



## Renault Kadjar ENERGY TCe 165 Bose Edition

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Dem SUV-Trend folgend bietet Renault seit 2015 den Kadjar als modernes Kompakt-SUV an. Es folgt dem wenig erfolgreichen Koleos der ersten Generation nach. Für den Kadjar griffen die Franzosen auf den technisch verwandten Qashqai der japanischen Konzernschwester Nissan zurück und gestalteten ein eigenständiges Äußeres sowie einen Renault-typischen Innenraum. Trotzdem lässt sich der Eindruck nicht ausräumen, dass die Franzosen bei der Entwicklung des Kadjar nicht mit Herzblut bei der Sache waren. Man hat zwar ein ordentliches Ergebnis abgeliefert - mehr als Dienst nach Vorschrift war das aber nicht. Es fehlen besondere Eigenschaften und Ausstattungen, die sonst Renault-Modelle auszeichnen.

Um nicht falsch verstanden zu werden: der Kadjar ist kein schlechtes Auto. Aber gerade im Vergleich zu einem aktuellen Renault Scénic fällt er deutlich ab. Wo der französische Van eine innovative Mittelkonsole, unzählige Fächer im Innenraum und variable Sitze anbietet, geht das kompakte SUV weitgehend leer aus - nicht mal 1-Liter-Flaschen finden in den Türfächern Platz, um nur ein Beispiel zu nennen.

Die getestete Kadjar-Variante kann auch unterwegs nicht so richtig begeistern. Das Fahrwerk ist arg straff, ohne deswegen Sportlichkeit zu bieten. Der Turbobenziner braucht Drehzahlen, um aus seiner Lethargie zu erwachen. Und beim Schalten benötigt man Konzentration und Gefühl, um die Gänge geschmeidig zu wechseln. All das kann ein Scénic besser, bietet überdies mehr Platz und kostet nicht viel mehr. So ist der Kadjar unterm Strich ein durchschnittlich gutes Auto, das dann interessant ist, wenn man etwas mehr Bodenfreiheit benötigt - oder einfach die Form schön findet. **Konkurrenten:** u.a. KIA Sportage, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, VW Tiguan.

⊕ gutes Platzangebot vorn, geräumiger Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg

⊖ mäßiger Fahrkomfort, unharmonischer Antrieb, typische Renault-Tugenden (z.B. Ablagen und Variabilität) fehlen

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 2,3

### Zielgruppencheck

Familie 2,8

City 3,5

60+ Senioren 2,4

Langstrecke 3,2

Transport 2,6

Fahrspaß 3,0

Preis/Leistung 2,6

EcoTest ★★☆☆☆

## 2,7 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,8 Verarbeitung

Die Karosserie des Kadjar ist sauber verarbeitet, ihre Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen insgesamt schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung in der Mitte und im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor und die Seiten sind aber gut verkleidet und geschützt. Der Innenraum wirkt in der gewählten Farbgebung des Testwagens etwas trist, ist aber gut verarbeitet. Im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorne wird weicher Kunststoff ver-

baut. Die Armauflagen in den Türen sind mit gepolsterten Leder einlagen versehen. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt.

⊖ Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, den man manuell ausklappen und gezielt positionieren muss, während man gleichzeitig die schwere Motorhaube zu halten hat. Keine kundenfreundliche Lösung, in dieser Fahrzeugklasse wäre eine Gasdruckfeder durchaus angemessen.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Renault Kadjar mit seinem 55-Liter-Tank einen Aktionsradius von etwa 775 km. Die Zuladung des Testfahrzeugs fällt mit 479 kg durchschnittlich aus, sie reicht immerhin für vier normalgebaute Erwachsene samt Gepäck.

Der Kadjar bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt, Dachträger kann man an den praktischen Dachschienen sicher befestigen. Bis 1.800 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 730 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf bis 75 kg betragen - das sollte auch für einen Fahrradträger mit zwei schweren Pedelecs reichen. Der Wendekreis des

Kompakt-SUV beträgt 11,5 Meter. Mit knapp 4,45 m Außenlänge ist der Kadjar noch kompakt genug. Als störend in der Stadt kann sich aber die Breite von 2,06 m (inklusive Außenspiegel) erweisen.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer helfen kann. Ein Notrad gibt es als Option, allerdings nicht für die Bose Edition-Ausstattung des Testwagens - der in der Reserveradmulde verbaute Subwoofer lässt für ein Notrad keinen Platz mehr. Für einen Wagenheber wäre noch ausreichend Raum vorhanden, ein Radschlüssel ist im Testwagen installiert. Der Tankdeckel muss umständlich über einen Hebel im Innenraum entriegelt werden.

### 3,0 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende passabel abschätzen kann, fällt es vorne nicht so leicht, weil sich das vordere Ende dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten schlecht, was auch an der recht schmalen Heckscheibe und dem hohen Heckabschluss liegt. Letzteres führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto sehr schlecht erkennen kann; die optionale Rückfahrkamera ist folglich sehr empfehlenswert. Parksensoren vorn und hinten gibt es serienmäßig, man kann sie gegen Aufpreis um einen Parkassistenten erweitern. Die Außenspiegel sind angenehm groß, aber nur der linke verfügt über einen asphärischen Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Kadjar ein noch zufriedenstellendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind vor allem die breiten D-Säulen.



Die Sicht gerade nach schräg hinten ist beim Kadjar sehr stark eingeschränkt. Die aufpreispflichtige Rückfahrkamera wird so zum Pflichtkauf.

⊕ In der Bose Edition-Ausstattung verfügt der Kadjar serienmäßig über Voll-LED-Scheinwerfer, jedoch ohne Kurvenlicht. Innerorts werden die Nebelscheinwerfer als statisches Abbiegelicht separat zugeschaltet, allerdings verfügen sie über Halogen-Leuchtmittel, die eine gelbere Lichtfarbe als die LED-Scheinwerfer haben. Die Straßenausleuchtung des Abblendlichts ist mit der verbauten Projektionstechnik gut. Ein Fernlichtassistent, der für entgegenkommende oder vorausfahrende Verkehrsteilnehmer automatisch abblendet, ist serienmäßig an Bord.

### 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Kadjar bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 56 cm über der Straße in idealer Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt etwas hoch und ist damit der einzige Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es drei Haltegriffe - der Fahrer muss leider ohne auskommen. Die Türen werden nur an zwei Positionen sicher gehalten; dazwischen bleiben sie bei ebenem Stand auch in Position, aber schon bei geringer Fahrzeugneigung arretieren sie nicht mehr zuverlässig. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Kadjar serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt

### 2,4 Kofferraum-Volumen

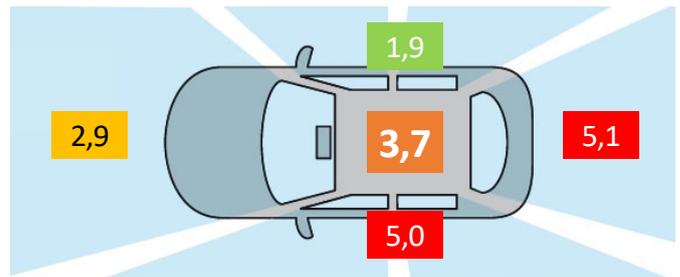
⊕ Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 390 Liter. Befindet sich der doppelte Kofferraumboden in der oberen Position, ergibt sich darunter ein Stauvolumen von etwa 35 Liter (diese sind in den 390 l Standard-Volumen bereits enthalten). Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 550 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu zehn Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 770 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.330 Liter Volumen verfügbar.

### 2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Kadjar nicht. Mit der Hand lässt sich die Klappe leicht öffnen und schließen, die elektrische Entriegelung und die zwei Griffmul-

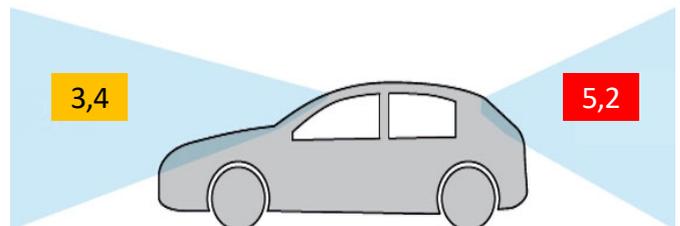
### Rundumsicht

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.



geöffnet und gestartet werden kann. Die Möglichkeit wie bei anderen originären Renault-Modellen, über manuelle Verriegelung an der Fernbedienung die Keyless-Funktion zu deaktivieren, gibt es beim auf dem Nissan-Modell Qashqai basierenden Kadjar leider nicht. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Mit 390 l Volumen ist der Kofferraum des Kadjar von klassenüblicher Größe. Störend ist die relativ hohe Ladekante.

den in der Innenverkleidungen machen es bequem. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Einziger wirklicher Kritikpunkt ist die

hohe Ladekante: sie liegt 76 cm über der Straße, Gepäck muss weit angehoben werden.

Immerhin stört innen an der Ladekante keine Stufe, wenn der doppelte Boden in der oberen Position ist - das macht das Ausladen leicht. Da die Heckklappe nur etwas über 1,85 m hoch öffnet, sollten groß gewachsene Menschen auf

### 2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das Umklappen funktioniert einfach und recht leichtgängig, es müssen weder Kopfstützen abgezogen noch Gurte ausgehängt werden; die Entriegelung kann dabei sowohl von der Rückbank als auch vom Kofferraum aus über Hebel erfolgen. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein Fach im Kofferraumboden, vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante sowie Taschenhaken in der

ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - zumal das Heckklappenschloss deutlich absteht.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer seitlichen Lampe ausgeleuchtet.

oberen Verkleidung. Die umklappbare Beifahrersitzlehne ist in der Bose Edition Serie. Wer ein Kofferraumtrennnetz (Aufpreis 200 Euro) einbauen können möchte, muss zumindest die Vorbereitung (ohne Aufpreis) ab Werk ordern, sonst fehlen die Halterungen im Dachhimmelbereich; in Kombination mit dem Panorama-Glasdach ist eine Halterung im Dachhimmel nicht möglich.

## 2,5 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Mit dem serienmäßigen R-LINK 2-Infotainmentsystem erfordert der Kadjar etwas Eingewöhnung, kann dann aber recht ordentlich bedient werden; die Kunst ist, sich mit den Menüs auszukennen und zu wissen, wo man welchen Menüpunkt findet. Drei Hardware-Tasten und ein Drehknopf zur Lautstärke-Regelung sind geblieben. Auf den ersten Blick wirkt der Innenraum durch die reduzierte Tastenanzahl zwar übersichtlich, doch fehlende Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) und Favoritentasten zum Speichern von Radiosendern erschweren den täglichen Gebrauch. Senderwechsel und Lautstärke können auch über einen Bediensatelliten am Lenkrad gesteuert werden.

⊕ Ansonsten ist der Kadjar ein einfach bedienbares Auto: Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Schalthebel ist angenehm hoch angebracht, und auch die elektrischen Außenspiegel justiert man problemlos. Für die Klimaanlage gibt es ein eigenes Bedienteil, in dem die gewählten Einstellungen auch dauerhaft angezeigt werden. Der Bildschirm als Kombiinstrument kann Tacho und Drehzahl auf unterschiedliche Arten darstellen - allerdings nicht beides gleichzeitig in Zeigerdarstellung.

⊖ Für diese Fahrzeugklasse und das Preissegment unangemessen: nur das Fahrerfenster verfügt über eine Automatikfunktion, alle anderen elektrischen Fensterheber fahren nicht mal automatisch nach unten. Die Tasten für die Sitzheizung sind ungünstig außerhalb des direkten Blickfelds des Fahrers platziert. Die Bedienung des Tempomats und des Limiters funktioniert über Tasten, die auf der Mittelkonsole und am Lenkrad verteilt sind - das ist gewöhnungsbedürftig.



Weitgehend funktionell und gut verarbeitet präsentiert sich der Kadjar im Innenraum, auch wenn die Bedienung etwas Eingewöhnungszeit benötigt.

## 2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Kadjar ist in der Bose Edition-Ausstattung serienmäßig mit dem R-LINK 2 Infotainmentsystem mit 7-Zoll-Bildschirm ausgestattet. In Sachen Konnektivität ist er gut aufgestellt, Apple Carplay und Android Auto haben Einzug gehalten. Es stehen viele Wege offen, Audio- und auch Videodateien wiederzugeben: Zwischen Bluetooth, USB, SD-Karte und 3,5-mm-Klinke kann gewählt werden, Radioempfang per DAB+ ist ebenfalls serienmäßig. Über die eingebaute SIM-Karte kann man Echtzeit-Verkehrs-

informationen (TomTom Traffic) nutzen und hat einen Online-Zugang zum Renault Store (36 Monate inklusive, danach kostenpflichtig), der verschiedene Apps zur Individualisierung bietet. Praktisch sind auch die USB-Anschlüsse und die 12-V-Steckdose im Fond. Der Koffer-raum muss leider ohne Stromanschluss auskommen. Das hochwertige Lautsprechersystem mit Subwoofer von Bose ist in dieser Ausstattungsvariante serienmäßig.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp 2,10 m große Menschen

ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als großzügig.

## 2,6 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,90 m große Personen Platz. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng. Das subjektive Raumgefühl ist insgesamt gut und wird nur durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert.

## 3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die geteilt umklappbaren Rücksitzlehnen; verschiebbare Sitze hinten oder neigungseinstellbare Lehnen gibt es leider nicht. Das Angebot an Ablagen vorn ist passabel; es gibt Türfächer, die aber so schmal gestaltet sind, dass nur 0,5-l-Flaschen hineinpassen. Darüber hinaus findet man Becherhalter, ein offenes Ablagefach in der Mittelkonsole und ein geschlossenes unter der Mittelarmlehne. Hinten stehen kleine Türfächer (in die kaum noch 0,5-l-Flaschen passen) und zwei Becherhalter zur Verfügung. Bodenfächer oder Brillenhalter hat der Kadjar keine.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

Das Handschuhfach ist ausreichend groß und beleuchtet, aber weder klimatisiert noch abschließbar.

# 3,0 KOMFORT

## 3,3 Federung

Renault hat für den Kadjar TCe 165 eine recht straffe Fahrwerksabstimmung gewählt. Vor allem innerorts federt er auf Einzelhindernisse teilweise unwillig an und fährt sich über regelmäßige Unebenheiten "hoppelig". Kopfsteinpflaster verursacht deutliche Vibrationen und Dröhnen im Innenraum, die Unebenheiten selbst werden passabel abgefedert. Über Querhindernissen wie Geschwindigkeitshügel merkt man,

dass die Vorderachse recht ordentlich federn kann, die Hinterachse aber unter Komfortaspekten deutlich zu straff ausgelegt ist. So wird auch auf schlechten Landstraßen der Federungskomfort kaum besser, erst bei höheren Geschwindigkeiten bessert sich das Ansprechverhalten des Kadjar-Fahrwerks. Auf der Autobahn kann man mit dem Komfort leben,

auch wenn sich bei bestimmten Geschwindigkeiten und entsprechenden Autobahnabschnitten eine gewisse Stuckerneigung einstellt.

### 3,1 Sitze

Im Winter-Paket mit Lederpolsterung ist eine elektrische Einstellung für den Fahrersitz enthalten (im Testwagen verbaut). Untypisch bei einem elektrischen Sitz: es lässt sich nur die Höhe einstellen, nicht jedoch die Sitzneigung. Ein elektrisch einstellbarer Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Grundsätzlich bieten die Vordersitze die üblichen Einstellungsmöglichkeiten inklusive der Höheneinstellung. Über eine manuelle 2-Wege-Lordosenstütze verfügt nur die Fahrerseite (Serie). Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit diesen Einstellmöglichkeiten

ten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne zufriedenstellend geformt und angemessen konturiert, sie bieten jedoch einen überschaubaren Seitenhalt und es fehlt an Unterstützung im Schulterbereich. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt kaum über Kontur und bietet sehr wenig Seitenhalt in Kombination mit dem rutschigen Leder. Dennoch können selbst Erwachsene eine passende Sitzposition finden. Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kurze Strecken.

### 3,4 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Kadjar ist während der Fahrt zwar nicht störend, besonders leise ist man aber nicht unterwegs. Bei 130 km/h zeigt das Messinstrument 69,8 dB(A) an, ein nur passabler Wert. Der Motor selbst ist dabei unauffällig und

bleibt akustisch im Hintergrund. Es sind allgemeine Fahrgeräusche und deutliche Windgeräusche im Bereich der A-Säulen, die für die akustische Untermalung sorgen.

### 2,2 Klimatisierung

⊕ Renault verbaut im Kadjar ab der zweiten Ausstattungslinie serienmäßig eine Zweizonen-Klimaatomatik. Gegen Aufpreis (Winter-Paket) kann man eine beheizte Frontscheibe ordern; diese Heizung wird jedoch über feine Heizdrähte umgesetzt, welche nachts bei

Gegenlicht Lichtreflexe verursachen können, die manche Fahrer als störend wahrnehmen. Sitzheizung für die vorderen beiden Plätze kostet Extra, für hinten ist sie nicht lieferbar. Getönte hintere Scheiben sind Serie.

## 2,8 MOTOR/ANTRIEB

### 2,7 Fahrleistungen

Von 163 PS und 240 Nm maximalem Drehmoment würde man eigentlich etwas bessere Fahrleistungen erwarten. Trotz Turboaufladung braucht der 1,6-l-Benziner mittlere und höhere Drehzahlen, um munter zu werden. Dreht man die Gänge aus, können gute Beschleunigungswerte realisiert wer-

den, wie der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 6,3 Sekunden zeigt. Während der Kadjar im vierten und bedingt noch im fünften Gang munter unterwegs ist, fallen die Elastizitätswerte im sechsten Gang mau aus - dann benötigt er von 60 bis 100 km/h fast 22 Sekunden.

### 3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen fallen durch den Vierzylinder nicht störend auf, sind aber wahrzunehmen. Bei niedrigen Drehzahlen gibt sich der Benziner etwas brummig, bei mittleren hat er dagegen eine recht gute Laufkultur und wird erst beim Ausdrehen über

Gebühr laut. Der Leistungsaufbau erfolgt bei niedrigen Drehzahlen ausgesprochen träge, erst ab etwa 2.000 1/min zeigt der Turbobenziner ein passables Ansprechen und eine gleichmäßige Leistungsabgabe.

## 2,7 Schaltung/Getriebe

Das Sechsganggetriebe ist insgesamt ausreichend präzise geführt und lässt sich leicht schalten, die Wege sind aber nicht besonders kurz. Den Rückwärtsgang lässt sich einfach einlegen, er ist über einen Ring am Schaltknäuf abgesichert. Das Anfahren klappt dank kurz übersetztem ersten Gang gut, einen gefühlvollen Kupplungsfuß sollte man aber mitbringen; man benötigt viel Konzentration für saubere Gangwechsel ohne Schaltschläge - die Feinabstimmung von Motor, Kupplung und Getriebe lässt zu wünschen übrig. Insgesamt ist das

Getriebe eher lang übersetzt (2.750 1/min bei 130 km/h), wenn man die Lethargie des Motors bei niedrigeren Drehzahlen bedenkt. Die Gänge passen gut zueinander, es entstehen keine großen Sprünge zwischen den Stufen. Die Start-Stopp-Funktion wie auch die Schaltpunktanzeige arbeiten einwandfrei und praxistauglich. Eine Berganfahrhilfe ist vorhanden, durch kurzzeitiges automatisches Halten der Bremse kann man an Steigungen ohne Zurückrollen anfahren.

## 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 3,3 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Kadjar ist einwandfrei, Spurrinnen bringen den Franzosen nicht wirklich aus der Ruhe. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung - das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven unterbindet das ESP letztlich eine mögliche Kippgefahr effektiv, dem einsetzenden Übersteuern tritt es aber recht spät entgegen, sodass sich schon deutliche Schräglaufwinkel ergeben. Lupft man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die dem geübten und engagierten Fahrer gefallen mag, dem weniger Versierten jedoch eher Unwohlsein beschert; das ESP greift hier arg spät ein.

So zeigt der Kadjar beim ADAC Ausweichtest, dass er eher auf Agilität als auf besonders sicheres Fahrverhalten getrimmt ist. Reagiert der Fahrer erschreckt und mit hohem Lenkwinkel, wirkt das ESP dem Übersteuern zu spät entgegen, so dass der Fahrer schnell gegenlenken muss, damit sich das SUV nicht dreht. Andererseits kann man bei geringem Lenkwinkel und geschicktem Lenken zügig und agil durch den Parcours wecheln.

Bei beherztem Anfahren und gleichzeitigem Abbiegen sollte man mit etwas Gefühl Gas geben, um ein durchdrehendes Vorderrad zu vermeiden - die Traktionskontrolle greift hier etwas spät ein.

### 2,8 Lenkung

Die Lenkung des Kadjar ist passabel abgestimmt, sie arbeitet nicht besonders mitteilnehmend, spricht aber ordentlich an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau steuern und muss nur wenig nachkorrigieren. Die Zentrierung ist gut, um entspannt unterwegs sein zu können. Die Antriebseinflüsse in

der Lenkung fallen gering und nur in den unteren Gängen unter hoher Last auf. Von Anschlag zu Anschlag braucht man 3,2 Lenkradumdrehungen, die Lenkung ist also nicht besonders direkt übersetzt. In der Summe passend für das Auto und seine Zielgruppe.

### 3,0 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Wagen durchschnittlich 36,6 m (Mittel

aus zehn Vollbremsungen) - eine mittelprächtige Leistung. Die Bremsanlage spricht gut an und lässt sich passend dosieren.

## 2,7 SICHERHEIT

### 2,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Viele Sicherheitssysteme jenseits der für die Zulassung erforderlichen Einrichtungen gibt es für den Kadjar nicht, hier ist das französische SUV nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit. Eine direkt messende Reifendruckkontrolle, die Spurverlassenswarnung und eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer sind serienmäßig an Bord. Der Notbremsassistent mit Kollisionswarnung sowie der Tote-Winkel-Warner kosten Aufpreis. Während einer Notbremsung aktiviert sich die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr über die Gefahrensituation zu informieren.

### 2,5 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im ADAC Crashtest (Stand September 2015) erreicht der Kadjar die vollen fünf Sterne. Im Kapitel Insassenschutz gibt es 89 Prozent der Punkte. Vorn passen die Kopfstützen für Personen bis über 1,90 m. Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags sind serienmäßig in allen Kadjar-Varianten. Es gibt vier Verzurrösen im Bereich des Kofferraumbodens.

⊖ Die Kopfstützen hinten reichen nur für knapp 1,70 m große Personen aus, viele Erwachsene sind also hinten unter Umständen nicht ausreichend vor einem Schleudertrauma geschützt. Warndreieck und Verbandkasten können in passenden Halterungen unter dem Kofferraumboden verstaut werden, sind dann aber bei beladenem Gepäckraum schwer zugänglich.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

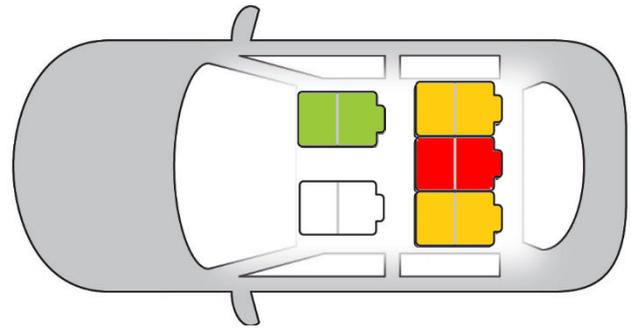
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Option
	vorausschauendes Notbremssystem	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich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

## 2,9 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Kadjar bei der Kindersicherheit 81 Prozent und damit ein noch gutes Ergebnis erzielen. Kindersitze können gut angegurtet werden, weil die Gurtschlösser fixiert sind und ausreichend Gurtlänge zur Verfügung steht. Isofix-Halterungen - allerdings ohne iSize-Freigabe - stehen für die hinteren äußeren Sitzplätze zur Verfügung. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (ebenfalls mit Isofix-Halterungen, Airbags per Schlüsselschalter abschaltbar) und auf den beiden äußeren Plätzen hinten montiert werden - der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze vom Hersteller nicht freigegeben. Es empfiehlt sich, die Kindersitze mittels Isofix zu befestigen, weil für einige Modelle die Gurtanlenkpunkte hinten ungünstig liegen. Eine Montageprobe vor dem Kauf ist daher sinnvoll.

### 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)

## 3,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz gibt es noch Optimierungsmöglichkeiten. Einerseits konnte der Kadjar beim ADAC Fußgänger-Crashtest nur zufriedenstellende 74 Prozent erzielen - die Bereiche um die A-Säulen bergen ein hohes Verletzungsrisiko

bei einem Zusammenstoß, da sie zu hart gestaltet sind. Andererseits fehlt für den optionalen Notbremsassistenten eine Personenerkennung, die Kollisionen in ihrer Schwere mildern oder sogar komplett vermeiden könnte.

## 3,5 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Das gegenüber einem Kompaktwagen höhere Gewicht und die größere Stirnfläche wirken sich ungünstig auf den Verbrauch aus. Im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 191 Gramm je Kilometer. Dafür gibt es überschaubare 20 von maximal 60 möglichen Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,2 l, außerorts bei 6,2 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,6 l Super pro 100 km.

### 3,0 Schadstoffe

Die Schadstoffwerte im Abgas liegen im zufriedenstellenden Bereich. CO ist nur unter hoher Last auffällig, z.B. im Autobahnzyklus. Klares Verbesserungspotential besteht noch bei den Partikelemissionen, sowohl die Anzahl als auch die Masse könnten mit optimierter Einspritztechnik reduziert werden. Unterm Strich erhält der Kadjar mit dem 1,6-l-Turbobenziner

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,2	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

30 von 50 möglichen Punkten im Schadstoff-Kapitel des Eco-Test. Insgesamt kann er so 50 Punkte und damit 3 von 5 Sternen erzielen.

## 2,3 AUTOKOSTEN

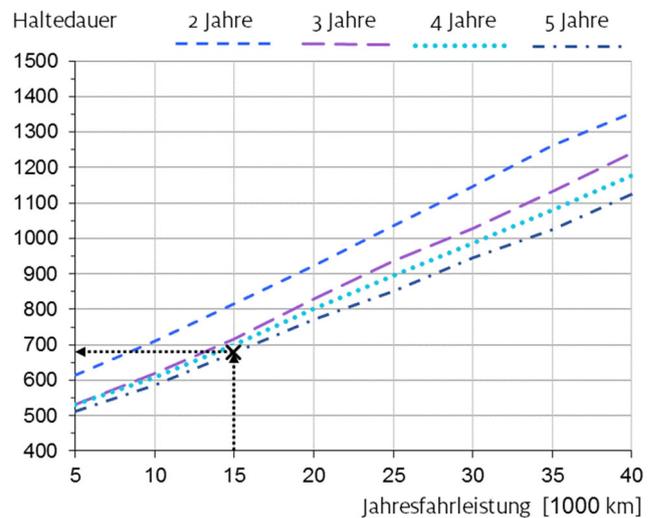
### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von knapp 30.500 Euro ist der Kadjar in der getesteten Bose Edition-Ausstattung mit dem stärksten Benziner auf den ersten Blick nicht unbedingt besonders günstig. Jedoch hat man schon eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord, die sich mit wenigen Paketen und Extras erweitern lässt. Die Kfz-Steuer liegt bei 122 Euro pro Jahr, die Versicherungseinstufungen bewegen sich noch im günstigen Bereich, lediglich die Vollkasko kommt etwas teurer. Bezüglich der Wertentwicklung wird bei kompakten SUVs wie dem Kadjar von einem guten Restwert

ausgegangen, auch mit dem nicht besonders sparsamen Benziner.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 678 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY TCe 130	ENERGY TCe 165	ENERGY dCi 110	ENERGY dCi 130
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1197	4/1618	4/1461	4/1598
Leistung [kW (PS)]	96 (130)	120 (163)	81 (110)	96 (130)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	205/2000	240/2000	260/1750	320/1750
0-100 km/h [s]	10,1	9,2	11,9	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	192	205	182	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	6,2   S	3,8   D	4,3   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	127	139	99	113
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/22/20	17/22/20	18/22/23	18/22/23
Steuer pro Jahr [Euro]	88	122	150	188
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	534	678	567	596
Preis [Euro]	20.690	30.590	25.590	27.390

#### 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-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

FG = Flüssiggas  
G = Erdgas  
E = Strom

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b	
Hubraum	1.618 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.200 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Verbrauch pro 100 km	6,2 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	139 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/45 R19
Länge/Breite/Höhe	4.449/1.836/1.598 mm
Leergewicht/Zuladung	1.465/469 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	472/1.478 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	730/1.800 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	55 l
Garantie Allgemein/Rost	2.Jahre/2.Jahre plus 3.Jahre Anschlussg./12.Jahre
Produktion	Palencia, Spanien

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/13,2/21,9 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.750 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,6 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R19 96W
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,2/6,2/8,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	162 g/km (WTW* 191 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	69,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.060 mm
Leergewicht/Zuladung	1.455/479 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	390/770/1.330 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>128 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>102 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>113 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>335 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	678 Euro		
Steuer pro Jahr	122 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/22/20		
Basispreis Kadjar ENERGY TCe 165 Bose Edition	30.590 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 24.03.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	34.038 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.000 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

## Notenskala

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

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	ab 500 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360° Kamera	990 Euro° (Paket)/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	ab 500 Euro° (Paket)
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-/ab 500 Euro° (Paket)
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	ab 500 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	790 Euro (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	390 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	1.206 Euro
Metalliclackierung	650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/790 Euro (Paket)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,9**

### AUTOKOSTEN

**2,3**

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

Stand: Januar 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer