



Renault Grand Kangoo TCE 130 FAP Techno EDC

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (96 kW / 130 PS)

Gerade Familien mit vielen Kindern haben oft nicht das größte Budget für ein Auto, brauchen aber dennoch ein möglichst geräumiges Modell. Das Angebot an Sechs- oder Siebensitzern ist in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgegangen, gleichzeitig sind die Preise für die verbliebenen Vielsitzer immer weiter gestiegen. Nicht jeder hat aber die Mittel, 60.000 Euro aufwärts für einen VW Multivan oder eine V-Klasse von Mercedes auszugeben. Eine positive Ausnahme für ein geräumiges Auto zu einem noch bezahlbaren Kurs ist die getestete Renault Kangoo-Variante, die es seit 2024 auch als Langversion gibt. Den Grand Kangoo zeichnet aus, dass selbst sechs Erwachsene vernünftig längere Strecken reisen können und dann immer noch zumindest das Handgepäck für jeden in den Kofferraum passt. Bei den kleineren Modellen mit drei Sitzreihen passen oft nur die Jacken in den "Kofferraumspalt". Den günstigen Preis erzielt Renault mit einem einfach gemachten Innenraum und wenig Spielereien bei der Ausstattung. Dennoch reist man bequem, hat einen ausreichend kräftigen Motor, eine komfortable Automatik und ein angemessen komfortables Fahrwerk. Der Innenraum ist variabel genug, um ganz unterschiedlichen Anforderungen moderner Familien gerecht zu werden. Alle Sitze lassen sich längst verschieben und die Lehnenneigung einstellen. Hier kann das Platzangebot mit den Kindern mitwachsen - freilich auf Kosten des Kofferraumvolumens. Das Gepäck muss dann nach oben aufs Dach wandern, die praktische Dachreling bietet aber gute Befestigungsvoraussetzungen. Alternativ wäre auch ein Anhänger möglich, der bis zu 1,5 t wiegen darf. Der Grand Kangoo ist unterm Strich ein unaufgeregtes Auto, das sich auf das Wesentliche und das Praktische fokussiert und dabei den Preis nicht aus den Augen verliert. Er empfiehlt sich damit für all die Menschen, die viel Platz brauchen und dafür kein Vermögen ausgeben möchten oder können. Den Testwagen gibts ab 35.100 Euro, mit fast Vollausrüstung für 37.150 Euro. 2.000 Euro sparen könnte man, wenn man selbst schaltet und die Automatik weglässt. **Konkurrenten:** u.a. Ford Grand Tourneo Connect, Mercedes T-Klasse Lang, VW Caddy Maxi.

- +** riesiges Platzangebot selbst für sechs Erwachsene mit Gepäck, dem Raumangebot angemessene Zuladung, ausreichend kräftiger Benziner mit komfortabler Automatik, gutes Preis-Platz-Verhältnis
- Benziner mit recht hohem Verbrauch, mittlere Sitzreihe nicht einfach ausbaubar, schlichter Innenraum mit viel kratzempfindlichem Kunststoff

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

	Familie	1,7
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,0
	Langstrecke	3,1
	Transport	1,5
	Fahrspaß	3,6
	Preis/Leistung	2,6

Ecotest **★★★★☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,4 Verarbeitung

Die Karosserie des Grand Kangoo präsentiert sich gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen schmal und weitgehend gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung im hinteren Bereich vertragen, hier klafft beim Testwagen ein großes Loch für ein Reserverad; der vordere Teil unter dem Motor und die seitlichen Bereiche sind aber gut verkleidet und geschützt. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut. Die Materialauswahl ist wie bei Hochdachkombis auf Transporterbasis

2,7 Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 7,5 l Super pro 100 km zugrunde, kommt man mit einer Tankfüllung von 54 l rund 720 km weit - ein praxistauglicher Wert. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 662 kg - das reicht locker für sechs Erwachsene samt deren Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt, eine Reling zur einfacheren Befestigung gibt es serienmäßig. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das reicht auch für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1,5 t wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten

3,8 Licht und Sicht

Der Kangoo schneidet im Sichtkapitel vergleichsweise schlecht ab. Das vordere Ende des Fahrzeugs lässt sich nur erahnen. Das liegt am langen Armaturenbrett und daran, dass sich die vordere Motorhaubenkante dem Blick des Fahrers entzieht - immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen lässt sich durch die steile Heckklappe gut abschätzen. Unterstützend wirken die serienmäßigen Parksensoren rundum und die Rückfahrkamera, gegen Aufpreis gibt es zudem einen Parkassistenten.

⊕ Dank der höheren Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen sehr gut überblicken. Der Kangoo ist stets mit LED-Scheinwerfern ausgestattet - das ist vorbildlich. Das Abblendlicht der Reflexionsscheinwerfer ist angenehm hell, dürfte allerdings eine homogenere Lichtverteilung erzielen. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist serienmäßig an Bord. Die optionalen Nebelscheinwerfer übernehmen die Funktion des Abbiegelichts.

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.

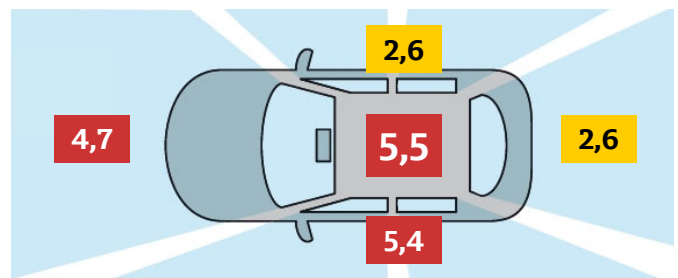
üblich eher einfach und kostengünstig gestaltet. So sind etwa das Armaturenbrett und die vordere Türverkleidungen auch im oberen Bereich nicht geschäumt. Durch die Verwendung von reichlich Aluzierrat und Zierleisten in Holzoptik stellt sich aber dennoch ein angenehmes Ambiente ein.

⊕ Die Motorhaube wird über zwei Gasdruckfedern offen gehalten.

Anhängern) - damit eignet sich der Grand Kangoo nur mäßig als expliziter Zugwagen. Bei einer Reifenpanne steht das serienmäßige Reifenreparaturset zur Verfügung, das jedoch oft nicht viel weiterhilft. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad kann als Extra erworben werden, in dessen Umfang sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,91 m Länge ist der Grand Kangoo gut 40 cm länger als die Standard-Version und damit für die Stadt recht unhandlich, zumal seine Breite von 2,15 m inklusive Außenspiegel auch recht üppig ausfällt. Der Wendekreis liegt bei enormen 13,2 m, was die Handlichkeit zusätzlich einschränkt.

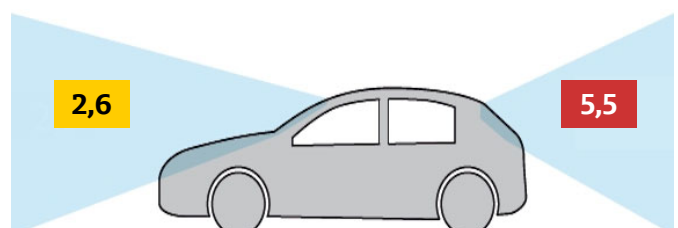
Rundumsicht

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 ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Grand Kangoo ein unzureichendes Ergebnis. Niedrige Objekte oder Kinder hinter dem Fahrzeug lassen sich nur schlecht wahrnehmen, da ist die Rückfahrkamera eine sinnvolle Hilfe - ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Die Scheinwerfer müssen ohne automatische Leuchtweitenregulierung und ohne Scheinwerferreinigungsanlage auskommen. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

1,7 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Grand Kangoo einen komfortablen Ein- und Ausstieg. Die vorderen Türen sind groß und öffnen sehr weit (bis 90-Grad-Winkel), die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen in drei Positionen offen. Die Vordersitze befinden sich in bequemer Höhe (knapp 58 cm über Fahrbahn, Sitz ganz nach unten gestellt), die Schweller liegen in zufriedenstellender Höhe und besitzen eine durchschnittliche Breite. Im Fond gibt es zwar praktische Schiebetüren, sodass man annähernd aufrecht einsteigen kann, allerdings muss man auch hinten auf den etwas erhöhten Schweller achten. Angenehm fällt auf, dass es im Fond keinen Mitteltunnel gibt und Haltegriffe über allen Türen am Dachhimmel zur Verfügung stehen – an den B-Säulen (für leichteres Einsteigen kleinerer Personen) fehlen diese allerdings. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun

1,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der siebensitzige Grand Kangoo kann mit einem großzügig dimensioniertem 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 565 l. Entfernt man die Laderaumabdeckung und belädt dachhoch, passen 1.145 l oder 21 Getränkeboxen in den Kofferraum hinein. Durch Umlegen und Vorklappen der beiden Rücksitzbänke und Beladung bis zur Fensterunterkante ergibt sich ein Volumen von 880 l. Belädt man den Grand Kangoo bei umgelegten Rücksitzen komplett bis unters Dach, was durch die optionale Netztrennwand bedenkenlos möglich ist, finden beeindruckende 2.070 l Platz. Werden die Plätze sechs und sieben genutzt, sinkt das verbleibende Kofferraumvolumen auf immer noch respektable und sinnvoll nutzbare 430 l.



Trotz des kastenförmigen Aufbaus und der versenkbaren Kopfstützen ist die Sicht nach hinten nur mäßig. Die serienmäßige Rückfahrkamera ist hier besonders hilfreich.

des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton. 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.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Positiv ist immerhin, dass das Keyless-System deaktiviert werden kann. Ungünstig ist, dass die beiden Schiebetüren im Anschlag nicht fest arretieren, sondern nur mittels Widerstand offen gehalten werden.



Der Kofferraum des Grand Kangoo ist enorm: Bis zu 2.070 Liter Gepäck können verstaut werden.

1,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die große Kofferraumklappe lässt sich lediglich manuell öffnen, die Entriegelungstaste ist gut erreichbar. Beim Öffnen muss man jedoch einen großen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Steht sie offen, können Personen bis knapp 1,95 m Körpergröße aufrecht darunter stehen. Allerdings muss seitlich auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die etwas im Weg stehen. Optional gibt es asymmetrische Hecktüren. Der Kofferraum hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, dadurch muss das Gepäck beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche auf

gleicher Höhe mit der Ladekante liegt. Baut man die hintersten Sitze aus, erhält man bei hochgeklappter mittlerer Sitzreihe eine weitgehend ebene Ladefläche.

⊖ Die Schlaufe zum Herunterziehen der Klappe ist ungünstig, da man damit nicht genügend Kraft zum Schließen aufwenden kann – die Klappe muss immer von außen nachgedrückt werden, wobei die Hände schmutzig werden können. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe rechts in der Seitenverkleidung, die bei Dunkelheit das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

1,7 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die mittlere Sitzreihe des Grand Kangoo besteht aus drei einzeln verschiebbaren und hochklappbaren Sitzen. Verschieben und Klappen funktioniert vom Innenraum aus unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Die beiden Einzelsitze der dritten Reihe können ebenfalls separat längs verschoben und hochgeklappt werden. Alle fünf Sitze im Fahrgastraum lassen sich zusätzlich ausbauen, wobei das aufgrund ihres hohen Gewichts und des sperrigen Formats kein leichtes Unterfangen ist. Überdies ist jeder Sitz über ein

Kabel mit dem Fahrzeugboden verbunden, damit die Sitzbelegungserkennung funktioniert. Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat kaum Ablagen für Kleingut, immerhin gibt es vier stabile Verzurrösen am Boden, an denen sich ein Netz einspannen lässt. Rechts in der Seitenverkleidung findet man einen Taschenhaken..

⊖ Seitenfächer sucht man im Gepäckraum ebenso vergebens wie auch ein Fach unterhalb des Kofferraumbodens.

2,3 INNENRAUM

2,8 Bedienung

⊕ In der Ausstattung Techno wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem 8-Zoll-Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems dominiert. Das Bediensystem ist weitgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detailsinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen praktischer Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen leicht zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie könnte noch eine Idee höher positioniert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen – lediglich der Getriebewählhebel ist unter Umständen etwas im Weg. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer im Falle des Testwagens auf das analoge Kombiinstrument mit mittigem

Farbmonitor, das sich tagsüber wie nachts einwandfrei ablesen lässt. An der Ergonomie des Fahrerplatzes gibt es ebenfalls



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist akzeptabel, die Materialanmutung kann die Nähe zum Nutzfahrzeugsektor allerdings nicht kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, allerdings stört das Fehlen von praktischen Schnellwahltasten.

wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen und der Schalthebel liegt insgesamt gut zur Hand.

⊖ Den Bediensatelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der Lautstärke sieht man nicht direkt, daher muss man sich einprägen, wo welche Testen für die jeweiligen Funktionen sind. Fahrer und Beifahrer müssen

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Techno ist der Franzose in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem Easy Link mit 8-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-

sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, da die Griffe zu weit weg sind. Der USB direkt am Zentralsdisplay ist ungünstig platziert, da das Ladekabel notgedrungen über das Armaturenbrett verläuft. Der Knopf für den Warnblinker sollte prominenter gestaltet sein und sich nicht unscheinbar als eine von mehreren Tasten in einer uniformen Reihe einfügen.

Funktion sowie Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Für die induktive Lademöglichkeit für das Smartphone muss man Aufpreis zahlen. Mithilfe der My Renault-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und ein paar Funktionen steuern, wobei sich bei reinen Verbrennerfahrzeugen der Mehrwert in Grenzen hält.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist das Platzangebot im Grand Kangoo beachtlich, die Kopf- und Beinfreiheit sowie der seitliche Entfaltungsspielraum sind großzügig. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu 1,95 m aus – die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis zu 2,50 m Körpergröße. In Verbindung mit der Innenbreite

spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wider, man hat ein großzügiges Raumgefühl.

⊖ Ein Panorama-Glasschiebedach, das für zusätzliches Licht im Innenraum sorgt, ist für den Renault nicht erhältlich.

1,9 Raumangebot hinten

⊕ Die Platzverhältnisse in der zweiten Sitzreihe sind ebenfalls sehr großzügig. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, genügt die Beinfreiheit dahinter für rund 1,95 m große Leute. Die Kopffreiheit ist noch üppiger, theoretisch würden erst knapp 2,2 m große Personen mit dem Kopf den Dachhimmel berühren. Stellt man nun die Vordersitze und die mittlere Reihe jeweils für 1,85 m große Menschen ein, dann reicht der Platz in der dritten Reihe immer noch für über zwei Meter große Leute. Im Grand Kangoo finden also problemlos auch sechs Erwachsene Platz und können weitere Strecken mitfahren, ohne blaue Flecken an den Knien fürchten zu müssen. Dank der großen Fensterflächen ist das Raumempfinden auf allen Plätzen gut und angenehm.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m ausreichend Platz.

1,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Alle Sitze im Grand Kangoo lassen sich längs verschieben und in der Neigung der Lehne variieren. Die Sitze der zweiten und dritten Reihe kann man nach vorn wickeln oder ohne Werkzeug ausbauen, so dass ein großzügiger Stauraum entsteht. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, eine breite Dachgalerie und ein offenes sowie ein geschlossenes Ablagefach auf dem Armaturenbrett. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, ein weiteres Fach unter der Mittelarmlehne und in den kleinen Türfächern lässt sich vorn selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Im Fond

findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen, ausklappbaren Tischen mit Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das beleuchtete Handschuhfach ist serienmäßig als kompakte Schublade ausgeführt, das sich jedoch weder abschließen noch klimatisieren lässt. Das Schubfach kann, sofern sich keine Beine eines Beifahrers im Weg befinden, weit aufgezo-gen werden, sodass der Fahrer komfortabel auf den Inhalt zugreifen kann.

3,1 KOMFORT

3,3 Federung

Der Grand Kangoo ist mit einem Standardfahrwerk ausgestattet, verstellbare oder gar adaptive Dämpfer sind - wie bei nutzwertorientierten Hochdachkombis üblich - nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten. Auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Hochdach-Kombi wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und

auch hörbar. Querhindernisse wie Speedbumps werden passabel geschluckt, je schwerer beladen, desto besser. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen prinzipiell in Grenzen, allerdings benötigen Mitfahrer in der dritten Sitzreihe einen stabilen Magen, weil sich dort Karosseriebewegungen am deutlichsten auswirken. Bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug, die dann auch alle Insassen spüren. Auf der Autobahn wirkt sich der lange Radstand stabilisierend aus.

