

RENAULT REVIEW

So urteilt die Presse...

RENAULT SCÉNIC MODERNE ARCHITEKTUR

Die Vorzüge, die den Urvater der Kompaktvans bereits 1996 in die Erfolgsspur brachten, besitzt der Enkel immer noch – allerdings in neuem Design und mit neuer Technik. Geblieben ist das vorbildliche Platzangebot. Hinzu kamen sparsame und schadstoffarme Motoren sowie eine ausgewogene Fahrwerksauslegung. Damit bekräftigt der Renault Scénic den Führungsanspruch des französischen Herstellers im Kompaktvan-Segment.

Der 4,34 Meter lange Scénic verfügt über einen üppig dimensionierten Radstand von 2,70 Metern und misst in der Höhe 1,68 Meter. Dies ermöglicht ein ausgezeichnetes Platzangebot für Passagiere und Reisegepäck. Hier zählt der Scénic zu den



Besten seiner Größenklasse. Die Kopffreiheit vorn beträgt 96,8 Zentimeter und stellt damit einen Bestwert in der Klasse dar. Auch in puncto Ladekapazität zählt der Scénic zu den Klassenbesten.

Renault kombiniert dieses gute Platzangebot mit einer ergonomisch durchdachten Sitzposition. Der Fahrersitz lässt sich ab Werk um sieben

Zentimeter in der Höhe verstellen. Damit verbindet der Scénic die Vorteile einer Limousine-komfortablen Sitzposition mit der souveränen Übersicht des Kompaktvan-Fahrers auf das Verkehrsgeschehen. Die Folge: Die Rundumsicht ist für den Fahrer ausgezeichnet.

Gut fahren! 27. Februar 2011

TWINGO STADTZWERG

Als einziger bietet der 3,60 Meter lange Franzose vier nicht allzu großen Erwachsenen annehmbare Plätze. Sein Trick: Hinten hat er zwei längs verschiebbare Einzelsitze, die je nach Bedarf entweder Knien oder Gepäck mehr Raum gewähren. Und den guten Federungskomfort genießen. Keiner bügelt so geschmeidig über löchrigen Asphalt wie der Franzose.



25 März 2011



MODUS GANZ SCHÖN FLOTT

In den Modus passt überraschend viel rein. Das Bandmaß zeigt beim immer noch flott aussehenden Modus zwar nur eine Länge von 3,87m, durch seine Höhe von 1,59 m bietet er aber Platz wie ein Großer. Für zumindest vier Erwachsene gibt es zudem ausreichend Platz. Kleinwagenmief? Kennt er nicht. Selbst Hinterbänkler müssen sich nicht verkriechen. Alles in allem ist der Modus einer für Erwachsene, die im Herzen jung geblieben sind.



20. Februar 2011

RENAULT LAGUNA GRANDTOUR VIER GEWINNT

Nach rund drei Jahren wird der Laguna fit gemacht für die heiß umkämpfte Mittelklasse. Wir haben den Top-Diesel namens dCi 180 in der GT-Ausstattung näher unter die Lupe genommen. Das Cockpit präsentiert sich sauber verarbeitet. Ein angenehmer Zeitgenosse ist das Aggregat. Aus zwei Liter Hubraum holt es 178 PS. Das maximale Drehmoment von 400 Newtonmeter liegt bei 2000 Umdrehungen an. In der Fahrpraxis gefällt der Selbstzünder mit Durchzugstärke und Laufruhe. Im Laguna GT zählt eine Allradlenkung zum Serienumfang. In der Tat lässt



sich der so ausgerüstete Renault äußerst präzise ums Eck zirkeln. Als Kombiversion Grandtour kostet der Laguna dCi 180 GT 32.900 Euro und bietet eine umfangreiche Ausstattung. Eines muss man Renault lassen: Die Vierradlenkung ist in der Klasse

des Laguna einzigartig und sorgt tatsächlich für mehr Agilität. Weitere Punkte sammelt der Mittelklassler für den laufruhigen Dieselmotor mit 180 PS und das gute Preis-Leistungsverhältnis.



März 2011

RENAULT MEGANE COUPE-CABRIOLET SONNE DAS GANZE JAHR

Wer einmal beobachtet hat, wie ein Autodach auf Knopfdruck einen komplizierten Faltvorgang startet und nach kurzer Zeit im Kofferraum verschwindet, dürfte von dieser Technik begeistert sein. Schließlich macht ein so ausgeklügeltes Mechanismus aus einem Auto gleich zwei: ein Coupé und ein Cabrio. Das Renault Mégane Coupé-Cabriolet und der überarbeitete VW Eos beherrschen diese Verwandlung in Perfektion. Und weil ihre Klappdächer serienmäßig mit großen Panoramascheiben bestückt sind, versprühen sie sogar im Winter echtes Cabrio-Feeling. Der Mégane überzeugt mit einer soliden Schaltung und gutem Ansprechverhalten. Die Federung des Franzosen passt ideal zum gemütlichen Charakter. Der Mégane will nicht sportlich sein, er liebt die gemütliche Geradeausfahrt. Gegen den selbstbewussten Grundpreis



des Eos von 32550 Euro wirkt der Mégane fast wie ein Schnäppchen. Mit der AUTO-ZEITUNG-Normausstattung bestückt, liegen mehr als 4000 Euro zwischen den beiden. Weil sich der Mégane nirgendwo eine wirkliche Blöße gibt, darf er nach diesem Test durchaus als günstige Alternative zum Wolfsburger gesehen werden.



2. März 2011

MEGANE GRANDTOUR LEISTUNGSSTARK

Das GT-Line-Paket steht dem Renault gut. Es beinhaltet neben geänderten Front- und Heckschürzen spezielle 17-Zöller und ein sehr trocken federndes Sportfahrwerk mit 12 Millimeter Tieferlegung. Das Cockpit hat Charme und Stil. 130 PS holt der Mégane aus 1,4 Liter Hubraum, und der TCE ist ein angenehmes Aggregat – lebhaft, leise, durchzugstark und mit den besten Fahrleistungen gesegnet.



März 2011



RENAULT TRAFIC GEREIFTES SPARMOBIL

Der Euro-5-dCi bietet eine um zehn Newtonmeter höheres Drehmoment als sein 700 Euro günstigerer Euro-4-Bruder. Schon nach wenigen gefahrenen Kilometern wird klar, dass diese Motorisierung ein sehr harmonisches Antriebspaket für den 2,8-Tonner darstellt. Die Kraftentfaltung beim Beschleunigen erfolgt gleichmäßig, mit einem leichten Kick knapp unterhalb von 2000 Touren. Die Zwei-Liter-Maschine fühlt sich aber auch bei deutlich niedrigeren Drehzahlen sehr wohl und zieht den Traffic in größeren Gängen zuverlässig aus dem Drehzahlkeller – gute Bedingungen also für verbrauchsarmes Fahren. Der Traffic bringt löblicherweise serienmäßig einen geteilten Spiegel mit Weitwinkelfeld mit. Auch ansonsten ist die Bedienung des Traffic überwiegend selbsterklärend und untadelig. Auf der Verbrauchsrunde präsentiert sich der Traffic in Bestform und unterbietet voll beladen die Sieben-Liter-Marke – Bravo!



Den Fuhrparkleiter freut außerdem, dass beim Update auch gleich die Wartungsintervalle gestreckt wurden. Die Euro-5-Varianten müssen jetzt nur noch alle 40000 Kilometer zum Service (zum Vergleich Euro 4: alle 30000 Kilometer). Es scheint also, als hätte der Traffic tatsächlich das Beste noch vor sich.



März 2011

KANGOO RAPID MAXI TRANSPORTER UND FAMILIENKUTSCHE

Morgens mit drei Kollegen zur Baustelle, in der Mittagspause noch schnell ein Paket Trockenbauplatten holen, abends dann mit den Kindern ins Kino. So ungefähr könnte in der Praxis der Einsatz des Kangoo Rapid Maxi mit Doppelkabine aussehen. Ganz gleich ob Personen oder Ladung – ins Innere gelangt man leicht. Hinten sorgen Doppelflügeltüren mit einer europalettentauglichen Breite von 1,22 m für bequemes Beladen. Auch die niedrige Ladekante macht es einfach, selbst schwere Sachen umstandslos unterzubringen. Der Turbodiesel überzeugt mit einem geringen Verbrauch: In der Stadt genügen ihm 5,9 Liter, außerstädtisch 5,0 Liter. Das Cockpit des Kangoo bietet viel Platz, die Innenraumhöhe über den Vordersitzen beträgt über 1 m. Vom Fahrverhalten her gibt es bei dem fast 4,6 m langen Kangoo Maxi nichts zu beklagen. Insgesamt ist der Kangoo Rapid Maxi mit Doppelkabine flexibel einsetzbar und bietet für 16630 Euro viel Nutzwert.

bauhandwerk März 2011



DACIA LOGAN MCV FÜR EINE HANDVOLL EURO

Bekannte Klage: Heutzutage sind Autos einfach viel zu teuer. Passende Antwort: Der Dacia Logan MCV, ein großer Kombi für kleines Geld. Mehr Neuwagen für weniger Geld gibt es nirgends: Der Dacia Logan MCV ist zwar weder Schönheit noch Temperamentbündel, doch bietet er Platz für bis zu sieben Insassen oder Unmengen von Gepäck. Und sein Einstiegspreis von 7990 Euro ist ein gewaltiges Kaufargument. Keine Schwächen zeigt das Billigauto beim Fahren: Nicht besonders agil, aber sehr gutmütig zieht es seine Kreise. Der Fahrwerkskomfort kann insgesamt überzeugen, auch wenn schlechte Straßen deutlich zu den Insassen durchschlagen. Als Motor verrichtet im Testwagen das Top-Triebwerk des Modells



seinen Dienst: ein 1,6-Liter-Benziner mit 77 kW/105 PS, der den nur rund 1,2 Tonnen schweren Kombi problemlos im Griff hat. Gespart wurde an Design, Materialauswahl und Ausstattung. Einen „billigen“ Eindruck im negativen Wortsinne macht der Logan dabei aber nicht.



21. März 2011