



## Renault Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine Multi-Mode-Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (105 kW/143 PS)

Mit dem Symbioz möchte Renault eine Lücke zwischen dem Kleinwagen-SUV Captur und dem größeren Austral schließen. Das Crossover ist mit einer Länge von 4,41 Metern etwa 10 Zentimeter kürzer als sein größerer Bruder und rund 17 Zentimeter länger als sein größtenteils identisch aufgebautes Pendant Captur. Bemerkbar macht sich der Größenwuchs nur im Kofferraum, hier bietet der Symbioz eine längere Ladefläche und mehr Ladevolumen. Im Test tritt der Franzose in der gehobenen Ausstattung Esprit Alpine und mit der momentan einzigen verfügbaren Motorisierung als 143 PS starker Vollhybrid an. Dieser verhilft dem kompakten SUV vor allem im unteren Geschwindigkeitsbereich dank schnell anliegendem und kräftigem E-Drehmoment zu zügigen Fahrleistungen. Darüber hinaus spielt der Antrieb im innerstädtischen Bereich seine Verbrauchsvorteile aus, hier sind Verbräuche knapp über 4 l/100 km möglich. Im Vergleich zum Captur bietet der Symbioz eine größere Auswahl an Ausstattungsmöglichkeiten und lässt sich beispielsweise mit einem dimmbaren Panoramaglasdach und einer elektrischen Heckklappe ausstatten. In puncto Materialqualität und Fahrkomfort übernimmt der Symbioz die Tugenden des Captur: Innen dominiert harter Kunststoff und das Fahrwerk ist vor allem innerorts zu straff. Leider bietet der Symbioz trotz der gesteigerten Länge nicht mehr Raum für die Fondpassagiere, zudem gibt es dort kaum nützliche Ablagen. In Summe ergibt sich trotz stattlichem Testwagenpreis von über 40.000 Euro kein deutlicher Klassenunterschied zum Captur, dafür bekommt man aber ein kompaktes Auto mit relativ großem Kofferraumvolumen.

**Konkurrenten:** u.a. Honda HR-V, Hyundai Kona, Kia Niro, Lexus LBX, Suzuki S-Cross.

- +** gute Fahrleistungen, effizienter Antrieb, sichere Fahreigenschaften, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung
- mäßige Materialqualität, zu straffes Fahrwerk, wenig Ablagen im Fond

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,3**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>2,5</b>
	Stadtverkehr	<b>3,3</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>2,9</b>
	Transport	<b>3,0</b>
	Fahrspaß	<b>2,8</b>
	Preis/Leistung	<b>2,3</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,7 Verarbeitung

Die Verarbeitung des Renault Symbioz bewegt sich auf ordentlichem Niveau - allerdings mit Einschränkungen. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen sind gleichmäßig, die Anbauteile sind solide montiert. Kleinere Abzüge in der Qualitätswahrnehmung gibt es für die Türen. Die Fondtüren klingen beim Schließen wenig solide und die Fensterscheiben klappern in heruntergefahrenem Zustand beim Schließen. Der Motorraum ist weitgehend aufgeräumt, leider sind einige Stecker nicht vollständig gegen Spritzwasser geschützt. Die Fahrzeugunterseite ist bis auf die Seiten weitgehend verkleidet. Die Frontklappe wird nur durch einen einfachen Haltestab offengehalten, dies stört in der Praxis beispielsweise beim Auffüllen

des Wischwassers. Positiv: Die Kunststoffbeplankung schützt rundum vor kleineren Beschädigungen am Lack. Die Verarbeitung im Innenraum ist grundsätzlich gut. Alle Bauteile sind passgenau zusammengesetzt, der Symbioz vermittelt zunächst einen wertigen Eindruck. Getrübt wird dieser durch die Mittelkonsole, welche bei Belastung deutlich nachgibt. In puncto Materialqualität bleibt der Franzose hinter den Erwartungen zurück. Der einzige großflächig unterschäumte Bereich ist der obere Teil der Instrumententafel, Tür- und Dachsäulenverkleidungen bestehen zum größten Teil aus hartem Kunststoff. Immerhin: Der Dachhimmel gefällt mit einem wertig anmutenden Bezugsstoff in grauer Melange-Optik.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 5,4 l/100 km hat der Symbioz Full Hybrid 145 mit seinem 48 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 885 km. Die Zuladung von bis zu 467 kg beim Testwagen fällt üppig aus, das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Der Renault bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen; damit steht selbst dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg. Der Wendekreis des Symbioz beträgt 11,4

m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,02 m auseinander - die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist damit in Ordnung. Die Außenlänge von 4,41 m hält sich noch in handhabbaren Grenzen. Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord, optional ist ein Notrad verfügbar. Der Tankstutzen besitzt eine Schutzklappe, sodass eine Fehlbetankung praktisch ausgeschlossen werden kann.

⊖ Die Anhängelast fällt mager aus: Mit einer eigenen Bremse dürfen Anhänger bis 750 kg wiegen, ungebremst bis 745 kg.

### 3,2 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten recht gut, nach vorne nur mäßig abschätzen - das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorn kann man ordentlich sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren vorn und hinten sind serienmäßig, ebenso die Rückfahrkamera mit eher grober Auflösung - eine 360-Grad-Kamera und einen Parkassistenten gibt es gegen Aufpreis. Serienmäßig wiederum blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und verkleinern dadurch den toten Winkel. Der Symbioz ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet - das ist vorbildlich. Es fehlt allerdings eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Das Abblendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig. Abbiege- oder Kurvenlicht sowie eine adaptive Lichtverteilung kann der Symbioz allerdings nicht bieten.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Symbioz lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten D-Säulen sowie die recht kleinen hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht ein. Ebenfalls von signifikantem Nachteil sind die nicht versenkbaren äußeren



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Kopfstützen hinten. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Symbioz gelingt angenehm, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Vorn stört die schräg stehende A-Säule und der recht hohe Seitenschweller. Die Türgriffe sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen sicher offen. Vorn gibt es drei, hinten zwei Haltepunkte. Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 56 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das serienmäßige Keyless-System funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt sich bereits bei Annäherung mit dem Schlüssel und verriegelt sich automatisch wieder bei Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton (abschaltbar). 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 werden kann.

Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Positiv ist immerhin, dass ein Fahrzeugstart allein über die Funkverlängerung nicht möglich ist. Wenn

## 2,6 Kofferraum-Volumen

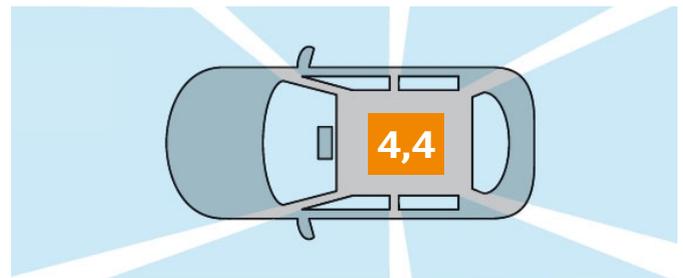
Der Symbioz bietet für einen kompakten SUV einen angemessenen großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 385 l, wenn sich der variable Ladeboden in der unteren Position befindet. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 505 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 765 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.170 l Volumen verfügbar. Stellt man den variablen Ladeboden nach oben, trennt man darunter einen 135 l großen Stauraum ab. Unterhalb des Ladebodens in tiefster Position, gibt es weitere 10 l Stauraum für kleine Utensilien. Durch Verschieben der Rückbank um bis zu 16 cm nach vorn, kann das verfügbare

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich optional elektrisch öffnen und schließen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Da das

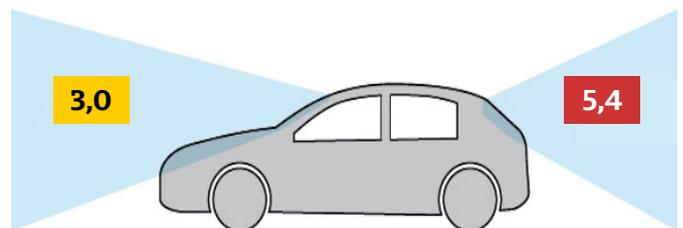
## Rundumsicht

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.



der Schlüssel eine Weile nicht bewegt wird, schaltet sich die Funkbereitschaft ab, so dass das Signal nicht mehr "verlängert" werden kann. Die Türgriffe außen verzichten vollumfänglich auf Sensorflächen, an denen man die das Auto mittels Berührung öffnen oder schließen könnte. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es im Symbioz gar keine.

Volumen vergrößert werden - zu Lasten der Beinfreiheit im Fond.



Immerhin 385 l Gepäck passen in den Kofferraum des Symbioz.

Heckklappenschloss verkleidet ist, birgt es nur ein geringes Verletzungspotenzial. Die Ladekante befindet sich mit 77 cm doch recht hoch über der Straße; innen ergibt sich eine 18 cm

hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 3 cm, was das Ausladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens, verschmutzt schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

## 2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine Durchlademöglichkeit hat der Symbioz nicht zu bieten. Das Umklappen funktioniert unkompliziert - vom Kofferraum aus ist die Entriegelung aber nur schwerlich zu erreichen. Es gibt im Kofferraum lediglich zwei Taschenhaken sowie das Staufach unter dem doppelten Ladeboden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Symbioz wirkt schon auf den ersten Blick aufgeräumt. Das erweist sich durchaus als vorteilhaft, denn man kann sich recht schnell im Renault-SUV zurechtfinden. Das openR Link-Multimediasystem verfügt über einen 10,4 Zoll großen, vertikal ausgerichteten Touchscreen und ist immer serienmäßig an Bord. Das Bediensystem ist logisch aufgebaut, wenngleich der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Details den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren. Dann fällt auf, dass Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen fehlen - die kleinen Knöpfe oben am Bildschirmrand zur Lautstärkeeinstellung wirken wie eine Notlösung. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen mit scharfer Auflösung zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die separate Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung sowie Knöpfe für den Bordcomputer befinden, blickt der Fahrer auf das 10 Zoll große digitale Kombiinstrument, das auf Wunsch großflächig die Google-Navigationskarte anzeigen kann. Das Instrumentendisplay ist tagsüber wie nachts gut ablesbar, der Fahrer hat die Wahl aus unterschiedlichen Ansichten. An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der Getriebewählhebel liegt gut



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums zu einer doch recht mühsamen Tätigkeit.

zur Hand. Einzig der erwähnte Bediensatellit für die Audiofunktionen ist rechts unten hinter dem Lenkrad positioniert und damit nicht direkt zu sehen; wenn man seine Bedienung verinnerlicht hat, passt das im Alltag, aber für Novizen sind die vielen Knöpfe und Rädchen erst mal ein Mysterium.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum stimmt, die Materialanmutung nicht durchgehend. Die Bedienung ist weitgehend funktionell, sobald man sich an die Renault-typischen Eigenheiten gewöhnt hat.

## 1,8 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Esprit Alpine-Ausstattung ist der Symbioz umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB-Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (jeweils kabellose Anbindung möglich) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage samt Audiostreaming sind an Bord, sogar das auf Google Maps basierende Navigationssystem liefert Renault mit. Die integrierte Sprachsteuerung nutzt den Google Assistant, entsprechend umfassend ist ihr Verständnis, wobei künftige weitere Verbesserungen automatisch integriert werden. Renault verbaut je zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten (alle USB-C), für die vorderen wie die hinteren Plätze gibt es zudem 12-V-Steckdosen - der Kofferraum muss dagegen ohne aus-

kommen. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als einziges Extra im Multimedia-Bereich offeriert Renault ein Harman Kardon Lautsprechersystem mit gutem Klangbild, das über acht Lautsprecher sowie einen Subwoofer verfügt. Over-the-Air-Updates sind über das auf Google basierende Betriebssystem möglich. Außerdem lassen sich auch Basisfunktionen wie die Zentralverriegelung über die Renault-App bedienen. Nutzerprofile können angelegt und Fahrzeugeinstellungen zugewiesen werden - praktisch, wenn mehrere Personen den Symbioz nutzen und individuelle Einstellungen haben möchten.