3,0 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Der Fahrersitz lässt sich unter anderem in der Höhe einstellen, für den Beifahrersitz kostet diese eigentlich grundlegende Eigenschaft extra. Eine Zweibein-Lendenwirbelstütze bietet immerhin der Fahrersitz. Elektrische Sitze gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Eine Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord - höhen- oder längsverstellbar ist sie jedoch nicht. In der zweiten wie in der dritten Reihe sind die

Sitze ordentlich konturiert, nennenswerten Seitenhalt darf man jedoch nicht erwarten. Ganz hinten ist der Abstand zwischen Sitzfläche und Fahrzeugboden nicht allzu hoch, so dass sich für Erwachsene ein etwas spitzer Kniewinkel ergibt - mit der vergleichsweise üppigen Beinfreiheit lässt sich das etwas kompensieren. Leider sind alle Armauflagen für die hinteren Plätze hart und unangenehm.

3,3 Innengeräusch

Der Innenraum eines Fahrzeugs mit viel Platz ist grundsätzlich schwieriger leise zu bekommen als beispielsweise der einer Limousinen. Dazu kommt der Spardruck im Transporterbereich, der Modelle wie den Grand Kangoo ebenso trifft. Und so wundert es auch nicht, dass der Grand Kangoo alles andere als ein

Leisetreter ist. Bei 130 km/h liegt innen ein Geräuschpegel von 69,1 dB(A) an. Windgeräusche fallen nicht an bestimmten Stellen explizit auf, gehen letztlich in den allgemeinen, nicht gerade niedrigen Fahrgeräuschen unter. Der Motor klingt etwas brummig, bleibt insgesamt aber noch dezent und unauffällig.

2,7 Klimatisierung

Renault rüstet den Grand Kangoo in der Techno-Ausstattung mit einer Zweizonen-Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt. Der Fondbereich wird über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-

Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze. Eine Lenkradheizung oder eine beheizbare Frontscheibe gibt es für den Grand Kangoo mit Verbrennungsmotor nicht.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen

Der 1,33-l-Vierzylinder mit seinen 130 PS und seinem maximalen Drehmoment von 240 Nm ist momentan der einzige für den Grand Kangoo lieferbare Benziner. Ihn gibt es mit Sechsgang-Handschriftung sowie mit Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe wie im Testwagen. Angesichts des Leergewichts von über 1,7 t und des zulässigen Gesamtgewichts von knapp 2,4 t

ist man vielleicht erst mal skeptisch, ob das reicht. Die Tests zeigen aber: Man ist mit diesem Motor ausreichend kräftig motorisiert. Renault verspricht eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 12,2 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 174 km/h. Das sind praxistaugliche Werte, wie auch die Zwischenspurmessungen. Der Überholvorgang mit einer Beschleunigung

von 60 auf 100 km/h ist in 6,9 s erledigt, von 80 auf 120 km/h, z.B. auf dem Autobahn-Beschleunigungsstreifen, geht es in 9,7 s. Auch innerorts ist man gut motorisiert, beispielsweise

beschleunigt der Grand Kangoo TCe in 1,2 s von 15 auf 30 km/h. Der Motor ist im Alltag für den großen Van kräftig genug, wenn gleich natürlich kein ausgewiesener Sportler.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind nur leichte Vibrationen zu spüren, ansonsten ist der Motor gut entkoppelt. Etwas brummig ist er schon ab mittleren Drehzahlen, wird dafür beim Ausdrehen nicht wirklich laut. Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor

seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe im Testwagen zeigt sich im Alltag unauffällig und agiert meist angenehm. Es ist tendenziell auf Komfort statt auf möglichst schnelle Reaktion getrimmt. Die Abstimmung der Automatik ist den Entwicklern zufriedenstellend gelungen, im Alltag spürt man ab und zu ein leichtes Rucken beim Schalten. Beschleunigt man stärker, ist die Drehmomentabsenkung rund um die Schaltvorgänge zu spüren. Insgesamt bietet die Automatik ein angemessenes Komfortniveau, das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Wobei man beim Anfahren schon etwas Gefühl walten lassen sollte, damit insbesondere beim Abbiegen die Vorderräder nicht verzweifelt um Haftung ringen. Renault verbaut einen klassischen Getriebewahlhebel, der in der jeweiligen Fahrstufe

einrastet; leider ist die Anzeige, welche Stufe eingelegt ist, nicht beleuchtet und damit nachts schwer zu erkennen. sich nach der Fahrriichtungswahl in seine Ausgangsposition zurückbewegt; für die Parkposition gibt es eine eigene Taste. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man über den Getriebewahlhebel in der manuellen Gasse eingreifen – dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge passt zum Antrieb, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.400 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet tadellos, allerdings nicht so geschmeidig wie bei den Modellen mit Startergenerator.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Besondere Stärken im Bereich Fahrdynamik darf man von einem langen Hochdach-Kombi nicht erwarten. Der Grand Kangoo profitiert etwas vom längeren Radstand im Vergleich zum normalen Kangoo, das hilft ihm aber in erster Linie beim Geradeausfahren. Hier kann er mit gutem Geradeauslauf punkten und lässt sich selbst von ausgeprägten Spurrinnen nicht aus dem Konzept bringen. Schnell durchfahrene Kurven bringen einen erhebliche Karosserieneigung mit sich und erwecken kein besonderes Vertrauen, jedoch bleibt der Franzose sicher und stabil und wird im Grenzbereich vom ESP auf Kurs gehalten. Besonders hohe Kurvengeschwindigkeiten sind ohnehin nicht möglich, da der Grand Kangoo früh beginnt über die

Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Hebt man in der Kurve das Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Die Traktion der Vorderräder ist für den 130 PS starken Motor meistens ausreichend, auf rutschigem Untergrund greift dann die Traktionskontrolle und bremst durchdrehende Räder ein. Im ADAC Ausweichtest zeigt sich der Franzose zwar sicher, aber wenig dynamisch: Bereits beim ersten starken Anlenken bremst das ESP den Wagen ein, sodass man problemlos wieder in die ursprüngliche Fahrspur lenken kann – das spiegeln auch die Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen wider.

3,1 Lenkung

Die Lenkung spricht ordentlich an, bietet aber eine eher spärliche Rückmeldung. Gerade um die Mittellage hat sie recht viel Spiel, wirkt regelrecht entkoppelt. Die Lenkkraftunterstützung

und die ausgeprägte Leichtgängigkeit wird mit zunehmender Fahrgeschwindigkeit zurückgenommen. Lenkbefehle werden zufriedenstellend umgesetzt, die gewünschte Linie lässt sich

mit dem Grand Kangoo aber dennoch angemessen treffen. Insgesamt ist die Lenkung zum Fahrzeug passend und unauffällig ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,8 Umdrehungen, damit ist die Übersetzung direkt genug für den Alltag.

2,5 Bremse

⊕ Die Bremsleistung des Grand Kangoo ist einwandfrei, er liefert ausreichend kurze Bremswege und zeigt auch bei höherer Beanspruchung kein Nachlassen. Von 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Testwagen durchschnittlich 35,0 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Die Bremse spricht insgesamt gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,1 SICHERHEIT













1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Als Techno-Version verfügt der Grand Kangoo über einige Assistenten, einige sinnvolle und wichtige kosten aber noch Aufpreis. Zur Serienausstattung gehört der Notbremsassistent, der Spurhalteassistent, der Müdigkeitswarner und die Verkehrszeichenerkennung. Wer einen adaptiven Tempomaten oder einen Spurwechselassistenten möchte, muss das Driving-Assist-Paket wählen. Im etwas teureren City und Driving-Paket sind zusätzlich Parksensoren vorn und der Parkassistent enthalten. Bei einer Notbremsung macht das Fahrzeug den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam. Für die Konfiguration der Assistenten gibt es einen personalisierten Modus, der über eine separate Taste aktiviert werden kann; in diesem "Perso"-Modus kann beispielsweise die akustische Warnung der Verkehrszeichenerkennung (ISA) abgeschaltet werden, während die wichtige Limit-Anzeige erhalten bleibt.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der Kangoo im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 78 Prozent der möglichen Punkte (Test: 07/2021) – ein zufriedenstellendes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Vier-Sterne-Ergebnis ein. Ein vergleichbares Ergebnis ist für den Grand Kangoo zu erwarten, da der Vorderwagen identisch aufgebaut ist und sich der Innenraum nur durch seine Länge unterscheidet. Renault stattet den Grand Kangoo mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Die Vordersitze sind zudem mit einem verriegelnden Beckengurt ausgestattet. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist eine eCall-Funktion mit automatischem Notruf an Bord, das bei einem Unfall

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 2,0 m Personen. Hinten reichen sie leider nur für bis zu 1,70 m große Menschen aus, sollten sich also weiter ausziehen lassen. Vorn wie hinten werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt. Vier stabile

Verzurrösen ermöglichen im Gepäckraum eine Ladungssicherung über Kreuz.

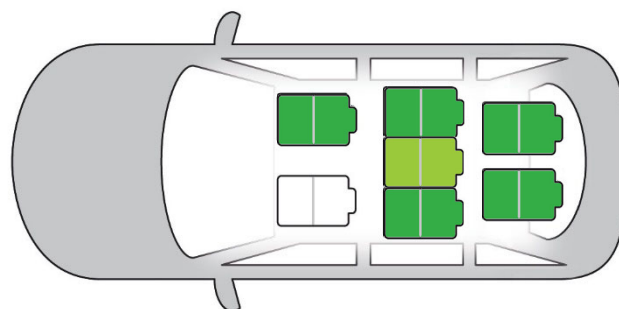
⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Ablageort und sind daher eventuell bei Bedarf schlecht zu erreichen. Ein Gepäck- bzw. Trennnetz ist nur gegen Aufpreis im Fahrzeug.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Im ADAC Crashtest nach Euro NCAP-Norm erreicht der "kurze" Kangoo 87 Prozent der möglichen Punkte bei der Kindersicherheit. Laut Bedienungsanleitung lassen sich universelle Kindersitze aller Altersgruppen problemlos nutzen und mit den fahrzeugseitigen Sicherheitsgurten befestigen. Sie fallen lang aus, die Abstände zwischen den Anlenkpunkten reichen selbst für Sitze mit großem Platzbedarf und die Gurtschlösser sind stabil fixiert, was die Montage erleichtert. Der Beifahrersitz sowie alle vier Sitze hinten (mit Ausnahme des mittleren Sitzes in der mittleren Reihe) sind mit Isofix-System ausgerüstet, die Beifahrerairbags lassen sich über einen Schlüsselschalter deaktivieren, um dort rückwärtsgerichtete Kindersitze montieren zu können. Auf dem mittleren Sitz kann man Kindersitze auch gut platzieren, die Befestigung ist nur mit dem Gurt möglich. Der Grand Kangoo eignet sich also sehr gut für viele Kindersitze, bis zu fünf Stück können gleichzeitig

eingebaut werden. Für drei nebeneinander reicht die Innenbreite jedoch nicht aus.

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) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5)

3,4 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält der Kangoo im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 67 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 07/2021) – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die steifen Windschutzscheibensäulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Zudem

schützt der Stoßfänger bei einem Zusammenstoß das Becken nicht ideal. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

2,8 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Grand Kangoo TCe 130 mit Automatik liegt im ADAC Ecotest bei 7,5 Liter Super E10 pro 100 km. Das ist absolut betrachtet ein recht hoher Wert, der aber auch einem hohen Nutzwert gegenüber steht. Für Vielfahrer dürfte sich dennoch ein Blick auf die Dieselvariante lohnen, die ein Stück weit sparsamer unterwegs sein sollte. Mit dem genannten Benzinverbrauch des Testwagens verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 207 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das nur für 14 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Immerhin, bei konsequenter Nutzung der Sparmöglichkeiten wie dem Freilauf des Getriebes kann man den Ecotest-Verbrauchswert unterbieten, bei zurückhaltender Fahrweise, wenig

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	9,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Kurzstrecken und gemütlichem Tempo sind Verbräuche unter 7 l/100 km durchaus möglich. Aber schon Geschwindigkeiten jenseits des Landstraßentempos lassen den Verbrauch

deutlich steigen und erklären die große Bandbreite möglicher Verbrauchswerte. Innerorts verbraucht der Turbobenziner 7,3l, außerorts 6,7l und auf der Autobahn stramme 9,0l pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei aller Kritik am Verbrauch - der Schadstoffausstoß ist vorbildlich niedrig. Die Schadstoffe im Abgas werden effektiv reduziert, selbst im anspruchsvollen Autobahnzyklus bleiben die CO-Werte sehr niedrig. Der Partikelfilter macht seinen Job

ebenso vorbildlich. Und so sind die vollen 50 Punkte im Schadstoff-Bereich des ADAC Ecotest voll verdient. Zusammen mit den spärlichen CO₂-Punkten reicht es am Ende jedoch nur für 64 Punkte und damit drei von fünf möglichen Sternen.

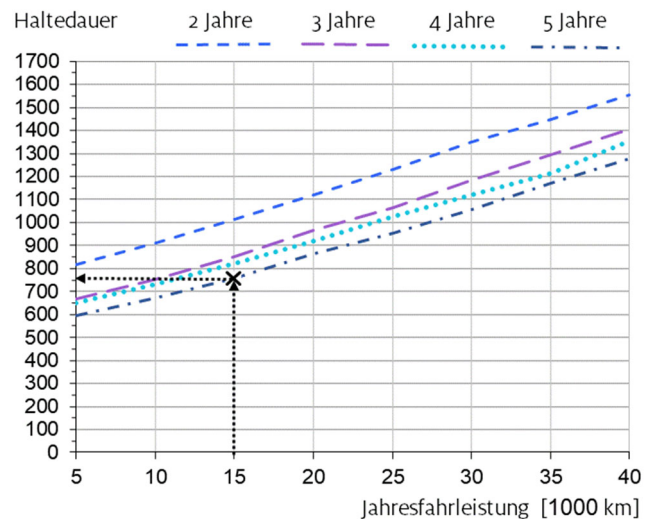
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Mit Turbobenziner, Frontantrieb und Automatik kostet der Grand Kangoo in der höheren der beiden Ausstattungslinien Techno ab 35.100 Euro - für ein Auto, das merklich auf einem kostenorientiertem Nutzfahrzeug basiert, nicht wenig Geld und alles andere als ein Sonderangebot. Ein paar Extras wie das City- und Driving-Paket sollte man noch hinzunehmen, auch Details wie die Sitzheizung vorn, die Höheneinstellung für den Beifahrersitz, das Notrad, das Gepäcknetz und die induktive Ladeschale sind praktische Extras. Die Optionen sind erstaunlich fair eingepreist, ein im Grunde "vollausgestatteter" Grand Kangoo kostet mit 37.150 Euro nicht viel mehr als in der Basis. Das Hauptargument für den langen Hochdach-Kombi dürfte das Platzangebot sein, denn selbst sechs Erwachsene können angemessen sitzen und dabei sogar noch etwas Gepäck mitnehmen. So ist der Kaufpreis im Verhältnis zum Platzangebot eigentlich konkurrenzlos. Die jährliche Steuer liegt bei 136 Euro. Im günstigen Bereich bewegen sich die Versicherungseinstufungen (Haftpflicht 16, Teilkasko 17 und Vollkasko 20). Bei den Garantien gibt sich Renault knausrig, wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, muss extra zahlen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 756 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Grand Kangoo TCe 130 FAP	Grand Kangoo BLUE dCi 95
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1461
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	240/1500	260/1750
0-100 km/h [s]	13,2	15,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	174	164
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	7,1 S	5,6 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	160	146
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/20/17	18/23/19
Steuer pro Jahr [Euro]	136	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	709	705
Preis [Euro]	31.300	32.700

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

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]	4,4
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	4,1 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	331/515/1.212
• Dachlast/Anhängelast [kg]	47/878
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	9,13
Herstellungsland	Frankreich
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	99,6
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	247

HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	96 kW/130 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	174 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	7,1 l
CO ₂ -Ausstoß	161 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/55 R17H
Länge/Breite/Höhe	4.911/1.860/1.869 mm
Leergewicht/Zuladung	1.767/603 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	513/1.296 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	54 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Frankreich, Maubeuge

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.400 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35 m
Reifengröße Testwagen	205/60 R16 96W
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	13,0/13,1 m
Ecotest-Verbrauch	7,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,3/6,7/9,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	179 g/km (WTW* 207 g/km)
Reichweite	720 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.145 mm
Leergewicht/Zuladung	1.708/662 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	565/880/2.070 l

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

Betriebskosten	175 Euro	Werkstattkosten	69 Euro
Fixkosten	104 Euro	Wertverlust	409 Euro
Monatliche Gesamtkosten	756 Euro		
Steuer pro Jahr	136 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/20/17		
Basispreis Grand Kangoo TCe 130 FAP Techno EDC	35.100 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.11.2023
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.100 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.401 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	200 Euro°/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/800 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	1.100 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	1.100 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
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	800 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/100 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,7

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

Stand: Dezember 2024
Test und Text: M. Ruhdorfer