



Renault Austral E-Tech Full Hybrid 200 Esprit Alpine Multi-Mode-Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (147 kW / 200 PS)

Das erfolgreiche Kompakt-SUV der Franzosen wurde mit einem Facelift dezent aufgewertet. Zu den offensichtlichsten Änderungen zählen eine neugestaltete Front mit moderner Scheinwerfer-Grafik und das auffällige Grill-Design mit den markentypischen Rauten. Am Heck sind die neu gezeichneten LED-Heckleuchten das markanteste Merkmal. Dazu verspricht Renault wichtige Detail-Verbesserungen beim Schaltkomfort, der Akustik und dem Fahrkomfort. Im Test tritt der Austral in der stärksten Motorisierung als E-Tech Full Hybrid 200 und in der höchsten Ausstattungsvariante namens "Esprit Alpine" zum Basispreis von 44.350 Euro an. Dabei überzeugt der Franzose mit seiner umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, die serienmäßig schon gehobenen Ansprüchen Rechnung trägt. Vom Top-Infotainment über alle relevanten Fahrassistentenfunktionen bis hin zur Zwei-Zonen-Klimaautomatik samt Sitz- und Lenkradheizung ist alles vorhanden. Weiter stimmt der Austral dank zügiger Fahrleistungen, großzügigem Raumangebot und gutem Sitzkomfort positiv. Allerdings erlaubt er sich auch Schwächen, die einen Testwagenpreis von über 50.000 Euro in Frage stellen. So zeigt der Dreizylinder-Benziner ein ausgeprägtes Brumm- und Vibrationsverhalten, das vor allem in der Warmlaufphase und innerorts den Fahrkomfort schmälert. Während der Austral mit seiner Hinterradlenkung im Alltagsbetrieb dank geringem Wendekreis nochmal punkten kann, gibt es für die schlechte Rundumsicht nach hinten Abzüge. Zudem fällt der Verbrauch mit 6,2 l Super pro 100 km im ADAC Ecotest - trotz Support durch eine kräftige E-Maschine - nur mäßig aus. **Konkurrenten:** u.a. Ford Kuga, Honda HR-V, MG ZS, Kia Sportage, Nissan Qashqai, Toyota Corolla Cross.

⊕ wendig dank Allradlenkung, umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, kräftiger und effizienter Antrieb

⊖ Rundumsicht eingeschränkt, unkultivierter Motorlauf bei Kaltstart

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,1**

AUTOKOSTEN **3,1**

Zielgruppencheck

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

Ecotest ★★★★★☆

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung von Karosserie und Kofferraum des Austral ist gut bis ordentlich. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen verlaufen gleichmäßig und schmal, die Scheinwerfer sind sauber eingepasst. Es gibt keine Türrahmenverkleidungen, was den Lack in den Innenraum durchscheinen lässt und die Qualitätsanmutung etwas mindert. Der Motorraum präsentiert sich wenig aufgeräumt, zudem sind nicht alle Steckverbindungen vollends isoliert. Der Unterboden ist hauptsächlich im Bereich unter dem Motor verkleidet. Die Mitte, die Seiten und das Heck bleiben offen. Die Verarbeitung im Innenraum ist gut, alle Bauteile sind solide montiert. Vereinzelt finden sich schlecht entgratete Kanten,

wie beispielsweise im Fach der Mittelkonsole. Dort ist es besonders ärgerlich, da man beim Griff in das Fach an der scharfen Kunststoffkante hängenbleiben kann. Die Materialqualität fällt ordentlich aus. Die oberen Bereiche von Instrumententafel und Türverkleidungen sind in der ersten Reihe weich gestaltet. Die Türbrüstungen im Fond sind, wie die unteren Bereiche im gesamten Fahrzeug, aus hartem Kunststoff gefertigt. An den Dachsäulen sind immerhin die A-Säulen mit Stoff bezogen. In der Variante Esprit-Alpine wertet Renault den Innenraum mit schicken blauen Akzent-Nähten sowie Mikrofaser-Stoff an den Sitzen, den Türen und am Lenkrad auf.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,2 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 55 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von rund 885 km. Die maximal mögliche Zuladung des fünftürigen SUV mit vier vollwertigen Sitzplätzen und einem Notsitz liegt bei 460 kg - das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 75 kg transportieren, eine Reling ist serienmäßig verbaut. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis zu 85 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Gebremste Anhänger darf der Franzose bis zu einem Gewicht von 1,5 t ziehen, ungebremste bis zu 750 kg. Der Austral lässt sich mit 4,53 m Länge

und samt Spiegeln 2,09 m Breite noch recht vernünftig in engen Umgebungen bewegen. Renault bietet für den Austral als einer von wenigen Herstellern ein optionales Notrad an. Bestellt man dieses nicht, muss man sich mit dem serienmäßigen Reifen-Reparaturset behelfen, welches nur bei kleinen Schäden eine Weiterfahrt ermöglicht.

⊕ Der Wendekreis fällt mit 10,8 m erfreulich gering aus, was der optionalen Allrad-Lenkung "4Control Advanced" zu verdanken ist. Der in die Tankklappe integrierte Deckel erspart im Alltag einen zusätzlichen Bedienschritt.

3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch vernünftig abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind ordentlich 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. Schade: die serienmäßige Rückfahrkamera ist nicht gegen Verunreinigung geschützt und besitzt auch keine Waschdüse. Die Rundumsicht fällt auf Grund der breiten hinteren Dachsäulen und der nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen der Rücksitzbank nur bestenfalls ausreichend aus. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügen beide Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist. Serienmäßig wird der Austral Esprit Alpine mit Voll-LED-Scheinwerfern und einem einfachen Fernlichtassistenten (autom. auf- und abblenden) ausgeliefert. Gegen Aufpreis zieht ein sogenanntes Matrix-Licht-System ein, das einen blendfreien Fernlichtassistenten ermöglicht. Der Austral aktiviert dabei nicht nur selbstständig das Fernlicht, sondern schattiert beispielsweise andere Verkehrsteilnehmer gezielt aus, um diese nicht zu blenden. Der Vorteil ist eine deutlich bessere Ausleuchtung, sowie ein höherer Komfort für den Nutzer. Das Lichtsystem überzeugt mit einer großflächigen und hellen Ausleuchtung, einzig das Abblendlicht könnte noch etwas intensiver leuchten. Positiv: Das Tagfahrlicht aktiviert auch die Heckleuchten, was für eine bessere Erkennbarkeit sorgt.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für bessere Sicht und weniger Blendung sorgt, ist auch gegen Aufpreis nicht erhältlich.

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 für ein SUV sehr schräg stehende A-Säule. Hinten schränkt 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.

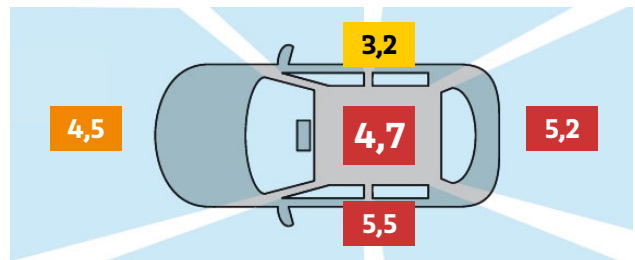
⊕ Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 56 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des



Die Sicht nach hinten im Renault wird durch breite C- und D-Säulen erschwert.

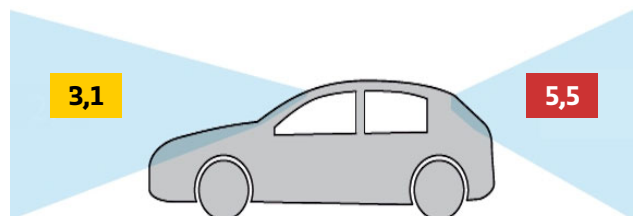
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

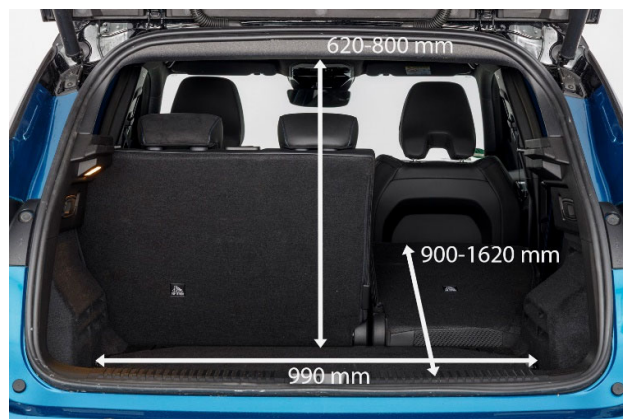


Fahrers. Die Funktion lässt sich auf Wunsch auch deaktivieren. Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld, gegen Aufpreis wird das Renault-Logo beim Ein- und Aussteigen großflächig auf den Boden vor den Vordertüren projiziert. Haltegriffe gibt es auf allen äußeren Sitzplätzen.

⊖ 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.

2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Austral bietet für ein kompaktes SUV einen vernünftig bemessenen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Austral 400 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 520 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 800 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.285 l Volumen verfügbar. Unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 70 l verstauen.

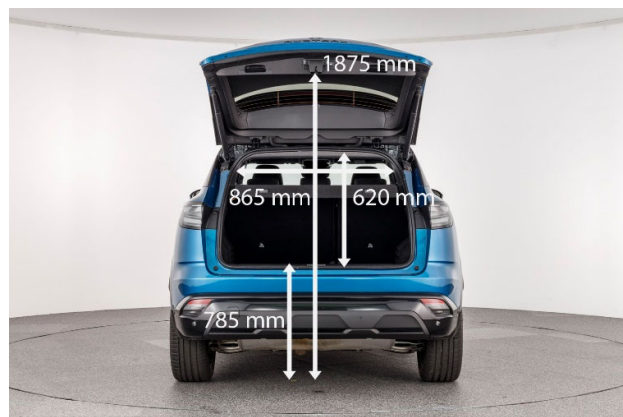


Die Standardkapazität im Franzosen beträgt 400 l (bis unter die Abdeckung). Bei umgeklappter Rückbank und voller Raumnutzung sind bis zu 1.285 l verstaubar.

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 1,90 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, in- nen ergibt sich eine 8 cm hohe Stufe.

⊖ Bei umgeklappten Rücksitzen entsteht keine ebene Ladefläche, sondern eine hohe Stufe. Mit nur einer Leuchte ist der Laderaum ungenügend ausgeleuchtet.



Für große Personen wird es knapp unter der Heckklappe. Die Ladekante fällt mit knapp 79 cm sehr hoch aus, zudem erschwert eine Stufe das Ausladen.

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. Die Entriegelung wird entweder an den Rücksitzen selbst oder per Hebel im Kofferraum betätigt - dann fallen die Lehnenteile selbstständig um. Beim Zurückklappen

muss man auf die Gurte achten, um diese nicht hinter der Rücksitzbank einzuklemmen. Im Kofferraum gibt es Taschenhaken, zwei seitliche Fächer und den Bereich unter dem Kofferraumboden für kleinere Utensilien. Durch die niedrig angebrachten Verzurrösen kann man auch ein Gepäcknetz am Boden einspannen.

2,4 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des Austral wirkt auf den ersten Blick recht aufgeräumt. Das erweist sich durchaus als vorteilhaft, denn man kann sich recht schnell im Renault-SUV zurechtfinden. Das openR Link-Multimediasystem verfügt über einen 12 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 die Einstellung den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren. Schade: Ein Drehregler für die Lautstärke fehlt, die kleinen Touchflächen seitlich am Bildschirmrand wirken wie eine Notlösung. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen eine scharfe Auflösung besitzt und zum Fahrer geneigt ist. Unterhalb befindet sich die separate Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik, die aber nur die Hälfte der Klima-Funktionen abbildet. Ein weiterer Teil (Sitz-, Lenkrad-, und Scheibenheizung) befindet sich am unteren Rand des Zentraldisplays. Hinter dem Multifunktionslenkrad blickt der Fahrer auf das 12 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 grundsätzlichen Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite in ausreichendem Umfang manuell einstellen und der Getriebewählhebel liegt gut 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.

1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Im Bereich der Konnektivität ist der Austral dank Google-Anbindung sehr gut ausgestattet. Mit an Bord sind: ein Digital-Radio (DAB+), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, eine induktive Ladeschale, vier USB-C-Anschlüsse (2x vorn, 2x hinten) sowie die Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Die Sprachsteuerung geschieht über den Google Assistant. Sie arbeitet zuverlässig und schnell, versteht natürliche Sprache und kann sowohl Fahrzeugfunktionen (z.B. Klimatisierung, Fahrmodus) als auch das Infotainment (z.B. Navigationsziele, Radiosender) steuern. Das Navigationssystem basiert auf Google Maps und zeigt neben den aktuellen Verkehrsdaten auch umfassende Zusatzinformationen. Das im Testwagen



Das openR Link-System mit vertikalem 12-Zoll-Touchscreen ist serienmäßig und logisch strukturiert, erfordert jedoch aufgrund des Funktionsumfangs eine Eingewöhnung.

- ⊕ Lob verdient Renault für die praktische Taste zum Einstellen der Fahrassistentenfunktionen. Sie befindet sich links vom Lenkrad und ermöglicht mit zwei schnellen Klicks das Anpassen von Geschwindigkeits- und Spurverlassens-Warnung, sollte man sich von diesen Assistentenfunktionen gestört fühlen.
- ⊖ Die Taste für die elektrische Handbremse befindet sich links vom Lenkrad und ist dort im Falle eines medizinischen Notfalls für den Beifahrer kaum zu erreichen. Ebenfalls unverständlich: Weshalb Renault mit Getriebewählhebel, Wischerhebel und dem Bediensatelliten für das Audiosystem auf der rechten Lenkradseite gleich drei Lenkstockhebel - und damit mindestens einen zu viel - angebracht hat.

verbaute optionale Soundsystem von Harman/Kardon mit 485 W Gesamtleistung liefert einen gehobenen Klang. Hinsichtlich der Personalisierung können vollwertige Nutzerprofile mit Passwortschutz angelegt werden, welche auf den Google Account des Nutzers zugreifen. Darüber hinaus erkennt die Kamera in der A-Säule auf Wunsch den eingespeicherten Nutzer am Gesicht. Das Löschen von privaten Daten wie z.B. Navigationszielen ist möglich, darüber hinaus gibt es differenzierte Einstellungen für die Privatsphäre. Zudem kann die Renault-App mit dem Austral verbunden werden und Fahrzeugdaten abrufen sowie Befehle an das Fahrzeug senden. Via Over-The-Air-Updates kann der Franzose auf dem aktuellsten Softwarestand gehalten werden.

2,2 Raumangebot vorn

Das Raumangebot auf den vorderen Plätzen ist gut. Die Beinfreiheit reicht für rund 1,90 m große Menschen, die Kopffreiheit würde selbst deutlich über zwei Meter großen Personen genügen. Die hohe Seitenlinie und der standardmäßig dunkle

Himmel stören das Raumempfinden, während das optionale, feste Panoramadach für mehr Luftigkeit über den Köpfen sorgt. In der ersten Reihe lässt sich die Ambientebeleuchtung zudem in verschiedenen Farben einstellen.

2,5 Raumangebot hinten

Die zweite Reihe bietet den Insassen etwas weniger Platz. Limitierend ist dort die Kopffreiheit, die bis zu einer Größe von 1,95 m reicht. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, ergibt sich eine großzügige Beinfreiheit, die theoretisch auch für über zwei Meter große Personen noch ausreichen würde. Die Innenbreite nimmt im Vergleich zur ersten Reihe ab, bietet zwei Passagieren aber noch großzügig bemessenen Platz. Subjektiv drücken unter anderem der dunkle Himmel sowie die schmalen Fenster und die hohe Seitenlinie auf das Raumgefühl. Das optionale Panoramaglasdach sorgt für mehr Licht im Innenraum und lässt damit auch den Fond heller werden. In der zweiten Reihe setzt sich die Ambientebeleuchtung nicht fort.



Die zweite Reihe bietet eine gute Beinfreiheit, auch für große Personen. Die Kopffreiheit ist ab ca. 1,95 m Körpergröße begrenzt.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank des getesteten Austral lässt sich serienmäßig in Längsrichtung verschieben, zudem ist die Lehnenneigung einstellbar. Vorn lässt sich Kleinkram in einer großzügig dimensionierten Mittelkonsole in mehreren Staufächern unterbringen. Die Ladeschale für das Smartphone liegt perfekt zur Hand, sie ist in eine verschiebbare Abdeckung über der Mittelkonsole integriert. Die Türfächer vorn sind nicht allzu groß,

aber so gestaltet, dass man Ein-Liter-Flaschen problemlos unterbekommt. Das Handschuhfach hingegen ist klein, unbeleuchtet und nicht abschließbar. Für die Fondinsassen gibt es nur wenige Ablagemöglichkeiten. So müssen Netztaschen an den Vordersitzlehnen und zwei Becherhalter in der ausklappbaren Mittelarmlehnen neben den recht klein geratenen Türfächern ausreichen.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Der Austral verfügt über ein konventionelles Stahlfederfahrwerk mit einer McPherson-Vorderachse und einer Mehrlenker-Hinterachse. Grundsätzlich ist die Fahrwerks-Charakteristik recht ausgewogen zwischen Sportlichkeit und Komfort. Im Stadtverkehr gelingt es dem Austral welligen Asphalt ordentlich von den Insassen fernzuhalten. Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel pariert der Franzose trotz großer 20-Zoll-Räder noch annehmlich. Die Hinterachse agiert dabei unsensibler als die Vorderachse, was sich auch beim Überfahren

von Querfugen und Geschwindigkeitshügeln bemerkbar macht. Auf der Landstraße arbeitet das Fahrwerk weitgehend gut, da der Aufbau bei langen Wellen und zügig gefahrenen Kurven recht ruhig liegt und nie überfordert wirkt. Aufbrüche am Straßenrand und kurze aufeinanderfolgende Wellen, isoliert es aber nicht zur vollen Zufriedenheit. Auf der Autobahn vermittelt das Fahrwerk eine gute Kontrolle über den Austral und überzeugt auf den meisten Abschnitten mit gutem Fahrkomfort.

2,5 Sitze

⊕ Ab Werk sind die Vordersitze in der Top-Version "Esprit Alpine" elektrisch verstellbar und bieten zudem eine

Memoryfunktion. Der Fahrersitz verfügt über eine elektrische Vier-Wege-Lordosenstütze und eine rudimentäre

Massagefunktion mittels der Lendenwirbelstütze. Für die Beifahrerseite gibt es keine Lordosenstütze. Lehnen und Sitzflächen sind gut konturiert und straff gepolstert. Die Sportsitze der getesteten Ausstattungsvariante bieten mit ihren ausgeprägten Wangen einen wirklich guten Seitenhalt. Die Mittelarmlehne ist zwar nicht verschiebbar, passt aber für

die meisten Körperstaturen und zu den Armlehnen in den Türen. Die hinteren Sitze sind weniger 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.

2,5 Innengeräusch

⊕ Das SUV bietet einen guten bis ordentlichen Geräuschkomfort, was nicht zuletzt an der serienmäßig verbauten Akustikverglasung der vorderen Seitenscheiben liegt. Der Antrieb ist grundsätzlich leise und wird nur bei höheren Lasten deutlich hörbar, im EV-Modus verstummt der Antrieb auf angenehme Weise. Die Abrollgeräusche der 20-

Zoll-Bereifung sind zu hören, maßgeblich bestimmen aber die Windgeräusche den Geräuschpegel, wenn man das Ortsschild hinter sich lässt. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 66,6 dB(A) bei 130 km/h fährt der Austral in diesem Kapitel ein weitgehend gutes Ergebnis ein.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der Austral ist immer mit einer Zweizonen-Klimaautomatik ausgestattet. Die Intensität des Gebläses kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer und Beifahrer gemeinsam. Den hinteren Mitfahrern steht keine eigene Klimaregelung zu, sie bekommen dennoch Frischluft über zwei Luftausströmer in der Mittelkonsole und weitere unter den Vordersitzen. Die

getönten hinteren Seitenscheiben und das abgedunkelte Heckfenster gehören ebenfalls zum Serienumfang, Rollos für die Fondinsassen gibt es jedoch nicht. An kalten Tagen sorgen die serienmäßig beheizbaren Vordersitze und die Lenkradheizung für Wohlbefinden, die mittels dünner Drähte beheizbare Frontscheibe kostet allerdings Aufpreis. Die Fondsitze lassen sich nicht beheizen, auch eine Standklimatisierung ist nicht zu haben.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen

⊕ Der Antrieb besteht aus einem 1,2 l großen Turbobenziner mit drei Zylindern, der von zwei Elektromotoren flankiert wird. Eine der beiden Elektromaschinen greift bei Bedarf dem 130 PS starken Verbrenner mit 70 PS unter die Arme. Insgesamt stehen so bis zu 200 PS zur Verfügung, die für souveräne Fahrleistungen sorgen. Den Zwischensprint von 60 auf 100

km/h absolviert der Franzose in 4,4 Sekunden, von 80 auf 120 km/h braucht er mit 5,1 s kaum länger. Den Zwischensprint beim Abbiegen und Einfädeln schafft der Austral in schnellen 1,5 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,4 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h.

3,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Während der Austral im rein elektrischen Fahrbetrieb ohne Antriebsgeräusche und Vibrationen dahin stromert, trübt der Verbrenner das Bild. Vor allem in der Warmlaufphase läuft der Dreizylinder unkultiviert, vibriert und brummt, was man vor allem im Zeitalter der Elektroautos nicht mehr gewohnt ist. Nach Erreichen der Betriebstemperatur bzw. mit zunehmender Geschwindigkeit und einem damit einhergehenden erhöhten Niveau an Geräuschen und Vibrationen durch die Fahrbahn, tritt der Dreizylinder in den Hintergrund und wird dann nicht mehr als störend wahrgenommen. Das Ansprechverhalten ist zumeist spontan und gut kalkulierbar. Die

Leistungsentfaltung geht in Ordnung, wobei der Austral sporadisch kurze Unterbrechungen im kräftigen Vorwärtsdrang offenbart. Die Anschlüsse von elektrischem zu verbrennungsmotorischem Vortrieb harmonisieren in den meisten Fällen gut.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault verbaut im Austral E-Tech ein sogenanntes "Multi Mode"-Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Mit dem Facelift sollen die vormalig häufigen und hektischen Übersetzungswechsel dank überarbeiteter Getriebesteuerung der Vergangenheit angehören. In der Tat arbeitet das Getriebe nun besser, aber weiterhin nicht auf dem Niveau von guten Doppelkupplungs- oder Wandler-Getrieben. Hier und da lassen sich noch

unpassende Wechsel der Übersetzung spüren, vor allem wenn man den Austral sportlich bewegt. Das Anfahren gelingt nun komfortabler und wird kaum noch von Rucken begleitet. Im EV-Modus gleitet der Austral ohne Kritik am Getriebe dahin. Die Rekuperationsleistung kann über Schaltwippen am Lenkrad verändert werden. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe bietet der Austral auch eine Auto-Hold-Funktion.

2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

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

ist unter Fahrsicherheitsaspekten als sicher einzustufen, was neben der guten Abstimmung vor allem auf die potente Bereifung vom Typ Michelin Pilot Sport 4 zurückzuführen ist. Letztere hilft dem Austral auch unter fahrdynamischen Gesichtspunkten einen guten Eindruck zu hinterlassen. Spurrinnen beeinflussen die Stabilität nicht über Gebühr, die Traktion des Fronttrieblers ist selbst bei beherztem Gasgeben in niedrigen Geschwindigkeitsbereichen zumeist gut.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Austral kann überzeugen. Sie zentriert gut fühlbar, was unter anderem eine entspannte Geradeausfahrt ermöglicht. Auch die Präzision der Lenkung kann überzeugen: Kurven lassen sich zielsicher durchfahren, ohne größere Korrekturen vorzunehmen. Allerdings gilt dies erst, wenn man sich an die sehr direkte Auslegung der "4 Control advanced"-Allrad-Lenkung gewöhnt hat. Die Allradlenkung sorgt dank ihrer direkten Übersetzung (2,3 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag) für einen angenehm

geringen Lenkaufwand beim Rangieren und Abbiegen. Da die Räder bei Geschwindigkeiten über 50 km/h gleichsinnig einlenken, wirkt der Austral trotz direkter Lenkung beim Spurwechsel nicht nervös. Voraussetzung dafür ist die richtige Einstellung im Menü, wo sie die Allrad-Lenkung agiler oder etwas zurückhaltender abstimmen lässt. Die erforderlichen Lenkkräfte sind für den Alltag angenehm abgestimmt und können im Menü in zwei Stufen angepasst werden.

2,0 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 33,3 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) - ein wirklich guter Wert. Allerdings spricht die Bremse recht spitz an und verlangt dem Fahrer

wohldosierte Eingaben ab. Auch die Dosierbarkeit leidet darunter: Sanftes und ruckfreies Abbremsen fordert dem Fahrer eine erhöhte Aufmerksamkeit ab.

1,6

SICHERHEIT

0,6

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In der Ausstattungsvariante Esprit Alpine hat der Austral (abgesehen vom Einparkassistenten) bereits alle Fahrassistentenfunktionen an Bord, die Renault für das SUV anbietet. Er warnt vor einem zu geringem Abstand zum Vordermann, vor Querverkehr beim Rückwärtsfahren (inkl. Bremsfunktion) und leitet sowohl innerorts als auch außerorts selbstständig eine Notbremsung ein. Zudem warnt der Renault vor Objekten im toten Winkel, vor rückwärtig nahenden Verkehrsteilnehmern beim Öffnen der Türen und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei. Er hält den Abstand zum vorausfahrenden Fahrzeug, bietet allerdings nicht die Option eines klassischen Tempomats ohne Abstandsregelung. Weiter gibt es einen Limiter, der das Tempo stumpf abgeregelt. Darüber hinaus erkennt der Espace dank der Verkehrszeichenerkennung serienmäßig Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an, und bietet eine Übernahme in die Geschwindigkeitsregelung. In der Praxis liegt die Trefferquote - wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 %, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. Die Spurfunktionen des Austral reichen vom Spurhalteassistenten, der beim Verlassen der Fahrspur in die Spur zurücklenkt, bis hin zum Spurführungsassistenten, der den Austral zeitweise mittig in der Fahrspur hält. Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Austral die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat. Zudem schlägt das System eine Pause vor, sobald der Renault von einer Ermüdung des Fahrers ausgeht. Das optionale Head-Up-Display kann die Fahrsicherheit durch kürzere Blickabwendungszeiten weiter steigern. Positiv: Die Fahrassistenten-Einstellungen (u.a. Tempolimit-Warner und Spurhalteassistent) lassen sich gesammelt über die Taste links vom Lenkrad einstellen.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm erhält der Renault Austral bei der Insassensicherheit gute 88 Prozent der möglichen Punkte (Test 11/2022). In der Gesamtwertung fährt er damit 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 bieten für bis zu zwei Meter große Personen 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Fondinsassen wird dem Fahrer angezeigt. Dank des serienmäßigen eCall-Notrufsystems wird nach einem Unfall automatisch ein Notruf mit Übermittlung der Fahrzeugposition und -daten abgesetzt. Ein Kofferraum-Trennnetz, welches die Insassen im Notfall vor dem Ladegut zu schützen kann, ist optional erhältlich.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Renault Austral gute 83 Prozent der möglichen Punkte bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm (Test 11/2022). 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 ausreichenden Einklemmschutz. Darüber hinaus gibt es unter dem Rückspiegel am Brillenfach einen ausklappbaren Spiegel zum beobachten der Kinder auf der Rücksitzbank.

⊖ Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren. Auf dem Mittelsitz der Rückbank sind laut Anleitung keine Kindersitze erlaubt.

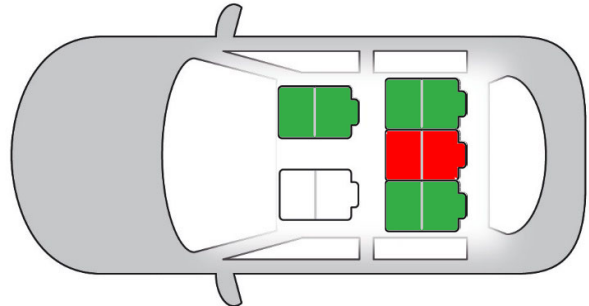
3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Renault Austral bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm (Test 11/2022) nur 69 Prozent der möglichen Punkte. Da das Faceliftmodell noch keinem erneuten Test unterzogen wurde, muss vorerst dieses Ergebnis als Einschätzung herangezogen werden. Ein automatisches

⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb des Kofferraumbodens und sind bei beladenem Kofferraum schlecht zu erreichen.

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)

Notbremssystem, das Fußgänger und Fahrräder erkennt, ist serienmäßig verbaut. Es kann einen Aufprall möglichst verhindern oder abschwächen, wodurch das Verletzungsrisiko sinkt.

2,1 UMWELT/ECOTEST

3,1 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Austral E-Tech Full Hybrid 200 liegt im Ecotest bei 6,2 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 163 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 29 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt der Hybridantrieb eine Verbrauchseinsparung, da er hier öfters rein elektrisch unterwegs ist: 4,7 l/100 km weist der ADAC Ecotest hier aus. Außerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 5,8 l und auf der Autobahn bei 7,9 l Super pro 100 km.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Austral E-Tech Full Hybrid 200 punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt hier volle 50 Zähler im ADAC Ecotest. Insgesamt sammelt der Renault also 79 Punkte und somit vier Sterne im ADAC Ecotest. Auch bei der

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,7		
Durchschnitt	6,0D	7,7B	
Landstraße	5,8		
Durchschnitt	4,8D	5,6B	
Autobahn	7,9		
Durchschnitt	6,6D	7,6B	
Gesamtverbrauch	6,2		
Durchschnitt	5,5D	6,5B	

Überprüfung der Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

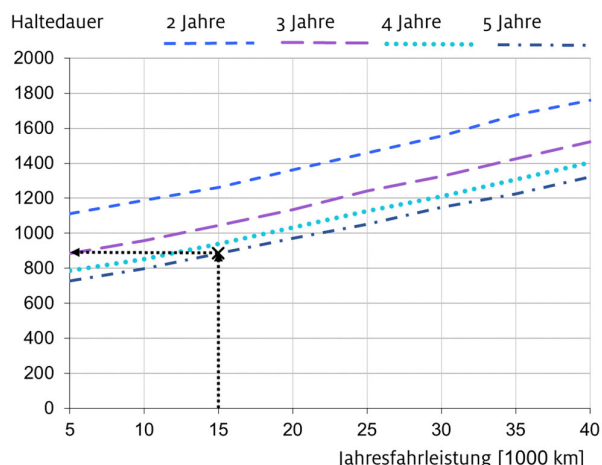
3,1 AUTOKOSTEN

3,1 Monatliche Gesamtkosten

Der Renault Austral E-Tech Full Hybrid ist ab 39.450 Euro zu haben. Die getestete Version Esprit Alpine kostet ab 44.350 Euro und hat bereits serienmäßig schon sehr viele Extras an Bord. Dazu zählen neben dem sportlichen Styling im Exterieur mit 20-Zoll-Felgen auch die wertig anmutenden Sportsitze. Erfreulich ist, dass der Austral in dieser Variante eigentlich kaum noch weitere Ausstattungen benötigt. Besondere Extras wie das Matrix-LED-Licht oder die Allrad-Lenkung heben den Austral nochmal auf ein höheres Niveau, sind aber kein Muss. Der gut ausgestattete Testwagen präsentiert das französische Kompakt-SUV in seiner besten Form, kostet aber auch über 52.000 Euro. Die Fixkosten sind dafür noch moderat. Die Kfz-Steuer beträgt 52 Euro, die Einstufungen bei der Versicherung sind zumindest noch überschaubar. Die Haftpflicht-Typklasse liegt bei 21, die Teilkasko bei 21 und Vollkasko bei 24. Renault gibt auf das ganze Auto nur zwei Jahre Garantie und lässt sich eine längere Garantielaufzeit extra bezahlen.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 883 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Austral Mild Hybrid 160 Evolution Automatik	Austral E-Tech Full Hybrid 200 Evolution Multi-Mode-Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	3/1199
Leistung [kW (PS)]	116 (158)	147 (200)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	270/1800	n.b./1750
0-100 km/h [s]	9,7	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,5 l S	4,8 l S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	148	109
Versicherungsklassen KH/VK/TK	21/21/24	21/21/24
Steuer pro Jahr [Euro]	144	52
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	823	827
Preis [Euro]	34.700	39.250

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-Haftpflicht
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	2,7
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	238/476/764
• Dachlast/Anhängelast [kg]	45/892
Benötigte Verkehrsfläche [m²]	8,27
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	83,1
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	207

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter 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		
Voll-Hybrid (3-Zyl.-Turbo-Benziner/Elektromotor), Euro 6e-bis-FCM (WLTP) 36EC, Otto-Partikelfilter		
Hubraum		1.199 ccm
Leistung	147 kW/200 PS bei 4.500 1/min	
Maximales Drehmoment	n.b. Nm bei 1.750 1/min	
Kraftübertragung		Frontantrieb
Getriebe		6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit		180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h		8,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)		4,80 l
CO ₂ -Ausstoß		109 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert		n.b.
Klimaanlage Kältemittel		R1234yf
Reifengröße (Serie)		235/45 R20
Länge/Breite/Höhe	4.533/1.825/1.645 mm	
Leergewicht/Zuladung		1.613/477 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt		527/1.736 l
Anhängelast ungebremst/gebremst		750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast		85/75 kg
Tankinhalt		55 l
Garantie Allgemein/Rost		2 Jahre/12 Jahre
Produktion		Palencia, Spanien

ADAC MESSWERTE	
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	33,3 m
Reifengröße Testwagen	235/45 R20 100V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4 SUV
Wendekreis links/rechts	10,8/10,6 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,7/5,8/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	140 g/km (WTW* 163 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	66,6 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.682/460 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	400/800/1.285 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	112 Euro
Fixkosten	162 Euro	Wertverlust	483 Euro
Monatliche Gesamtkosten			883 Euro
Steuer pro Jahr			52 Euro
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK			21/21/24
Basispreis Austral E-Tech Full Hybrid 200			
Esprit Alpine Multi-Mode-Automatik			44.350 Euro
INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG			
Pressefahrzeug			EZ: 24.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung			52.291 Euro
Km-Stand bei Testbeginn			4.673 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. ¹ 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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	800 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/800 Euro° (Paket)
Head-up-Display	800 Euro° (Paket)
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
Spurwechselassistent	Serie
INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie
AUSSEN	
Anhängerkupplung	ab 449 Euro
Metalllackierung	Serie
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1.000 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	2,1
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,2
Licht und Sicht	3,1	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	2,1	Fahreigenschaften	2,1
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,1
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,3	Bremse	2,0
Innenraum	2,4	Sicherheit	1,6
Bedienung	2,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,6	Passive Sicherheit - Insassen	2,0
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	3,3
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	2,1
Komfort	2,5	Verbrauch/CO2	3,1
Federung	2,8	Schadstoffe	1,0
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,5		
Klimatisierung	2,2		

Stand: November 2021

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

Stand: November 2025
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milikutat