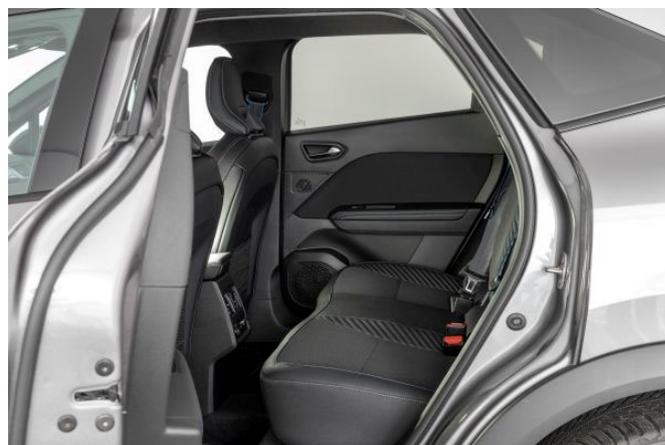
## 2,6 Raumangebot vorn

Der Symbioz bietet in der ersten Reihe ein ausreichend großzügiges Platzangebot, bis 1,95 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht sogar für Personen über zwei Meter Körpergröße. Die Innenbreite ist eher auf Kleinwagenniveau und fällt damit nicht sonderlich großzügig aus. Das ansonsten gute Raumgefühl wird durch den

schwarzen Dachhimmel, das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie geschmälert. Das optionale Panorama-Glasdach dagegen sorgt für zusätzliches Licht im Innenraum und lässt sich auf Knopfdruck verdunkeln.

## 3,5 Raumangebot hinten

Wer vom Symbioz als Modell zwischen Captur und Austral mehr Platz im Fond erwartet hat wird enttäuscht. Wie beim kleineren Bruder limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,85 m. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,95 m große Personen aus. Das Raumgefühl ist lediglich passabel, wofür neben dem dunklen Dachhimmel, der hohen Seiten- und die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind. Immerhin: Das beim Symbioz optionale Panoramadach erstreckt sich bis zur Hälfte der Rück Sitzbank und sorgt für etwas mehr Licht im Fond - beim Captur ist dieses Dach nicht verfügbar.



Im Fond finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die verschiebbare Rücksitzbank und das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, in der Mittelarmlehne befindet sich ein geschlossenes Ablagefach. Es gibt ein separates und gut erreichbares Ablagefach für das Smartphone, in den Türfächern lässt sich selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist nicht

allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber wenigstens beleuchtet.

⊖ Hinten finden die Insassen wenige Ablagemöglichkeiten vor. Die Türfächer sind recht klein, Becherhalter sucht man hier vergebens. Immerhin lassen sich in den Lehnentaschen kleinere Gegenstände verstauen, allerdings sind die auch nur als Netze ausgeführt.

## 3,1 KOMFORT

### 3,3 Federung

Auch die Fahrwerkskonfiguration teilt sich der Symbioz mit dem Captur und verfügt damit über ein Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer simplen Verbundlenkerachse hinten. Verstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Tendenziell ist es etwas zu straff abgestimmt und passt damit nicht ganz so gut zum Charakter des Fahrzeugs - vor allem, wenn man sich einen Unterschied zum kleineren Captur erhofft. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es ziemlich

steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Renault wacker, die Fahrt darüber wird nicht zur Belastung für die Insassen. Feiner ansprechen dürfte er auf Einzelhindernisse wie Kanten und einseitige Unebenheiten.

### 2,9 Sitze

In der Esprit Alpine-Ausstattung lassen sich Fahrer- und Beifahrersitz unter anderem in der Höhe einstellen. Ordert man das Premium Winter-Paket, sind beide Sitze elektrisch einstellbar, eine Neigungseinstellung bekommen sie in diesem Zuge aber nicht. Für den Fahrer gibt es eine mechanische Zwei-Wege-Lordosenstütze, der Beifahrer muss ohne auskommen. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Menschen etwas mehr Beinauflage und höhere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen; sie lässt sich überdies längs, aber nicht in der

Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert. Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne für die hinteren Plätze sucht man vergeblich. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem passablen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitze, in der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

### 2,9 Innengeräusch

Im Symbioz herrscht ein durchschnittlicher Geräuschkomfort - der Messwert von 67,9 dB(A) bei 130 km/h bestätigt dies. Die Abrollgeräusche sind im Hintergrund immer präsent, in höheren Geschwindigkeitsbereichen kommen Windgeräusche hinzu, diese drängen sich aber zumindest nie unangenehm auf. Auch Fahrwerk und Antrieb sind keine Leisetreter. Der

Dreizylinder-Benziner macht bei hoher Lastabforderung leicht dröhnend auf sich aufmerksam und beim Überfahren von Unebenheiten neigt das Fahrwerk mitunter zum Poltern. Positiv: Fährt der Renault rein elektrisch ist das Geräuschniveau antriebsseitig sehr angenehm.

### 3,1 Klimatisierung

In der getesteten Variante rüstet Renault den Symbioz immer mit einer Einzonen-Klimaautomatik aus, die drei Intensitätsmodi bietet. Lenkradheizung und getönte hintere Scheiben sind ebenso serienmäßig. Für die zweite Reihe gibt es Ausströmer zwischen den Vordersitzlehnen und Lüftungsdüsen im Fußbereich. Ausgefallene Optionen wie Sitzlüftung oder Rollos im Fond gibt es dagegen nicht.

⊖ Wer eine Sitzheizung für die Vordersitze haben möchte, muss das Premium Winter-Paket ordern - und erhält damit auch gleich die elektrische Fahrersitzeinstellung. Eine sehr ärgerliche Zwangskoppelung, die nicht nur teuer ist, sondern auch den Einstellbereich des Fahrersitzes nach unten reduziert. Wie inzwischen in der Fahrzeugklasse üblich, verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,2 Fahrleistungen

⊕ Die Systemleistung des Vollhybriden beträgt 143 PS. Diese resultiert aus einem 94 PS starken Saug-Benziner mit 1,6 Litern Hubraum sowie zwei Elektromotoren (15 kW/20 PS und 36 kW/49 PS), die rein elektrisches Fahren ermöglichen. Das maximale Drehmoment wird mit 250 Nm angegeben, in Summe ist der Franzose also ordentlich motorisiert. Den

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Symbioz in 5,8 s, von 80 auf 120 km/h braucht das Kompakt-SUV 8,0 s. Innerstädtisch geht es zügig voran: Von 15 auf 30 km/h geht es in 1,2 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,6 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 170 km/h.

### 2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange nur moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor das SUV vibrationsarm und zackig vorwärts. Schaltet sich der Verbrenner zu, gelingt daran nicht immer ein linearer Anschluss, dennoch geht die Leistungsentfaltung noch in Ordnung. Wird

der Verbrenner gefordert, ist er recht deutlich zu hören und gibt mitunter spürbare Vibrationen an das Lenkrad ab. Ist der Symbioz rein elektrisch unterwegs, profitiert man vom schnellen Ansprechverhalten und der nachdrücklichen Leistungsentfaltung - solange, bis der Verbrenner wieder zuschaltet.

### 2,6 Schaltung/Getriebe

Renault verbaut im Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 ein Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber, im Kontrast zu den Phasen in denen elektrisch gefahren wird, etwas Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik mitunter etwas unharmonisch; das

Rangieren im Rückwärtsgang gelingt ohne größere Verzögerung. 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. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Symbioz als Esprit Alpine serienmäßig eine Auto-Hold-Funktion.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Symbioz ist insgesamt gut. Auf guten wie weniger guten Straßen zieht er sauber seine Bahnen und vermittelt dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl. Dabei beeinflussen Spurrinnen den Geradeauslauf nur moderat. Auf Lenkimpulse reagiert der Renault mit moderaten Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist konzeptbedingt, bleibt aufgrund der recht straffen Federung aber im zufriedenstellenden Rahmen. Lupft man in der Kurve abrupt das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen wird und daher unkritisch ist. Bei Nässe bekommt der Franzose seine Kraft in den unteren

Fahrstufen über die Vorderräder kaum auf die Straße, die Traktionskontrolle sollte früher und feinfühler eingreifen. Im ADAC Ausweichtest zeigt der Symbioz ein letztlich problemloses Fahrverhalten - besonders sensibel ist die ESP-Abstimmung aber nicht geraten. Er durchheilt sicher den Parcours, weil das Stabilisierungssystem schon beim ersten Einlenken rigide, aber nur kurz eingreift und damit lediglich den zu hohen Anteil des Tempos herausnimmt. Im Grenzbereich bleibt letztlich nur leichtes Untersteuern. Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht, mit etwas Geschick des Fahrers kann der Symbioz die Gassen durchaus dynamisch durchfahren.

