



## Renault Austral Mild Hybrid 160 Techno Esprit Alpine Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (116 kW / 158 PS)

Der 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 recht hohen Erwartungen in Sachen Verkaufszahlen aber nicht erfüllen. Dem Austral soll dies mit einem modernen Auftritt gelingen. Das Armaturenbrett wird von einem hochkant stehenden, tadellos auflösenden Touchscreen dominiert, der den Zugang zu den Infotainment-Funktionen stellt. 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 mittlere Leistungsstufe des Modell-Portfolios dar und kann durch seinen 158 PS starken Benziner mitsamt Mildhybridisierung mit ordentlichen Fahrleistungen überzeugen, glänzt mit seinem Verbrauch von 6,7 l auf 100 km im ADAC Ecotest aber nicht unbedingt. Der Fahrkomfort ist ordentlich, die Lenkung unaufgeregt und das Fahrverhalten sicher: Der Renault gibt den komfortablen Alltagsbegleiter, der ein gutes Platzangebot für die Insassen bereithält. Der Testwagen mit gehobener Ausstattung kostet über 42.000 Euro, los geht es mit dem Basis-Austral als 158-PS-Version bei rund 34.000 Euro. Damit ist der Testwagen kein Schnäppchen, zeigt sich aber in Anbetracht der guten Gesamtleistung und mit seinem frischen Design als echte Alternative im Segment. **Konkurrenten:** u. a. Alfa Romeo Tonale, Citroen C5 Aircross, Nissan Qashqai, Kia Sportage, VW Tiguan.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, umfangreiche Ausstattung, leistungsfähiges Infotainment dank Google-Integration, geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ Rundumsicht eingeschränkt, wenig eingängiges Bedienkonzept, teils unharmonisch schaltendes Getriebe

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,9**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,4</b>
	Stadtverkehr	<b>3,7</b>
	Senioren	<b>2,2</b>
	Langstrecke	<b>2,7</b>
	Transport	<b>2,4</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,6</b>

Ecotest ★★★★★☆

## 2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,4 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 Techno 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.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,7 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 55 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 820 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 489 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 Notlauf Eigenschaften sind nicht lieferbar.

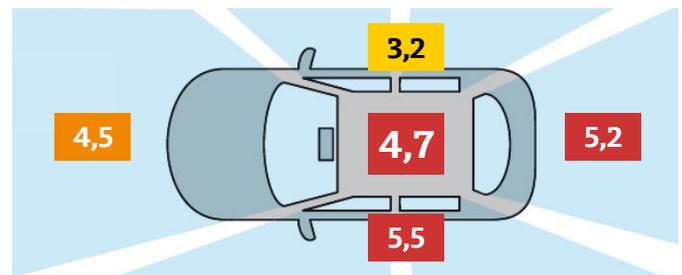
### 3,0 Licht und Sicht

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 optionale 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 verfügen die Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

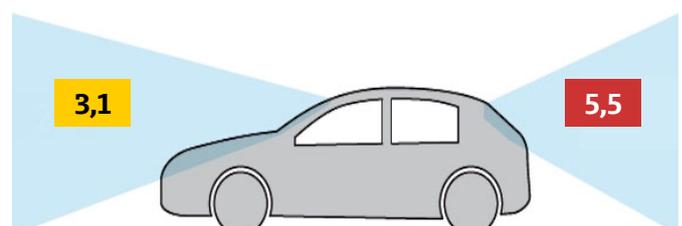
#### Rundumsicht

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.



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

⊕ Das adaptive Frontlichtsystem mit LED-Scheinwerfern und automatischer Leuchtweitenregulierung beinhaltet zudem ein in den Scheinwerfer integriertes Abbiegelicht. Darüber hinaus 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 haben optional Matrix-Scheinwerfer verbaut, die ein automatisches Fernlicht mit Schattierungsfunktion bieten.

## 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

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. Der Bewegungssensor im Schlüssel zur Signalunterbrechung ist zu wenig. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).

## 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.



Mit 395 l Volumen bietet der Austral ausreichend Platz für das Gepäck oder den 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

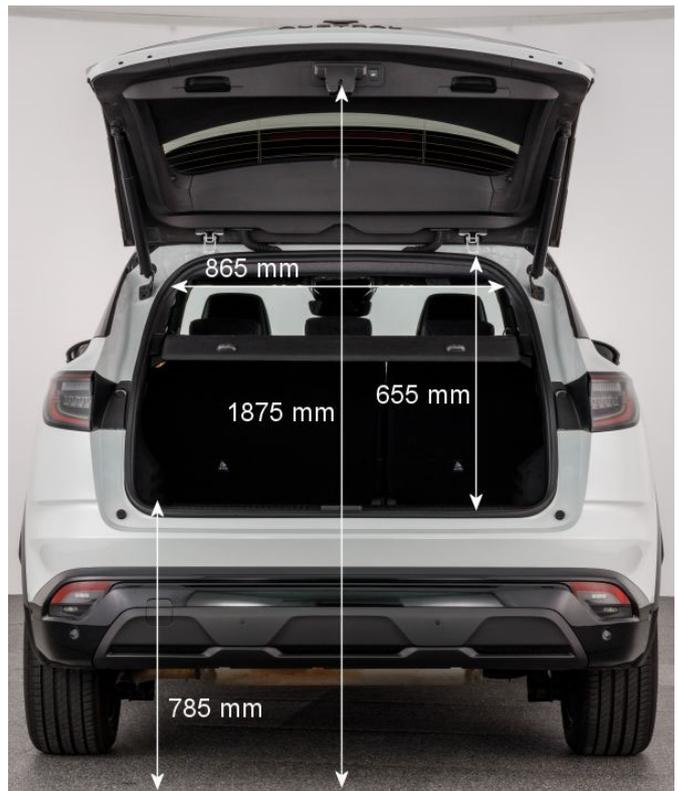
⊕ Die Rückenlehnen der hinteren Sitze sind zwar asymmetrisch umklappbar, eine Durchreiche vom Fond zum Kofferraum gibt es allerdings nicht. Der Klappmechanismus funktioniert einfach, entweder wird an den Rücksitzen selbst oder per Hebel im Kofferraum entriegelt. Im Kofferraum hat man Taschenhaken, zwei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

## 2,4 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 sehr übersichtlichen Google-Karten. Selbst die Sprachbedienung funktioniert tadellos und blitzschnell über den Google Assistant. 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 dagegen nur als Anzeige. 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.

⊖ Einige Menüpunkte in der komplexen Struktur des zentralen Touchscreens sind etwas umständlich gestaltet. Vor allem für Infotainmentanwendungen wie Radio oder



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

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.



Der Innenraum des Austral gefällt durch eine gute Verarbeitungsqualität, eine wertige Materialanmutung. Die weitgehend durchdachte, funktionelle Bedienung könnte aber im Bereich der Infotainmentbedienung noch etwas Feinschliff vertragen.

## 1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Die serienmäßige Digitalausstattung des Renault Austral ist sehr umfangreich. Schon das Einstiegsmodell besitzt den großen Digitaltacho, kabelloses Android Auto und Apple Carplay sowie einen 9-Zoll-Touchscreen samt Rückfahrkamera. Alle höheren Modelle können - wie der Testwagen - mit dem 12-Zoll-Touchscreen mit Google-Maps-Navigation und anderen integrierten Google-Funktionen ausgestattet

werden. Zudem lassen sich die Fahrzeugcharakteristik und die Ambientebeleuchtung individuell via Multi-Sense verstellen und das Smartphone induktiv laden. Darüber hinaus kann der Austral mit der Renault-App verbunden werden. Die App ermöglicht unter anderem das Öffnen und Verriegeln des Fahrzeugs, eine genau Ortung sowie eine Tankfüllstandsanzeige.

## 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 auch nicht nach hinten schieben - die 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.

## 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, aber so gestaltet, dass man



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

Ein-Liter-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.

## 2,6 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 Mildhybrid sicher und souverän unterwegs, liegt selbst bei höheren Geschwindigkeiten ruhig auf der Straße.

## 2,6 Sitze

In der getesteten Variante Techno mit Winter-Komfort-Paket sind beide Vordersitze elektrisch einstellbar. Der Fahrersitz hat zudem noch eine einstellbare Vier-Wege-Lordosenstütze und eine rudimentäre Massagefunktion. Für die Beifahrerseite gibt es keine Lordosenstütze. 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.

## 2,9 Innengeräusch

⊕ Das SUV bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Antrieb ist grundsätzlich leise und wird nur bei höheren Lasten deutlich hörbar. 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 dB(A) bei 130 km/h fährt der Austral in diesem Kapitel nur ein befriedigendes Ergebnis ein.

## 2,0 Klimatisierung

⊕ Der Austral ist immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. In der getesteten Version stecken zudem stets eine Lenkradheizung sowie beheizbare Vordersitze. Die Intensität der Automatikfunktion 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.

⊖ 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.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 2,1 Fahrleistungen

⊕ Der Antrieb besteht aus einem 1,3 l großen Turbobenziner mit vier Zylindern und einer Mild-Hybridisierung, also einer dezenten Unterstützung durch einen E-Motor. In Summe leistet der Austral Mild Hybrid 160 muntere 158 PS und 270 Nm, welche im Verbund für recht kräftige Fahrleistungen sorgen. Der Antritt in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen ist

durchaus zügig, so geht es in 1,4 s von 15 auf 30 km/h. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in 5,7 Sekunden, von 80 auf 120 km/h vergehen 7,4 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,7 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 174 km/h.

### 2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ In der Regel stellt der Austral passend zum Gaspedalbefehl doch recht 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

Vierzylinders ist weitestgehend gut, motorseitige Vibrationen halten sich meist im Rahmen. Hohe Drehzahlen führen teilweise zu Dröhnen, ansonsten ist der Benziner akustisch meist im Hintergrund.

## 2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault verbaut im Austral E-Tech Mild Hybrid ein stufenloses CVT-Getriebe. Das System wählt bei gemächlicher Gangart die Übersetzung passend, bei zügiger Gangart kehrt allerdings Hektik in die Motor-Getriebe-Kombination ein. Grundsätzlich gelingt es Renault das CVT-Getriebe aber ordentlich abzustimmen: Das typische Aufheulen nach spontanen Gaspedaleingaben verkneift sich der Austral weitgehend. An den Komfort einer Wandlerautomatik reicht das Getriebe nicht heran. 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. Zudem kann es in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen zu leichten Rucklern kommen. Die simulierten Gänge können via Schalt-Paddles hinter dem Lenkrad auch manuell gewählt werden.

⊖ Obwohl die Platzierung des Gangwahlhebels an der Lenksäule per se ein guter Ansatz ist, läuft man immer wieder Gefahr den Wahlhebel mit dem Wischer-Hebel zu verwechseln. Zusammen mit dem Multimedia-Satelliten befinden sich rechts an der Lenksäule drei Hebel, was in Summe einfach überladen wirkt.

## 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 Frontrieblers ist nur durchschnittlich. 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.

## 1,6 SICHERHEIT

### 0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Ausstattungsvariante Techno Esprit Alpine bietet der Austral bereits in der Serie eine ordentliche aktive Sicherheitsausstattung. Müdigkeitswarner, Notbrems- und Spurhalteassistent sowie eine Verkehrszeichenerkennung sind direkt mit an Bord. Der Testwagen besitzt darüber hinaus das "Advanced Driving Assist-Paket" mit Geschwindigkeitsanpassung für Limiter und den adaptiven Tempomaten an die erkannten Verkehrszeichen. Der Notbremsassistent, der den Renault auch in Kreuzungssituationen oder beim rückwärts Fahren bremst, ist darüber hinaus optional zu haben. Überdies ist ein Totwinkel-Assistent verfügbar, 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 Mittelairbag. 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.

### 2,2 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.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ 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.

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO2

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Austral Mild Hybrid 160 liegt im Ecotest bei 6,7 l Super pro 100 km. (Zum Vergleich: der knapp 40 PS stärkere Austral E-Tech Hybrid 200 liegt im Ecotest bei 5,9 l Super pro 100 km) Damit verbunden ist eine CO2-Bilanz von 184 g/km. Im Ecotest gibt es dafür nur 22 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,2 l, außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 8,2 l Super pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Austral Mild Hybrid 160 punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier volle 50 Zähler im ADAC Ecotest. Insgesamt sammelt der Renault also gute 72 Punkte und somit vier Sterne im Ecotest.

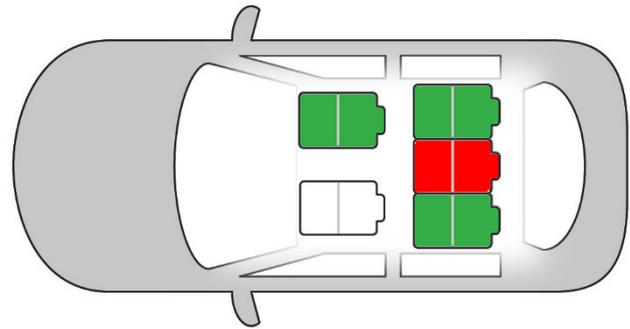
## 2,9 AUTOKOSTEN

### 2,9 Monatliche Gesamtkosten

Der neue Renault Austral ist in der 158-PS-Variante ab 33.950 Euro zu haben, als Mild Hybrid mit 140 PS und Handschaltung beginnt die Preisliste bei 31.450 Euro. Die getestete Version namens Techno Esprit Alpine kostet ab 36.950 Euro. Hier sind schon viele Extras wie die bessere Innenausstattung mit Ambientlicht, das große 12-Zoll-Infotainmentsystem und die sportliche Fahrzeugoptik mit dabei. Allerdings: Eine Sitzheizung gibt es erst mit dem "Winter Komfort-Paket" für stattliche 1.500 Euro Aufpreis die Lenkradheizung nur in Verbindung mit dem "Advanced Driving Assist-Paket" für 650 Euro. Um die beliebten Komfortfeatures wie Sitzheizung und Lenkradheizung im Auto zu haben sind also in Summe stattliche 2.150 Euro Aufpreis fällig. Die Fixkosten sind annehmbar - die Kfz-Steuer beträgt 127 Euro pro Jahr, die Einstufungen bei der Versicherung sind

### 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)

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

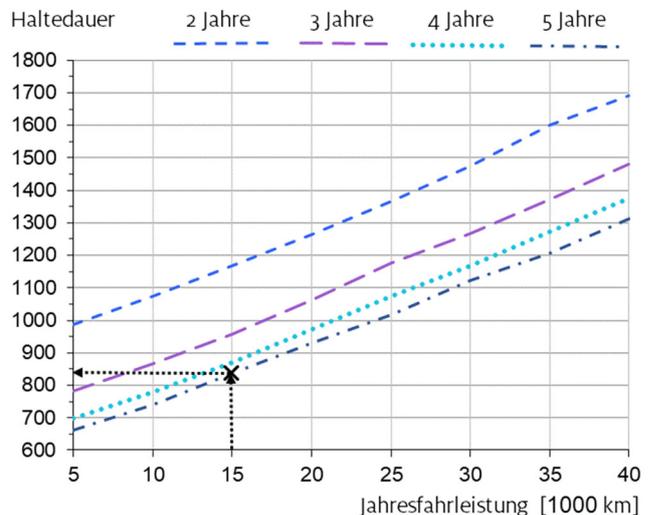
Landstraße	6,0	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

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

Gesamtverbrauch	6,7	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 835 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



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	Austral Mild Hybrid 140 Evolution	Austral Mild Hybrid 160 Evolution Automatik	Austral E-Tech Full Hybrid 200 Techno 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)	146 (199)
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 (NEFZ/WLTP)	6,2/6,2   S	6,2/6,2   S	4,7/4,7   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	139/139	141/141	105/105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/23/22	19/23/22	19/23/22
Steuer pro Jahr [Euro]	122	127	44
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	755	783	809
Preis [Euro]	31.450	33.950	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

4-Zyl.-Ottomotor, Turbo, Mild-Hybrid, Euro 6d, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	116 kW/158 PS bei 5.250 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,7 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.510/1.825/1.618 mm
Leergewicht/Zuladung	1.539/464 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	500/1.525 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	85/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Palencia

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4 S1
Wendekreis links/rechts	11,8/11,7 m
Ecotest-Verbrauch	6,7 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/6,0/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	160 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	820 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.085 mm
Leergewicht/Zuladung	1.514/489 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	395/830/1.450 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>170 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>107 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>122 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>436 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	835 Euro		
Steuer pro Jahr	127 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/22		
Basispreis Austral Mild Hybrid 160 Techno Esprit Alpine Automatik	36.950 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.01.1900
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	42.570
Km-Stand bei Testbeginn	14.275 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. \* Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)   
 ■ gut (1,6 – 2,5)   
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)   
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)   
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/650 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/800 Euro° (Paket)
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	380 Euro°

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	1500 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	650 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 829 Euro
Metalllackierung (rot)	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1000 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,3**

### AUTOKOSTEN

**2,9**

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

Stand: Dezember 2023

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