

RENAULT REVIEW

So urteilt die Presse...

RENAULT KADJAR EINSTEIGEN UND WOHL FÜHLEN

Einsteigen und wohlfühlen - obwohl das Segment neu ist für Renault, wirkt der Kadjar wie ein guter alter Bekannter und umgarnt vor allem die vorne Sitzenden. Während das Sitzgefühl hinten durchschnittlich ist, nimmt man vorn auf sehr bequemen Sitzen Platz, hat reichlich Bewegungsraum, fühlt sich geborgen und gestützt von einem hohen Mittel-tunnel. Und der Blick schweift über eine hübsche Bedienlandschaft, die sich auf dem Armaturenbrett ausbreitet. Besonders liebevoll wirkt neben der schmucken Schlüsselkarte die Programmierung des digitalen Cockpits und des großen Touchscreens in der Mittelkonsole.

Zwar bietet der Kadjar eine höhere Bodenfreiheit und einen ange-deuteten Unterfahrschutz, doch gemacht ist das Auto natürlich für den Stadtalltag. Das merkt man spätestens am durchdachten



Kofferraum. Der ist mit 472 Litern Fassungsvermögen nicht nur groß, sondern dank eines zweigeteilten, doppelten Ladebodens, der auch als Raumteiler dient, gut nutzbar und lässt sich problemlos erweitern. Man muss nur an zwei Haken in den Seitenwänden ziehen, schon legen sich die Rücklehnen flach und bilden einen ebenen Ladeboden. In dieser Klasse eher ungewöhnlich ist die

Motorenpalette, denn Renault übt konsequent Bescheidenheit. Der vorerst einzige Benziner entwickelt 130 PS aus 1,2 Litern Hubraum und die beiden Diesel mit 110 oder 130 PS sind 1,5- sowie 1,6-Liter-Motoren. Vorteil dieser Selbstbeschränkung sind vorzeigbare Verbrauchswerte zwischen 3,8 und 5,6 Liter je 100 Kilometer.

29. Mai 2015

ZOE AGILER KLEINWAGEN

Der Zoe stellt sich als moderner, vollwertiger, etwas futuristisch anmutender Kleinwagen mit Platz für fünf Passagiere vor und einem Kofferraumvolumen von 338 bis 1125 Litern (bei umgeklappter Rücksitzbank). Das kann sich sehen lassen. Innen wirkt der Stromer erstaunlich geräumig. Helle Farben sorgen für eine freundliche Atmosphäre. Im Fahrbetrieb macht der kleine Franzose richtig Spaß. Mit der leichtgängigen Lenkung lässt sich der Zoe mühelos und präzise steuern. Er gibt sich flink und wendig in den Kurven und komfortabel federnd auf gerader Strecke. Für den Aha-Effekt sorgt allerdings der Antrieb durch den 88 PS (65 kW) starken Elektromotor, der seine Kraft über ein Eingangsgetriebe an die Vorderräder weitergibt. Aus dem Stand sorgt der Stromer für einen Schub, der manch stärkeren Verbrennungskollegen an der Ampel auf den ersten Metern alt aussehen lässt. Womit die spannendste Frage im Raum steht: Wie weit lässt sich er Zoe in unterschiedlichen Fahrsituationen bewegen? Laut Hersteller waren es beim Testwagen bis zu 210 Kilometer. Wie sich herausstellte, kein unrealistischer Wert, der sich allerdings nur unter wirklich optimalen Bedingungen erreichen und sogar übertreffen ließ.

General-Anzeiger 30. Mai 2015



BASF LEAST 100 RENAULT ELEKTROFAHRZEUGE

Der weltweit größte Chemiekonzern BASF erweitert seinen Fuhrpark um 100 rein batteriebetriebene Renault Elektrofahrzeuge. Die Kompaktmodelle ZOE und die Transporter Kangoo Z.E. ersetzen am Standort Ludwigshafen Betriebsfahrzeuge mit konventionellem Verbrennungsmotor und ergänzen die bereits vorhandenen 38 Elektrofahrzeuge. Mit ausschlaggebend für die Entscheidung war die positive Resonanz auf den „Testlauf Elektromobilität“ 2011.



„Die Pilotphase war so erfolgreich, dass wir uns entschlossen haben, im Werksverkehr weiter auf E-Mobilität zu setzen“, so Dr. Friedrich Seitz, Werksleiter in Ludwigshafen und Leiter des

European Site & Verbund Managements. „Unsere Mitarbeiter nehmen das Angebot sehr gut an und sind begeistert vom innovativen Fahren.“

Nur zur internen Verwendung



RENAULT
Passion for life

RENAULT TWINGO ZURÜCK ZUM KULT

Der neue Renault Twingo hat das Zeug, seinen Urahn in Sachen Kultfaktor zu beerben. Der Kleinwagen mit Hinterradantrieb und Motor unterhalb des Kofferraums ist clever und cool. Flottenmanagement war mit der Sauger-Version unterwegs. Laut Papier benötigt der Einliter zwar 14,5 Sekunden, um aus dem Stand auf 100 km/h zu beschleunigen, aber in der Praxis wirkt er viel quirliger. Und wendig: Nur achteinhalb Meter nimmt der Franzose in Anspruch, um eine 180 Grad-Kehre hinzulegen - das ist nun einmal der Vorteil eines Hecktrieblers. Außerdem sorgt die knappe Außenlänge von 3,60 Metern für problemloses Parken. Doch man kann mit ihm auch ohne Verdruss lange Strecken zurücklegen. Das Platzangebot geht in Ordnung, und die Sitze sind durchaus okay. Gegen 327 Euro netto zusätzlich ist sogar ein Tempomat inklusive Spurhaltewarner lieferbar. Peppige Farben und eine modern-verspielte Innenraumarchitektur



machen Lust auf den kleinen Stadtfloh, der auf Wunsch auch richtig erwachsen daherkommen kann mit der vollen Sicherheitsausrüstung, Klimaautomatik und Sitzheizung. Mit einem Grundpreis von 8.141 Euro netto gehört der Twingo zu den attraktiven Budget-Lösungen auf dem Markt. Und mit einem gemittelten NEFZ von 4,2 Litern (Version mit Start-Stopp-System) ist der Einsteiger-Renault nicht nur günstig in der Anschaffung, sondern lässt sich auch preiswert betreiben.

Flottenmanagement Mai 2015

RENAULT ESPACE MODERNER CROSSOVER



Das Espace-Interieur ist gekennzeichnet von einem ausgeprägten Hightech-Charakter. Blickfang auf der Mittelkonsole ist der 8,7 Zoll (22,1 Zentimeter) große Touchscreen-Monitor. Wichtige Bedien- und Kontrollelemente befinden sich ergonomisch günstig in Griffweite positioniert. Einmalig in diesem Segment ist die optional

erhältliche (in der Top-Version serienmäßige) dynamische Allrad-Lenkung. Ab 50 Stundenkilometer Fahrtgeschwindigkeit steuern die Hinterräder mit einem Einschlagwinkel von bis zu zwei Grad in dieselbe Richtung wie die Vorderäder, was sich positiv auf die Fahrstabilität auswirkt. Unterhalb von 50 km/h schlagen die Hinterräder mit maximal 3,5 Grad in entgegengesetzter Richtung zur Vorderachse ein. Hierdurch verringert sich der Wendekreis. Ohne Zweifel: Auch bei der Verarbeitungsqualität hat Renault mit dem neuen Espace einen wesentlichen Schritt nach vorne gemacht. Dämmungen und Dichtungen sind sicht- und hörbar hochwertiger, und auch die Materialqualität von Leder, Kunststoffen oder Oberflächen fühlt sich um Klassen besser an als bei den Vorgänger-Modellen.

autostimme 23. Mai 2015

DUSTER GRÖßER, STÄRKER, GÜNSTIGER

**Dacia Duster gewinnt
Vergleichstest gegen Fiat
Panda Cross**

Zugegeben - der Größenvorteil des Dacia ist nicht von der Hand zu weisen. Mit einer Außenlänge von 4,32 Metern überragt er den Fiat um mehr als 60 Zentimeter. In der Kostenbilanz ist der Duster nach wie vor unschlagbar. Als Paradedisziplin stellt sich für den Duster die Lockersandstrecke heraus, die mit deaktiviertem ESP Rallye-Gefühle weckt. Wir geben es ja offen zu: Dieses Duell war von vornherein etwas unfair. Schließlich ist der Dacia Duster nicht nur größer und stärker als das Topmodell der Panda-Reihe, sondern auch noch günstiger. So hat der Rumäne in nahezu allen Kapiteln die Nase vorn und gewinnt diesen Vergleichstest am Ende eindeutig.

auto 20. Mai 2015



TRAFIC NOCH PRAKTISCHER

Wir gönnten uns den Top-Diesel, den dCi 140 mit 103 kW (140 PS) in der spritsparenden Variante Energy, in der ein Start-Stopp-System verbaut ist, was laut Hersteller einen um 0,4 Liter niedrigeren Verbrauch bringen soll. Von der bei der Verkleinerung von Hubraumvolumina meist einhergehenden Einbuße an Laufkultur ist im Trafic beinahe nichts zu spüren. Ganz im Gegenteil, der 1,6 dCi erweist sich als leise, geschmeidig und doch antrittsstarke. Ein echtes Kompliment an die Entwickler dieser feinen Maschine. Fazit: Der Renault Trafic in der dritten Generation ist ein rundum gelungener Transporter mittlerer Größe, bei dem man die Weiterentwicklung in der Motorentechnik gesondert hervorheben darf.

fuhrpark + management Juni 2015

SHOWCAR ALPINE CELEBRATION FEIERT PREMIERE IN LE MANS

Mit der Mittelmotor-Studie Alpine Celebration feiert die Renault Tochter Alpine ihr 60-jähriges Bestehen. Der kompakte Sportwagen vereint Stilelemente legendärer Klassiker der Marke aus Dieppe wie A110 und A310 mit modernen Designmerkmalen. Auch die blaue Karosserielackierung ist den historischen Vorbildern nachempfunden. Die Alpine Celebration besticht durch ihr klares, von fließenden Linien geprägtes Äußeres. Damit steht



sie ganz in der Tradition der Alpine Modelle der Vergangenheit. An diese erinnern unter anderem der niedrige Karosserieaufbau, die flache Fronthaube, die skulptural

geformten Flanken und die großflächige Heckscheibe. Insbesondere die legendäre A110 stand Pate für die Konzeptstudie.