



Fotos: Michael Blumenstein | Renault (1)

Der Symbioz markiert eine neue Design-Ära bei Renault. Diese unterscheidet sich von SUV anderer Hersteller jedoch kaum.

Einer von vielen

Renault bringt noch ein SUV – das siebte. Der Symbioz startet nun in der Kompaktklasse als Vollhybrid. Zum Jahreswechsel kommen zwei Mildhybride. Für wen passt das Kompakt-SUV?

Mal ganz ehrlich: Kennen Sie das aktuelle Renault-Pkw-Portfolio? Falls ja: Durchblicken Sie die Modellunterschiede? Eventuell nicht. Das geht wahrscheinlich vielen Menschen so und Renault bleibt dabei eventuell auf der Strecke. Der Marktanteil der Franzosen liegt bei 1,8 Prozent (Januar bis einschließlich Juli) und schmalen 1,25 Prozent im Flottenmarkt (da hat Porsche kaum weniger). Autsch.

Portfolio undurchsichtig

Fangen wir an: Der Clio ist gesetzt, bekannt, etabliert und ein Bestseller – vor allem aus europäischer Perspektive. Der Renault Captur hat sich auch einen Namen und eine Fangemeinde gemacht – er erhielt gerade ein Facelift. Dass es beide Modelle 1:1 auch von Mitsubishi gibt (Colt und ASX), erhöht zwar den Gesamtabsatz, macht das Leben für den Renault-Händler

aber nicht einfacher. Mit dem neuen R5 lässt Renault Traditionen aufleben – ein mega cooles Auto – rein elektrisch. Der R5 wird sicherlich ein Erfolg. So, und dann gibt es sieben weitere Pkw-Modelle und Achtung: alles SUV. Klingen die Namen Megane, Scénic und Espace noch vertraut, haben diese Modelle mit den Vorgänger-Modellen fast nichts mehr gemein. Austral, Arkana und Rafale kennen sicherlich nur Renault-Fans und nun kommt neu der Symbioz hinzu.

Den Symbioz schauen wir uns näher an und fahren ihn auch ausgiebig. Bei diesem Renault-SUV handelt es sich um ein 4,41 Meter langes SUV. Gefällig, praktisch und zeitgerecht präsentiert sich der ausschließlich hybridisiert im harten Kompaktklasse-Segment antretende Franzose. Sein Äußeres ist gefällig, kantig und gleichzeitig aalglatt. Daher könnte auch ein anderes Logo auf Heck und

Front montiert sein, niemand würde sich wundern. Viel Renault ist nicht zu erkennen. Das kann aber auch ein Vorteil sein, um neue Kunden anzulocken. Und praktisch ist der Symbioz.

Großes Gepäckabteil

Öffnet man beispielsweise die nicht weit genug öffnende Heckklappe (elektrisch ab zweiter Ausstattung Esprit Alpine), piept diese sich langsam nach oben und gibt einen fast 500 Liter großen Kofferraum frei. Der ist quadratisch, praktisch und gut. Wird umgeklappt – das gelingt schnell – passen 1.582 Liter rein. Das sind Werte eines fast 25 Zentimeter längeren Opel Astra Sportstourer mit Plug-in-Hybrid-System und fast so viel, wie Platzmeister Škoda im Karoq bietet. Hut ab. Das Clevere im Symbioz: Wer möchte, verschiebt die Rückbank um 16 Zentimeter nach vorn, verringert

Renault Symbioz E-Tech Full Hybrid 145 Iconic

Preis: 29.790 €

R4/1.598 cm³ | 69 kW/94 PS

105 kW/143 PS (Systemleistung)

149–250 Nm | 170 km/h | 10,6 s

WLTP: 4,8 S | 109 g/km

4.413 x 1.797 x 1.584 mm

Kofferraum: 492–1.582 Liter

Wartung: 30.000 km/jährlich

Garantie: 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Der Symbioz Vollhybrid kann in der Stadt mit unter fünf Litern gefahren werden.

damit zwar den Beinraum, kommt aber ganz hinten auf ein Plus von 132 Litern. Schön, dass Renault das noch serienmäßig anbietet. Dass die Rückbank nur in Gänze verschiebbar ist, ist ein kleiner Makel.

Die Rücksitze taugen für zwei Erwachsene perfekt. Ganz vorn geht es spürbar hochwertiger zu als beispielsweise im klaviergelackten-hartkunststoffigen Renault Arkana, der etwas coupéartiger ist und in etwa dasselbe kostet. Der Symbioz zeigt, dass er der neueste Renault ist, auch an Details wie dem Glasdach, das sich auf Fingerwisch „kristallisiert“. In sieben Segmenten wird das Glas dann milchig und lässt keine direkte Sonneneinstrahlung mehr in den Innenraum. Das kann sogar via Sprachbedienung erledigt werden, falls das für jemanden Relevanz besitzt. Die Funktion sieht nett aus und ist eine ebensolche Spielerei, wenn man Licht von oben mag. Dass dafür allerdings 1.500 Euro (brutto) fällig werden und keine Öffnungsfunktion an Bord ist, steht auf der anderen Seite der Medaille.

Die gute Materialauswahl wurde bereits erwähnt. Doch wer meint, das sei etwas Besonderes, irrt. Denn das Cockpit gibt es exakt so auch im aufgefrischten Renault Catpur. Der ist 17 Zentimeter kürzer, kostet aber mit

identischem Antrieb (dazu kommen wir gleich) lediglich 1.000 Euro weniger – da muss man dann schon ein Fan kleiner Autos sein. Das beleuchtete Handschuhfach im Symbioz ist vielleicht noch erwähnenswert, fehlende Haltegriffe am Dach aber ebenso wie die lediglich Ein-Zonen-Klimaanlage. Das machen heute deutlich günstigere Autos getrennt für den Fahrer und den Beifahrer.

Intuitive Bedienung

Das Hochkant-Display kennt man mittlerweile von Renault und es macht nach wie vor Freude. Es ist ziemlich intuitiv bedienbar. Eine dauerhaft eingblendete Touch-Leiste am oberen Rand ermöglicht ein schnelles Umschalten vom Fahrzeugsystem beispielsweise zu Apple Carplay. Eine gute Kunststoff-Fingerstütze am unteren Rand ermöglicht gezielte Touch-Bedienung. Die Reaktionsschnelligkeit ist gut, ebenso wie der kleine Bediensatellit an der rechten Seite der Lenksäule für diverse Musikfunktionen. Manche mögen diesen nicht, wir lieben ihn. Ebenso klug gelöst: die Taste über dem linken Knie des Fahrers. Über diese lassen sich Präferenzen bei den Assistenzsystemen „konfigurieren“ und sind so

nach jedem Motorstart schnell de- und auch wieder aktivierbar.

Laut Renault sind mehr als 50 Apps im und für den Symbioz verfügbar. Toll. Toller sind die vielen Ablagen, die braucht man vermutlich deutlich häufiger und nutzt sie daher auch. Die Sitzposition spürt man jedes Mal beim Fahren. Da sie aber auf die meisten Bedürfnisse der Insassen eingehen kann, passt diese.

Der Hybrid-Motor ...

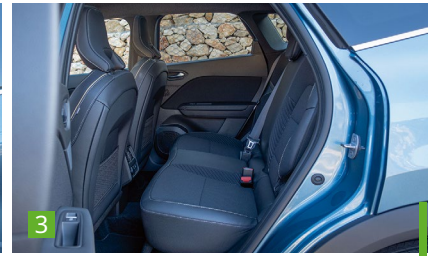
Bei den Motoren haben Kunden derzeit keine Wahl. Erst zum Jahreswechsel sind lediglich zwei Mildhybride angekündigt, keine Diesel, keine Plug-in-Hybride, keine E-Versionen. Bei den minimal elektrifizierten Verbrennern handelt es sich um die 1,33-Liter-Benziner mit 140 und 160 PS, die beide mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe kombiniert werden. Für Vielfahrer und Autobahn-Flott-Fahrer sei empfohlen: auf diese warten. Urbane Pendler und Landstraßen-Roller können bereits jetzt den Symbioz ordern – als Vollhybrid und mit oftmals 143 PS. Oftmals? Ja, denn hier werden zwei Elektromotoren mit einem altbackenen Sechszehnhunderter-Sauger zwangsverheiratet. Warum die negative Konnotation? Nun ja, ist der



1



2



3



4

1 Das Cockpit lässt sich einfach bedienen. 2 An den Sitzen gibt es nichts zu mäkeln, gute Massenware. 3 Die Rückbank ist verschiebbar – selten mittlerweile, da teuer. Dadurch lässt sich das Kofferraumvolumen um bis zu 132 Liter erweitern und man kann dennoch (eventuell) hinten sitzen. 4 In das Heck passen in Normalstellung fast 500 Liter. Ein guter Wert für ein 4,40-Meter-Automobil. Nicht gut: Verzurrösen im Kofferraum fehlen gänzlich.

1,2-kWh-Lithium-Ionen-Akku leer, schuffet sich der Sauger extrem am 1,5 Tonnen (leichten) Symbioz ab. Der Antrieb wird hektisch, laut und trinkfest (auch auf der Autobahn). Die dann noch vorhandenen rund 100 PS des Saugmotors nerven bei Bergpassagen kolossal, denn dann ist der Akku im Nu leergefahren und die Leistung entspricht weder den Erwartungen (143 PS) noch dem bezahlten Preis des Gesamtfahrzeugs (mit 143 PS). Das sollte man wissen und damit kein Problem haben. Wenn der persönliche Fahrstil und das Fahrprofil eher gemäßigt sind, ist der Vollhybrid indes ein ziemlich perfekter Begleiter, um sparsam von A nach B zu kommen. Durch das häufige Rekuperieren bei sanftem Gasfuß sind in der Realität immer wieder einige Kilometer rein elektrisch fahrbar und der Verbrauch lässt sich auf unter fünf Liter pro 100 Kilometer drücken. In Kombination mit dem 48-Liter-Tank ist die mögliche Reichweite schnell zu überschlagen.

Zu Lenkung und Fahrwerk nur so viel: Beides ist vorhanden und wenig erwähnenswert. Das ist Lob und Tadel zugleich. Generell sind die optional erhältlichen Technik-Schmankerl beim Renault Symbioz begrenzt. Es gibt kein Matrixlicht, kein Adaptiv-Fahrwerk, keine AGR-Sitze, kein Allradantrieb, keine Motorenviefalt. Immerhin, Soundsystem und Lenkrad- sowie Sitz-

heizung können als Extra auch bei der Basisversion Techno bestellt werden – keine Selbstverständlichkeit mehr.

„Sweet Spot“ bei Renault

Der Symbioz markiert also eventuell den sogenannten „Sweet Spot“ im Renault-Portfolio – wie der Kuga bei Ford (Seite 58) und „nischt“ sich in den Bereich, den viele Kunden als ideal

Mit dem modernen, aber etwas belanglosen Design eckt der Symbioz nirgends an und ist auf den ersten Blick der gefälligste Renault derzeit. Und letztendlich ist er mit einem Preis ab 26.000 Euro für den Vollhybrid kaum teurer als ein kleinerer Captur oder ein unpraktischerer Arkana. Er ist günstiger als ein 4,51 Meter langer Renault Austral mit kleinerem Kofferraum (451 Liter, als Vollhybrid ab

Das Modellportfolio bei Renault ist derzeit etwas unübersichtlich. Der Symbioz sticht aus der Masse der Renault-SUV positiv hervor.

ansehen. Mit 4,41 Metern kompakt genug für die Stadt mit Platz für vier Personen. Der 500-Liter-Gepäckraum passt auch für die große Fahrt.

36.250 Euro) und ist bald auch als Turbobenziner zu haben. Das ist dann vielleicht der wahre Sweet Spot.

Michael Blumenstein