### 2,3 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung passt für den Alltag. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung angemessen. Die Lenkpräzision ist gut, wird von der moderaten Wankneigung der Karosserie nur wenig beeinflusst. Die

erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein ordentliches Lenkgefühl ein. Die Lenkunterstützung kann in drei Stufen eingestellt werden. Von Anschlag zu

Anschlag benötigt man 2,7 Lenkradumdrehungen, der Symbioz hat also eine angenehm direkte Lenkung.

## 2,9 Bremse

Der Symbioz bringt rundum Scheibenbremsen mit. Das Bremsergebnis ist dennoch nur zufriedenstellend, denn bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Renault durchschnittlich 36,5 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind unauffällig und gut, man hat im Alltag ein gutes, weil kalkulierbares Bremsgefühl.

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,2 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Symbioz ist umfangreich, allerdings wird sie erst mit dem Driving & Safety-Paket komplett. Das ist mit 900 Euro zwar nicht so günstig wie beim Captur, beinhaltet aber dann auch einen Notbremsassistent hinten. Ein Notbremsssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie der Spurhalteassistent. Im erwähnten Sicherheitspaket enthalten sind ein Spurwechselassistent, der zusätzlich einen Ausstiegsassistenten (warnt im Stand vor Verkehrsteilnehmern, die sich von hinten nähern) und den Ausparkassistenten umfasst. Über Radar-Sensoren in der Heckschürze wird der kreuzende Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Der Autobahnassistent als weiterer Teil des Optionspakets beinhaltet den Spurfolgeassistenten. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen; steht der Symbioz, wird die Warnblinkanlage aktiviert. Um die ab Mitte 2024 für alle Neufahrzeuge vorgeschriebene Warnung bei Überschreitung von erkannten Geschwindigkeitslimits (Intelligenter Geschwindigkeitsassistent, ISA) kommt auch Renault nicht herum. Die Warnung darf zwar abgeschaltet werden, muss aber nach jedem Neustart wieder vollumfänglich aktiviert sein. Während man bei einigen Herstellern umständlich durchs Menü navigieren muss, bietet Renault einen Shortcut an. Mit der "My Perso"-Funktion kann der Fahrer eine individuelle Einstellung der Fahrassistenzsysteme abspeichern. Hier lassen sich beispielsweise der intelligente Geschwindigkeitsassistent ISA sowie der Spurhaltesassistent gemeinsam deaktivieren. Angewählt wird dieses

## 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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegsassistent	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)

Fahrassistenzprofil über einen zweifachen Klick auf die Taste links vom Lenkrad.

### 3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Der Symbioz erhält 73 Prozent der möglichen Punkte für eine zufriedenstellende Insassensicherheit und damit vier von fünf Sterne im Euro NCAP-Crashtest (Test 09/2024). Renault stattet das SUV wie in dieser Klasse üblich mit Front-, Seiten- sowie Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer aus, Knieairbags gibt es keine. Für die Fondinsassen gibt es Kopfairbags, Seitenairbags sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Notrufsystem, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Rettungsleitstelle herstellt.

Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam - da aber der Abstand zum

Dachhimmel nicht zu groß ausfällt, ist hinten auch für größere Menschen das Risiko eines Schleudertraumas nicht erhöht. Vorn wie hinten werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen. Im Kofferraum gibt es vier Verzurösen, an denen sich Gepäck einspannen lässt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort mit Gepäck im Kofferraum schlecht zu erreichen. Ein Kofferraum-Trennnetz für den Symbioz ist bei Renault nicht erhältlich.

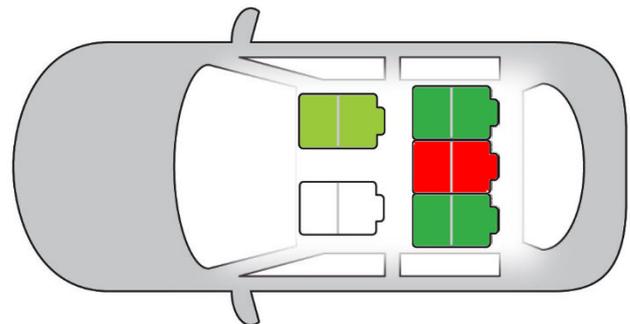
### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit gibt es in den Crashtests gemäß Euro NCAP 80 Prozent der erreichbaren Punkte - ein gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz (dank abschaltbarem Beifahrerairbag) universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet, die äußeren Rücksitze bieten Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Vorbildlich: Alle Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben - eine Sitz- bzw. Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Auf dem Mittelsitz hinten ist die Montage von Kindersitzen nicht erlaubt. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines Kippschalters kinderleicht deaktivieren lassen.

### 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)

### 2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das kompakte SUV im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 76 Prozent der erreichbaren Punkte - ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die Vorderkante der Front sowie

die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Vollhybriden liegt im Ecotest bei 5,3 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist

eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 149 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 34 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt die

Hybridisierung dank größerer elektrischer Fahranteile einen Verbrauchsvorteil. Hier liegt der Kraftstoffkonsum bei 4,3 l,

außerorts bei 5,0 l und auf der Autobahn bei 7,0 l Super pro 100 km.

## 1,2 Schadstoffe

⊕ Der elektrifizierte Symbioz punktet mit geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier 48 von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Vollhybrid also 82 Punkte und

somit vier Sterne im ADAC Ecotest. Auch bei der Überprüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Dass man mit dem Symbioz nicht wirklich in eine dem Captur gegenüber höhere Fahrzeugklasse einsteigt, zeigt der Preisunterschied. Lediglich 1.200 Euro trennen die beiden Modelle bei gleicher Motorisierung (E-Tech Full Hybrid 145) und vergleichbarer Ausstattung. Darüber hinaus fallen die aufpreispflichtigen Optionen beim Symbioz auch noch etwas teuer aus als beim Captur. So kostet die optionale Sitzheizung in der getesteten Ausstattungsvariante satte 750 Euro Aufpreis, im vergleichbaren Captur bekommt man sie für 500 Euro. Absetzen kann sich der Symbioz bei den weiteren Sonderausstattungen. So sind beispielsweise das dimmbare Panoramadach oder die elektrische Heckklappe beim kleineren Captur nicht verfügbar. Nichtsdestotrotz steigert man den

Basispreis von 33.950 Euro mit den teuren Extras erheblich; beim Testwagen summiert sich der Gesamtpreis auf 40.340 Euro. Dann sitzt man zwar in einem gut ausgestatteten SUV mit ordentlichem Kofferraumvolumen und überschaubaren Abmessungen, bekommt in puncto Platzangebot für die Insassen und Fahrkomfort aber streng genommen nur Kleinwagen-Format. Die Unterhaltskosten sind dafür moderat. Die jährliche Steuer liegt bei günstigen 60 Euro. Im mittleren Bereich bewegen sich die Versicherungseinstufungen (Haftpflicht 20, Teilkasko 21 und Vollkasko 19). Bei den Garantien gibt sich Renault knausrig: Wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, muss extra zahlen.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 Evolution Multi-Mode-Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1598
Leistung [kW (PS)]	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/3200
0-100 km/h [s]	10,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	4,8 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	0
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.
Preis [Euro]	30.950

#### 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

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	3,7
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,1
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	264/525/802
• Dachlast/Anhängelast [kg]	55/823
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,93
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	n.b.
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	n.b.

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

Vollhybrid (4-Zyl.-Benziner/Elektromotor), Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	105 kW/143 PS
Maximales Drehmoment	250 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	107 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.413/1.797/1.575 mm
Leergewicht/Zuladung	1.498/427 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	492/1.455 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Valladolid, Spanien

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R19 92 V
Reifenmarke Testwagen	Michelin ePrimacy <sup>2</sup>
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/5,0/7,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	129 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.458/467 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	385/765/1.170 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>140 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>63 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>104 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>366 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	674 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/21		
Basispreis Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 Esprit Alpine	33.950 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 23.08.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.340 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	2.108 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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
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	900 Euro° (Paket)

### 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	ab 750 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 598 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.500 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,4**

### AUTOKOSTEN

**2,3**

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

Stand: November 2024  
 Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutak