



Urban oder Offroad

Autoflotte-Test | Wie begegnet man dem erfolgreichen Bruder? Indem man anders ist. Der Renault Kadjar bietet viel Bodenfreiheit und eine Allrad-Option. Ob das den Franzosen zum besseren Nissan Qashqai macht?



Eigener Kopf | Die Front und vor allem das breite Heck betonen das Kraftprotz-Image des Kadjars

Der Blick in die Seitenspiegel zeigt breite Flanken, die das Maskuline des Renault Kadjar betonen. Auch die hochgezogene Motorhaube stimmt beim Kraftmeiern ein. Beides schmälert die Übersicht. Aber ein knackiger Crossover soll ja auch ein Statement sein.

Interieur | Im Inneren des Kadjars warten ungewohnte Proportionen: Große Flächen beherbergen kleine Schalter – wie den leicht versteckten Taster für den Tankdeckel oder das Knöpfchen fürs Einklappen der Außenspiegel. In den recht weichen Sitzen platznehmend braucht es also etwas Zeit, um sich mit der Menüführung von Tempomat oder Radio vertraut zu machen. Ganz auflösen konnten wir einige Geheimnisse aber nicht, etwa wie die Navi-Stimme auf ein weniger marktschreierisches Niveau zu bringen ist. Auch das Koppeln der Bluetooth-Handys

funktionierte bei mehreren Modellen nicht. Wer seine kleinen PET-Flaschen in der Mittelkonsole platziert, schränkt damit etwas die Bewegungsfreiheit beim Bedienen des Schalthebels ein. Der Kadjar steht für ausladenden Platz, beschränkt sich allerdings an manchen Stellen unnötig selbst.

Antrieb | Die langgezogene Anzeige des digitalen Drehzahlmessers dokumentiert das gleichmäßige Ansteigen der Kraftreserven – im Kopf entsteht das Bild eines sich dehrenden Bandes. Überraschenderweise sorgt aber nicht das für den Konzernbruder Nissan typische CVT-Getriebe für den Kraftschluss, sondern ein sechsstufiges Doppelkupplungsgetriebe. Die anfänglich träge Beschleunigung bringt den Franzosen innerstädtisch nur schwer in Schwung. Sobald er aber ins Rollen kommt, wirkt er souverän.

Details | Stärken & Schwächen

+	-
<ul style="list-style-type: none"> ▶ Offroad-Charme dank Allrad und 20 Zentimeter Bodenfreiheit ▶ Markantes Design ▶ Straffes Fahrwerk, das auch für unebene Fahrrouten gut geeignet ist 	<ul style="list-style-type: none"> ▶ Materialien im Interieur sind nicht immer hochwertig ▶ Der Verbrauch ist okay, aber nicht wirklich sparsam ▶ Das Getriebe ist in den kleinen Gängen etwas schwerfällig

Restwerte | DAT-Prognose

Renault Kadjar Energy dCi 110 EDC eco2
 Restwerte vom Listenpreis (Einkaufspreis; ohne Sonderausstattung) 36 Monate; km p.a.



15.000 km	51,57 %
25.000 km	44,95 %
40.000 km	36,11 %

Seinen Offroad-Charme (20 Zentimeter Bodenweite und wahlweise Allradantrieb) überträgt der Kadjar auf das straff abgestimmte Fahrwerk. Nur kurze Bodenwellen erschüttern die Fahrgäste leicht. Ab zum Tankstopp: Je nach Fahrstil und Fahrmodus (Eco oder Normal) verlangt der Crossover zwischen 5,9 und 7,2 Liter Diesel je 100 Kilometer. Der Schnitt liegt bei 6,6 Litern.

Ausstattung | Mit dem Automatikgetriebe, Multimedia-System R-Link, Einparkhilfen und elektrischen Außenspiegeln kostet der Franzose schnell 24.900 Euro. Der unvermeidliche Blick zu Nissan zeigt, dass man fürs gleiche Geld auch einen Qashqai Acenta mit Xtronic-Automatik und 130 PS erhält. Bulliger und abenteuertauglicher ist aber der Franzose. Und so muss man sich entscheiden: Urban oder Offroad. |rs



Selbstbeschränkung | Wenn zwei PET-Flaschen mitreisen, bleibt wenig Platz zum Schalten



Doppelt gut | Die Kofferraumgröße (472 Liter) ist okay und der doppelte Ladeboden ist praktisch

Daten und Preise | Renault Kadjar dCi 110 EDC eco²

Grundpreis Testwagen (Experience): 22.681 Euro
 R4/1.461 cm³ | 81 kW/110 PS | 250 Nm/1.750 U/min
 Autom. | 11,7 s | 181 km/h | 3,8 D | 99 g/km

4.449 x 1.836 x 1.604 mm | 472–1.478 Liter
 Wartung: nach Serviceanzeige
 Effizienzklasse: A+
 Schadstoffklasse: Euro 6b
 Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko: 17 | 24 | 24
 Garantie: 2 Jahre

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer