



Renault Espace E-TECH Full Hybrid 200 Iconic Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (146 kW / 199 PS)

Der Renault Espace der mittlerweile sechsten Generation bricht weiter mit der Tradition des ehemaligen Großraum-Vans. Während sich die fünfte Generation schon von den vollwertigen Sitzen in der dritten Reihe löste, möchte Renault sich augenscheinlich weiter vom Konzept des "Van" lösen. So transformieren die Franzosen den neuen Espace zum ausgewachsenen Mittelklasse-SUV - immerhin weiterhin mit dritter Sitzreihe und damit nominell sieben Sitzplätzen. Als Basis dient dafür das Kompakt-SUV Austral, dessen Radstand verlängert wurde. Unseren Test tritt der Espace in der einzig verfügbaren Motorisierung als E-Tech Full Hybrid 200 mit 199 PS und in der höchsten Ausstattungsvariante namens "Iconic" zum Preis von 52.350 Euro (inkl. Extras) an. Dabei überzeugt der Franzose mit seiner umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, die serienmäßig schon gehobenen Ansprüchen Rechnung trägt. Weiter stimmt der Espace dank zügiger Fahrleistungen, großzügigem Raumangebot und gutem Sitzkomfort positiv. Allerdings erlaubt er sich auch Schwächen, die seine Qualitäten als großes Reise-SUV durchaus in Frage stellen. So zeigt der Dreizylinder-Benziner ein ausgeprägtes Brumm- und Vibrationsverhalten, das vor allem in der Warmlaufphase und innerorts den Fahrkomfort schmälert. Das innerorts unsensibel ansprechende Fahrwerk trübt den ansonsten positiven Eindruck darüber hinaus. Während der Espace mit seiner Hinterradlenkung im Alltagsbetrieb dank geringem Wendekreis nochmal punkten kann, kostet die schlechte Rundumsicht nach hinten weitere Punkte. **Konkurrenten:** Hyundai Santa Fe, Kia Sorento, Nissan X-Trail, VW Tiguan Allspace.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, zügige Fahrleistungen, großzügiges Raumangebot, guter Sitzkomfort
- Vibrationsverhalten des Motors verbesserungswürdig, Fahrwerkskomfort innerorts ausbaufähig, dritte Sitzreihe nur Notsitze, schlechte Rundumsicht nach hinten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **3,2**

Zielgruppencheck

	Familie	2,2
	Stadtverkehr	3,8
	Senioren	2,0
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,2
	Fahrspaß	2,6
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,9 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Renault Espace bewegt sich auf ordentlichem Niveau - allerdings mit Einschränkungen. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen sind gleichmäßig, die Anbauteile sind solide montiert. Kleiner Kritikpunkt: Die Fensterscheiben klappern in heruntergefahrenen Zustand beim Schließen der Tür. Der Motorraum ist weitgehend aufgeräumt, leider sind einige Stecker nicht vollständig gegen Spritzwasser geschützt. Die Fahrzeugunterseite ist im hinteren Bereich zerklüftet und offen; auch die seitlichen Bereiche unter den Schwelern bleiben unverkleidet. Die Verarbeitung im Innenraum ist grundsätzlich gut. Alle Bauteile wirken passend eingefügt; der Espace vermittelt zunächst einen wertigen Eindruck. Allerdings wird dieser im Fahrbetrieb merklich getrübt: So offenbart der Franzose teils nervige Störgeräusche aus dem Bereich der beifahrerseitigen Luftausströmer und dem oberen

Fensterdreieck. (Mehr dazu s. Motor/Antrieb). Nur noch geringfügig ins Gewicht fallen die lokal schlecht entgrateten Kanten im unteren Bereich der Türverkleidung und am Deckel des Handschuhfachs. Von Seiten der Materialqualität weiß der Franzose grundsätzlich zu überzeugen und schafft zumindest optisch ein gehobenes Ambiente. So ist der obere Teil der Instrumententafel und der vorderen Türverkleidungen weich unterschäumt; Dachhimmel und A-Säule gefallen mit wertig anmutendem Bezugsstoff. Nichtsdestotrotz gibt er auch Sparmaßnahmen Preis. In Hartplastik ausgeführt sind: unterer Teil Instrumententafel, unterer Teil Türverkleidung vorn, Türverkleidung hinten, Mittelkonsole unten, sämtliche Abdeckungen der Dachsäulen ab der B-Säule und große Teile der Seitenverkleidung der dritten Reihe und im Kofferraum.

2,9 Alltagstauglichkeit

Der fünftürige Espace mit sieben Sitzplätzen (4 vollwertige, 3 Notsitze) überzeugt im Kapitel der Alltagstauglichkeit mehr mit seiner Vielseitigkeit denn mit seinen kompakten Abmaßen für den alltäglichen Straßenverkehr. So bietet der Renault durchaus gute Möglichkeiten für Zuladung und Transport: Die maximal zulässige Zuladung beträgt 610 kg, aufs Dach darf der Espace 80 kg nehmen, die Stützlast ist mit 85 kg angegeben. Gebremste Anhänger darf er bis zu einem Gewicht von 1,5 t ziehen, ungebremste bis zu 750 kg. In puncto Abmessungen zollt

der Franzose seinem Auftreten als großes SUV Tribut: Mit einer Breite von knapp 2,1 m inklusive der Außenspiegel und einer Länge von über 4,7 m, ist der Espace schon ein stattliches Auto. Immerhin: der Wendekreis fällt mit 10,8 m erfreulich gering aus, was der serienmäßigen Allrad-Lenkung "4 Control advanced" zu verdanken ist. 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.

3,1 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, zudem ist der Heckabschluss recht weit vom Fahrerplatz entfernt. Die serienmäßigen Parksensoren vorn wie hinten sowie das ebenfalls serienmäßige 360-Grad-Kamerasystem "Area View" sind daher eine willkommene Unterstützung. Darüber hinaus weisen seitliche Einparksensoren auf Hindernisse an der Fahrzeugflanke hin. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich. Immerhin verfügen die Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊕ Die im Testwagen verbauten adaptiven LED-Scheinwerfer "Matrix LED Vision" können bei aktiviertem Fernlicht den

Gegenverkehr ausblenden und passen den Lichtkegel an die Witterungsbedingungen an. Zudem verfügen sie über eine automatische Leuchtweitenregulierung und ein integriertes Abbiegelicht. Weiter ermöglicht das schicke LED-Lichtband



Die Sicht nach schräg hinten wird durch breite Dachsäulen und die nicht versenkbaren Kopfstützen stark eingeschränkt.

hinter dem Klarglas einige 3D-Effekte, Begrüßungs-Aktionen und dynamisches Blinken. Sowohl Reichweite als auch Lichtintensität der Scheinwerfer sind gut. Eine Scheinwerferreinigungsanlage bietet Renault für den Espace nicht an.

⊖ Die Rundumsicht des Espace ist vor allem nach hinten deutlich eingeschränkt. Dies liegt neben den breiten C-Säulen auch an dem sehr kleinen Heckfensterausschnitt. Als wäre die Einschränkung so nicht schon groß genug, verbaut Renault zusätzlich noch einen deutlich zu kleinen Heckwischer, wobei der Blick nach hinten bei verschmutzter Scheibe dem durch eine Schießscharte gleicht.

1,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen gelingt beim Espace angenehm, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Vorn kann die weit in den Innenraum ragende Instrumententafel stören, da Personen mit einer langen Oberschenkellänge auf Tuchfühlung gehen können. Hinten schränkt der etwas beengte Fußraum hinter den Vordersitzen den Komfort beim Entern des SUV nur leicht ein. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut offen. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten.

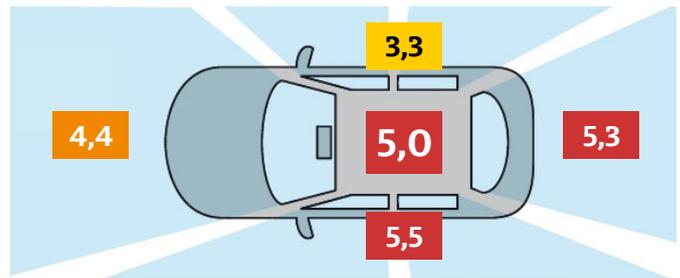
⊕ Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 55 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Weiter bietet der Espace einen Komferteinstieg, der den Fahrersitz auf Wunsch etwas zurückfährt, um das Platz nehmen zu erleichtern. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim

2,1 Kofferraum-Volumen

Der Espace bietet für ein Mittelklasse-SUV einen großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum 465 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf großzügige 715 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu 13 handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 865 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.485 l Volumen verfügbar. Werden die Plätze sechs und sieben genutzt, sinkt das verbleibende Kofferraumvolumen allerdings auf spärliche 115 l. Im Ablagefach unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 30 l verstauen.

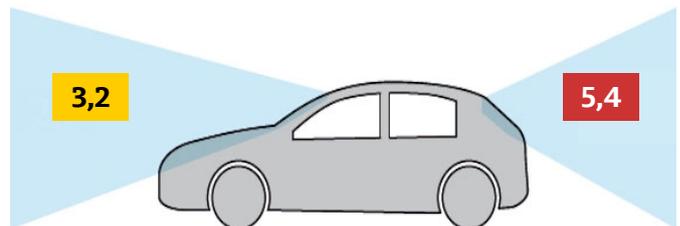
Rundumsicht

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.



Entfernen ohne Zutun 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.

⊖ Der Einstieg in die dritte Sitzreihe gelingt trotz der längs verstellbaren und klappbaren zweiten Sitzreihe nur mühevoll. Der Ausschnitt ist deutlich beengt, die Innenraumhöhe auf Grund der abfallenden Dachlinie stark limitiert.



Mit 465 l Volumen bietet der Kofferraum viel Platz für das Gepäck.

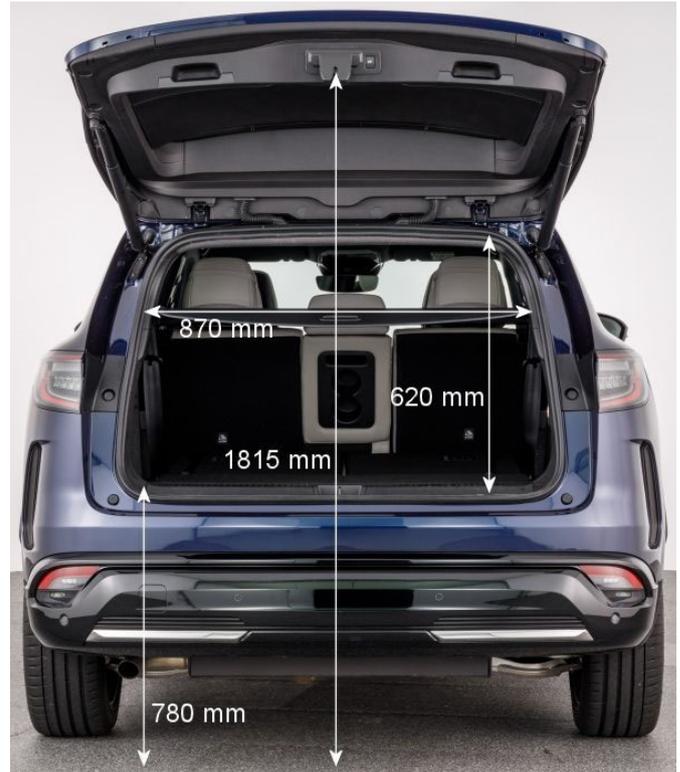
3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe arbeitet serienmäßig elektrisch unterstützt. 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 öffnen bzw. schließen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,80 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht am abstehenden Schloss den Kopf zu stoßen. Die Ladekante befindet sich sehr hohe 78 cm über der Straße; innen ergibt sich hinter der Bordwand eine nur 2 cm hohe Stufe, der Ladeboden ist beim Espace Full Hybrid nicht höhenverstellbar. Bei umgeklappten Sitzen ist die Ladefläche nicht durchgehend eben. Im Kofferraum gibt es keine Steckdose, immerhin werden auf der dritten Sitzreihe USB-C-Schnittstellen zur Verfügung gestellt.

⊖ Die Öffnung zum Beladen des Kofferraum könnte benutzerfreundlicher gestaltet sein. Dadurch, dass die Dachkante weit nach hinten gezogen ist, tun sich vor allem große Personen beim beladen schwerer als nötig. Zudem wird der Kofferraum nur durch eine einzelne LED-Leuchte auf der Beifahrerseite ausgeleuchtet.

2,7 Kofferraum-Variabilität

Die Rückenlehnen der hinteren Sitze sind zwar asymmetrisch umklappbar, eine Durchreiche vom Fond zum Kofferraum gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus wird entweder an den Rücksitzen selbst oder per Hebel im Kofferraum entriegelt, allerdings bringt die Rücksitzbank ein hohes Eigengewicht mit sich, was das Hochklappen etwas erschwert. Zudem können die Gurte beim Zurückklappen eingeklemmt werden. Positiv:



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht mühsam.

Die Rückbank kann auch mit montierten Kopfstützen geklappt werden, selbst wenn die Vordersitze maximal zurückgefahren sind. Im Kofferraum hat man Taschenhaken, ein offenes seitliches Fach 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.

2,2 INNENRAUM

2,5 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



Der Renault Espace vermittelt eine ordentliche Material- und Verarbeitungsqualität. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

sehr übersichtlichen Google-Karten. Selbst die Sprachbedienung funktioniert tadellos und blitzschnell über den Google-Assistent.

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 Klimaelemente auf dem Touchscreen dienen teilweise nur als Anzeige; Sitz- und Lenkradheizung werden von hier gesteuert. Das Kombiinstrument ist ebenfalls als TFT-Bildschirm 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.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das serienmäßige Infotainmentsystem des Espace in der Ausstattungsvariante "Iconic" umfasst: Digital-Radio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktive Ladeschale, zwei USB-Anschlüsse (USB-C vorn) sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Die Sprachsteuerung geschieht über den Google Assistant. Sie arbeitet verblüffend schnell, versteht natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z.B. Klimatisierung, Fahrmodus) als auch das Infotainment (z.B. Navigationsziele, Radiosender) steuern. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps, arbeitet reaktionsschnell und äußerst zuverlässig. Das optionale Soundsystem von

Harman/Kardon mit acht Lautsprechern und einem Subwoofer liefert einen gehobenen Klang. Hinsichtlich der Personalisierung können vollwertige Nutzerprofile mit Passwortschutz angelegt werden, welche auf den Google Account des Nutzers zugreifen. Das Löschen von privaten Daten wie z.B. Navigationszielen ist möglich; darüber hinaus gibt es differenzierte Einstellungen für die Privatsphäre. Zudem kann der Espace mit der Renault-App verbunden werden und Fahrzeugdaten an das Smartphone des Nutzers senden. Via Over-The-Air-Updates kann der Espace auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

2,2 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist gut. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,90 m große Menschen, die Kopffreiheit würde selbst deutlich über zwei Meter großen Personen genügen. Ein Panoramadach lässt gegen Aufpreis mehr Licht in den Innenraum.

⊖ Subjektiv wird das Raumgefühl durch die recht wuchtige Mittelkonsole und die hohe Seitenlinie eingeschränkt. Hier wirken andere Fahrzeuge der Klasse mit mehr Fensterfläche deutlich luftiger. Der serienmäßig anthrazit-schwarze Dachhimmel schmälert die Raumwahrnehmung dank großem Panoramadach nur geringfügig, ein heller Himmel ist nicht verfügbar.

1,7 Raumangebot hinten

⊕ In der zweiten Sitzreihe bietet der Espace für seine Fahrzeugklasse überdurchschnittlich viel Platz. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit für bis zu 2,10 m große Personen. Auch die Kopffreiheit ist üppig, hier kann man über zwei Meter groß sein. Das Raumgefühl auf der zweiten Sitzreihe wird durch die hohe Seitenlinie etwas eingeschränkt, zudem ist der Kopf der Passagiere direkt neben der C-Säule.

⊖ Das Platzangebot auf der dritten Sitzreihe ist stark beengt, entspricht dem zweier Notsitze. Es ist nur für kleine Personen und kürzere Strecken empfehlenswert.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden sogar Personen über 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Espace zeigt sich durchaus variabel. Die Rücksitzbank lässt sich um stattliche 22 cm in Längsrichtung verschieben, zudem ist die Lehnenneigung einstellbar. Weiter lässt sich die Rücksitzbank im Verhältnis 60:40 geteilt umklappen. Vorn lässt sich Kleinkram in einer großzügig dimensionierten Mittelkonsole in mehreren Staufächern unterbringen, die allerdings eine Gummierung gegen Klappergeräusche vermissen lässt. Die optionale Ladeschale für das Smartphone liegt perfekt zur Hand, sie ist in eine verschiebbare Abdeckung über der Mittelkonsole integriert. Eine praktische Doppellösung: Der aus dem Dach ausklappbare Brillenhalter fungiert zusätzlich als Spiegel, um die Rücksitzbank zu

überwachen.

Die Türfächer sind nicht allzu groß, aber so gestaltet, dass man Ein-Liter-Flaschen problemlos unterbekommt. Das Handschuhfach ist ordentlich dimensioniert, mit Stoff ausgekleidet und beleuchtet, aber nicht klimatisiert oder abschließbar. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten, so etwa Netztaschen an den Vordersitzlehnen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehne. Die hinteren Türfächer sind recht klein geraten, 1-l-Flaschen passen dort nicht hinein. In der Dritten Sitzreihe gibt es seitlich je zwei Becherhalter, aber keine weiteren Staufächer.

2,5 KOMFORT

3,0 Federung

Der Espace verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse und einer Mehrlenker-Hinterachse. Grundsätzlich ist die Fahrwerks-Charakteristik recht ausgewogen zwischen Sportlichkeit und Komfort, besonders gut beherrscht es aber keine der beiden Disziplinen. So spricht das Fahrwerk des Espace im Stadtverkehr stößig auf Einzelhindernisse wie Gullideckel und Quertiefen an, gibt die Anregungen mitunter deutlich an die Insassen weiter und quittiert akustisch oftmals mit Poltern. Die Hinterachse agiert

dabei unsensibler als die Vorderachse, was sich negativ auf den Komfort der zweiten und dritten Sitzreihe auswirkt. Auf der Landstraße arbeitet das Fahrwerk passabel, wenngleich der Aufbau bei langen Wellen und zügig gefahrenen Kurven etwas ruhiger liegen könnte. Auf der Autobahn vermittelt das Fahrwerk eine gute Kontrolle über den Espace und überzeugt bei gutem Fahrbelag auch mit gutem Fahrkomfort. In Summe erfüllt die Fahrwerksabstimmung hinsichtlich Komfort nicht durchgängig die Erwartungen an das große SUV.

2,3 Sitze

⊕ In der getesteten Variante Iconic mit Winter-Komfort-Paket sind beide Vordersitze elektrisch einstellbar, eine Neigungseinstellung gibt es allerdings nicht. Der Fahrersitz hat zudem noch eine einstellbare Vier-Wege-Lordosenstütze und eine rudimentäre Massagefunktion. Für die Beifahrerseite gibt es keine Lordosenstütze mitsamt Massagefunktion. Lehnen und Sitzflächen sind gut konturiert, angenehm gepolstert und bieten einen soliden Seitenhalt. Die Sitzbezüge sind aus Teilleder und sorgen dank Perforierung für ein gutes Sitzklima. Insgesamt ist der Sitzkomfort lobenswert. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht verschiebbar, passt aber für die meisten Staturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die Sitze der zweiten Reihe 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. Ein kleines Highlight: An den Kopfstützen befinden sich höhenverstellbare Kissen. Die ausklappbare Mittelarmlehne erhöht den Sitzkomfort weiter, wenn man den mittleren Sitz nicht braucht.

⊖ Die Sitze der dritten Reihe sind als Notsitze zu verstehen. Mit ihrer knapp bemessenen und wenig geneigten Sitzfläche, zwängen sie den Passagieren einen spitzen Kniewinkel auf. Sie bieten damit nur für kleingewachsene Mitfahrer einen akzeptablen Komfort.

2,7 Innengeräusch

Das SUV bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Antrieb ist grundsätzlich leise und wird nur bei höheren Lasten deutlich hörbar, im EV-Modus verstummt der Antrieb auf angenehme Weise. Die Abrollgeräusche der 20-Zoll-Bereifung sind zu hören, maßgeblich bestimmen aber die

Windgeräusche den Geräuschpegel, wenn man das Ortsschild hinter sich lässt. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 67,2 dB(A) bei 130 km/h fährt der Espace in diesem Kapitel nur ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,0 Klimatisierung

⊕ Der Espace ist immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. In der getesteten Version stecken zudem stets eine Lenkradheizung sowie beheizbare Vordersitze. Die Intensität des Gebläses kann in drei 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 ebenfalls zum Serienumfang.

⊖ Für ein siebensitziges Reise-SUV wären Rollos an den Seitenfenstern der zweiten Sitzreihe eine schöne Zusatzoption.

2,2 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 Fahr-

leistungen sorgen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in 4,6 Sekunden, von 80 auf 120 km/h braucht er mit 5,5 s kaum länger. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 174 km/h.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Laufkultur des Dreizylinders ist bei Leibe nicht seine Paradiesziplin, was durch den Kontrast zwischen elektrischem und verbrennungsmotorischem Betrieb eklatant hervorgehoben wird. Während der Espace im EV-Mode ohne Störgeräusche und Vibrationen dahingleitet, läuft der Verbrenner wenig kultiviert, vibriert und brummt. Vor allem in der Warmlaufphase und bei Geschwindigkeiten unter 60 km/h mutet der Franzose den Insassen Brummfrequenzen zu, die besonders sensible Fahrer durchaus einem Termin bei der Vertrags-

werkstatt vereinbaren lassen. Zudem übertragen sich die Vibrationen nicht nur auf die Insassen, sondern auch auf die Bauteile im Interieur, welche dann punktuell Klapper- und Knarrgeräusche von sich geben - das mag so gar nicht zum optisch wertigen Eindruck des Franzosen passen. Ansprechverhalten und Leistungsentfaltung gehen in Ordnung. Gaspedaleingaben werden zügig umgesetzt, die Leistung baut sich weitgehend homogen auf, die Anschlüsse von elektrischem zu verbrennungsmotorischem Vortrieb harmonieren.

2,3 Schaltung/Getriebe

Renault verbaut im Espace E-Tech ein sogenanntes "Multi Mode"-Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen, wechselt dabei allerdings teilweise hektisch die Übersetzungen. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und reagiert nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Beim Anfahren reagiert das Getriebe sporadisch etwas verzögert und verleitet dann dazu, das Gaspedal kräftiger als notwendig zu betätigen - der Fahrer muss

etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt. Im EV-Modus zeigt der Espace ein völlig anderes Gesicht und gleitet ohne Rucken dahin. 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 Rekuperationsleistung kann über Paddels am Lenkrad verändert werden, wobei das mit "+" beschriftete Paddel die Rekuperation seltsamerweise verringert. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Espace auch eine Auto-Hold-Funktion.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Espace überzeugt im ADAC Ausweichtest. Er folgt der eingeschlagenen Linie dank seiner direkten Allrad-Lenkung und der gripstarken Bereifung für seine Größe überraschend zielgenau. Er schiebt dabei nur geringfügig über die Vorderräder, zeigt keine all zu ausgeprägten Nick- und Wankbewegungen, und stellt den Fahrer mit seinem leicht nach außen drängenden Heck vor keine besondere fahrerische Aufgabe. Das ESP greift im richtigen Moment durchaus vehement ein und hält den Espace zuverlässig auf Kurs. Das Fahrverhalten ist unter Fahrsicherheitsaspekten als sicher

einzustufen, was neben der guten Abstimmung vor allem auf die potente Bereifung vom Typ Michelin Pilot Sport 4s zurückzuführen ist. Letztere hilft dem Espace auch unter fahrdynamischen Gesichtspunkten einen guten Eindruck zu hinterlassen, wenngleich ihn die SUV-typische Bauform, trotz durchaus straffem Fahrwerk, nicht zum Dynamiker heranwachsen lässt. Spurrinnen beeinflussen die Stabilität nicht über Gebühr, die Traktion des Fronttrieblers ist selbst bei beherztem Gasgeben in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen gut.

2,5 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung angemessen, die Lenkpräzision ist gut, wenngleich sie etwas unter der Wankneigung des Espace leidet. Die erforderlichen Lenkkräfte sind grundsätzlich recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein. Über die Multi-Sense-Funktion kann die Lenkung in ihrer Widerstandskraft beeinflusst werden. Ein beachtenswertes Feature: Mit der "4Control advanced"-Lenkung lenkt auch die Hinterachse mit. Bis 50 km/h lenken die Hinterräder bis zu 5° gegenläufig, über 50 km/h 1° gleichläufig. Dies sorgt für eine

höhere Spurstabilität, mehr Agilität und eine erhöhte Wendigkeit. Mit 2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung damit sehr direkt übersetzt, was den Lenkaufwand beim Rangieren angenehm gering hält. Nichtsdestotrotz lässt die mitlenkende Hinterachse den Espace teilweise etwas nervös wirken, da kleine Lenkbewegungen ausreichen, um die Fahrtrichtung zu beeinflussen. Zudem: Die Hinterachslenkung kann im frei konfigurierbaren Fahrmodus in 13 Stufen verändert werden, was Kunden im Alltag eher verwirrt, als einen echten Mehrwert schafft.

2,3 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 34,3 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn

Einzelmessungen) - ein solider Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind passabel.

1,9 SICHERHEIT

1,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Espace in der Ausstattungsvariante Iconic bereits serienmäßig die wichtigste Grundausstattung an Bord. Er warnt vor zu geringem Abstand zum Vordermann, vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren und leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Darüber hinaus funktioniert das Notbremssystem in Kreuzungsszenarien und beim Rückwärtsrangieren. Zudem warnt der Renault vor Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter gibt es einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt der Espace dank der Verkehrszeichenerkennung serienmäßig Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an, und bietet mit dem optionalen "Advanced Driving Assist"-Paket eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. In der Praxis liegt die Trefferquote - wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 %, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. Die Spurfunktionen des Espace reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum optionalen Spurführungsassistenten, der zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei weiterhin beim Fahrer; dieser muss die Fahrsituation überwachen und in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Espace die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat. Zudem schlägt das System eine Pause vor, sobald der Renault von einer Ermüdung des Fahrers ausgeht. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentralsdisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden. Das optionale Head-Up-Display kann die Fahrsicherheit durch kürzere Blickabwendungszeiten weiter steigern.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Zum Zeitpunkt des Tests liegt für den Renault Espace noch kein Testergebnis von Euro NCAP vor. Da der Vorderwagen technisch mit dem Austral identisch ist, lässt sich das Ergebnis

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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	Serie (direkt messend)

übertragen. Dieser erhält bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm bei der Insassensicherheit gute 88 Prozent der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung fährt er damit noch ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Espace besitzt neben Front- und Seitenairbags vorn, auch durchgehende Kopfairbags. 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

2,1 Kindersicherheit

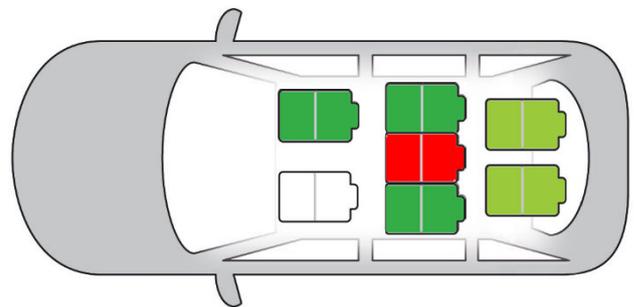
⊕ Zum Zeitpunkt des Tests liegt für den Renault Espace noch kein Testergebnis von Euro NCAP vor. Da er technisch in vielen Punkten mit dem Austral identisch ist, lässt sich das Ergebnis größtenteils übertragen. Dieser erhält bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm bei der Kindersicherheit gute 83 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze lassen sich sowohl auf dem Beifahrersitz (Airbags per Drehregler deaktivierbar) als auch auf den äußeren Fondsitzen per Isofix und per Gurt problemlos befestigen. Auch auf der dritten Sitzreihe lassen sich theoretisch Kindersitze befestigen, allerdings nicht per Isofix-Bügel. Der Einbau von Kindersitzen in Reihe 3 gestaltet sich auf Grund der beengten Platzverhältnisse schwierig. 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

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.

werden. Darüber hinaus gibt es einen ausklappbaren Spiegel zum beobachten der Kinder auf der Rücksitzbank.

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)

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. Zum Zeitpunkt des Tests liegt für den Renault Espace noch kein Testergebnis von Euro NCAP vor. Da

der Vorderwagen technisch mit dem Austral identisch ist, lässt sich das Ergebnis übertragen. Dieser erhält bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm beim Fußgängerschutz allerdings nur 69 Prozent der möglichen Punkte.

2,0 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Espace E-Tech Full Hybrid 200 liegt im Ecotest bei 5,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 160 g/km. Im Ecotest

gibt es dafür 30 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,6 l, außerorts bei 5,6 l, und auf der Autobahn bei 7,5 l pro 100 km..

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Espace E-Tech Full Hybrid 200 punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier volle 50

Zähler im ADAC Ecotest. Insgesamt sammelt der Renault also stolze 80 Punkte und somit locker vier Sterne im ADAC Ecotest.

3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Renault Espace ist in der 199-PS-Variante ab 43.500 Euro zu haben. Die getestete Version namens Iconic ist die höchste Ausstattungsvariante und kostet ab 48.300 Euro. Hier kommt der Espace dann mit einer sehr guten Ausstattung und erfüllt auch gehobene Ansprüche. Die Aufpreisliste hält sich für die Topversion in überschaubaren Grenzen; der im Test fast voll ausgestattete Espace liegt bei einem Preis von 52.350 Euro. Die

Fixkosten sind annehmbar - 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	Espace E-TECH Full Hybrid 200 Techno Automatik (5-Sitzer)
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/1199
Leistung [kW (PS)]	146 (199)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	230/1750
0-100 km/h [s]	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	4,6/4,6 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	105/105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	43.500

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-Haftpf.
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	146 kW/199 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	230 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,6 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.722/1.843/1.645 mm
Leergewicht/Zuladung	1.773/587 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	159/1.714 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	85/80 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	3 Jahre oder 150.000 km/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	235/45 Z R20 100Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Sport 4S
Wendekreis links/rechts	10,7/10,8 m
Ecotest-Verbrauch	5,9 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,6/5,6/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	138 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	930 km
Innengeräusch 130 km/h	67,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.095 mm
Leergewicht/Zuladung	1.750/610 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/865/1.485 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	65 Euro
Fixkosten	115 Euro	Wertverlust	577 Euro
Monatliche Gesamtkosten	903 Euro		
Steuer pro Jahr	44 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/22		
Basispreis Espace E-TECH Full Hybrid 200 Iconic Automatik	48.300 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.07.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	52.350 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8.119 km
Auffälligkeiten/Mängel	Klappergeräusche Armaturenbrett

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	900 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	700 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	ab 1.090 Euro°
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.000 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Dezember 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat