissionen gibt es für den Jogger mit Hybridantrieb 78 Punkte und damit vier von fünf Sterne im ADAC Ecotest.

2,1 AUTOKOSTEN

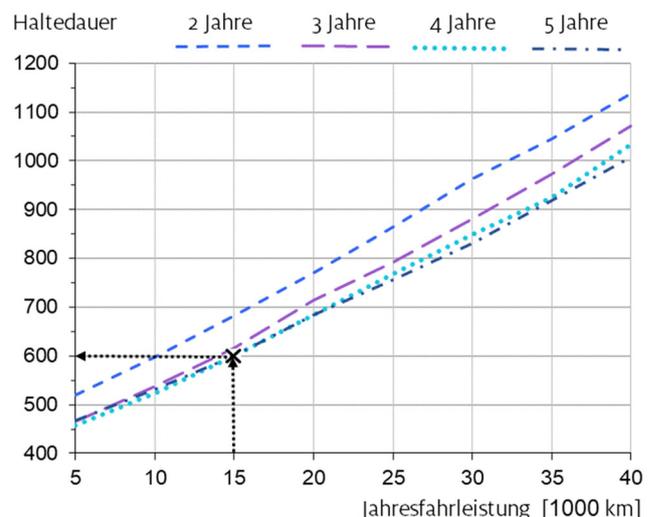
2,1 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Einstiegspreis für den Jogger Hybrid mit Extreme-Ausstattung und sieben Sitzplätzen beginnt bei über 26.000 Euro - das macht schon erst mal stutzig, weil man Dacia bisher nicht in diesen Preisregionen verortet hatte. Allerdings gab es bisher auch keinen sparsamen Hybridantrieb in den Modellen der Rumänen. Die aufwendige Technik lässt sich der Hersteller fürstlich bezahlen. Die Ausstattung ist umfangreich - zumindest für Dacia-Verhältnisse - als Extras sind nur noch Parksensoren an der Front, ein Ersatzrad, die Sitzheizung für die Vordersitze und das Navigationssystem erhältlich. Die Aufpreise sind fair kalkuliert, der Preis für den Testwagen in Vollausstattung steigt damit nur noch geringfügig auf 27.700 Euro. Einen Siebensitzer sucht man für unter 30.000 Euro auf dem deutschen Markt ohnehin vergeblich, die deutlichen Preissteigerungen der letzten Jahre kann sich Dacia mangels Konkurrenz einfach leisten. Die Kfz-Steuer liegt bei 62 Euro im Jahr, ist also sehr niedrig. Die Versicherungseinstufungen bewegen sich im moderaten Bereich, die Haftpflicht liegt bei 20, die Vollkasko bei recht hohen 23 und die Teilkasko bei niedrigen 17. Dacia gibt auf das ganze Auto immerhin drei Jahre Garantie (bis 100.000 km). Für den Lack will der Hersteller nur zwei Jahre geradestehen, bei Durchrostung nur sechs Jahre - viele Konkurrenten trauen sich hier auch 12 Jahre Garantie zu.

Die Hybrid-Batterie erhält eine Garantie von 8 Jahren und 160.000 km, allerdings nur für eine Mindestkapazität von 63 Prozent. Über verschiedene (günstige) Service-Pakete können die Wartungsarbeiten abgedeckt und die Garantie verlängert werden.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 600 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Jogger TCe 110 Essential (5-Sitzer)	Jogger Hybrid 140 Express- sion (5-Sitzer)	Jogger TCe 100 ECO-G Es- sential (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	GR/5	GR/5	GR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	81 (110)	104 (141)	74 (102)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	200/2900	n.b./3200	170/2000
0-100 km/h [s]	10,5	9,8	12,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	167	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,60/5,6 l S	4,80/4,8 l S	7,60/7,6 l FG
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	127/127	108/108	118/118
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/20/17	18/20/17	18/20/17
Steuer pro Jahr [Euro]	86	58	66
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	528	579	493
Preis [Euro]	17.300	24.100	16.900

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Benziner (Voll-Hybrid), Euro 6d-ISC-FCM, geregelt	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	104 kW/141 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,9 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.547/1.784/1.674 mm
Leergewicht/Zuladung	1.460/535 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	160/1.807 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 100.000 km/6 Jahre
Produktion	Marokko, Tangier

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 92H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,8/11,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,7/5,3/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	136 g/km (WTW* 157 g/km)
Reichweite	875 km
Innengeräusch 130 km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.005 mm
Leergewicht/Zuladung	1.410/585 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/645/1.670 l

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

Betriebskosten	139 Euro	Werkstattkosten	68 Euro
Fixkosten	102 Euro	Wertverlust	291 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro		
Steuer pro Jahr	62 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/17		
Basispreis Jogger Hybrid 140 Extreme (7-Sitzer)	26.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 27.02.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	27.700 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.396 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	300 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/Serie
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	300 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	400 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro°
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 469 Euro (zzgl. Einbau)
Metalllackierung	ab 550 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,1

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

Stand: November 2023
Test und Text: M. Ruhdorfer