



Renault Captur ENERGY dCi 90 Intens

Fünftüriges SUV in der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Renaults Beitrag zum heiß umkämpften Markt der Kompakt-SUV ist der Captur. Er bringt grundsätzlich alle Voraussetzungen mit, die ihn dafür qualifizieren. Dank des höheren Aufbaus steigt man vorn bequem ein und hat zudem aufgrund der etwas höheren Sitzposition das Verkehrsgeschehen gut im Blick. Die Fahrzeugbreite beträgt inkl. der Außenspiegel knapp zwei Meter, wodurch sich Parklücken problemlos finden lassen. Das Platzangebot fällt trotz der kompakten Karosserie ordentlich aus, der Kofferraum fasst bei ausgebaute Kofferraumabdeckung bis zu acht handelsübliche Getränkeboxen. Der im Testwagen verbaute Selbstzünder mit 66 kW/90 PS reicht im Alltag aus, wer allerdings häufig auf der Autobahn unterwegs ist, sollte zur stärkeren Variante mit 110 PS greifen. Der Verbrauch des Testwagens beträgt im EcoTest akzeptable 4,9 l Diesel pro 100 km, die Schadstoffanteile im Abgas sind allerdings deutlich zu hoch. Abseits des Zulassungszyklus steigen die Stickoxide extrem an, hier muss Renault unbedingt nachbessern. In der Ausstattungsvariante Intens zeigt sich der Captur umfangreich ausgestattet, der Basispreis liegt dann aber auch bei stattlichen 21.390 Euro.

Konkurrenten: u. a.: Citroen C4 Cactus, Fiat 500X, Opel Mokka, Skoda Yeti.

- ⊕ Platzangebot vorn, bequemer Ein-/Ausstieg, geringe Autokosten
- ⊖ kein Notbremssystem erhältlich, mäßige Rundumsicht, mangelhafte Abgasreinigung (NO_x)

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,4**

AUTOKOSTEN **1,3**

Zielgruppencheck

	Familie	3,3
	Stadtverkehr	3,2
	Senioren	2,2
	Langstrecke	3,6
	Transport	3,3
	Fahrspaß	4,6
	Preis/Leistung	2,3

EcoTest

3,1

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,6

Verarbeitung

Auch wenn die Verarbeitung des Captur auf den ersten Blick ordentlich ist, führen mehrere kleinere Nachlässigkeiten zu einem nur durchschnittlichen Abschneiden in diesem Kapitel. So variieren die Spaltmaße recht stark, die Türrahmen sind von innen unverkleidet und die Kofferraumverkleidungen kratzempfindlich.

Der Innenraum zeigt sich zwar solide verarbeitet, doch die

verbauten Kunststoffe wirken mit Ausnahme der schwarz lackierten Elemente billig. Chromapplikationen sollen das Ambiente optisch aufwerten.

⊕ Stoßleisten an den Türen schützen den Lack vor Kratzern und Remplern.

3,0

Alltagstauglichkeit

Dank einer Fahrzeugbreite von 1,97 m (inkl. Außenspiegeln) lassen sich geeignete Parklücken in der Stadt ohne großen Aufwand finden, wenn auch der Wendekreis von 11,4 m die Manövrierbarkeit etwas einschränkt.

Langstreckentauglichkeit kann man dem Captur allerdings nur bedingt attestieren. Mit einer Tankfüllung (45 l) kommt man zwar rund 915 km weit, doch die Zuladung liegt nur bei 442 kg. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt bei 60 kg, was für den Transport zweier E-Bikes zu wenig sein kann.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Wer sicher sein möchte, im Falle einer Reifenpanne nicht liegenzubleiben, sollte auf jeden Fall das optionale Ersatzrad ordern.

Der Captur kann versehentlich mit falschem Kraftstoff betankt werden, da ein Schutzmechanismus im Tankstutzen fehlt.

3,5

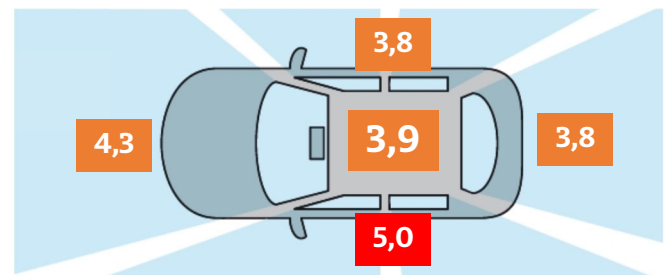
Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsicht erreicht der Captur kein gutes Ergebnis. Die Dachsäulen fallen allesamt massiv aus und behindern den Blick nach draußen nicht unerheblich. Besonders voluminös zeigen sich die C-Säulen gestaltet, da leistet auch das kleine zusätzliche Sichtfenster wenig Abhilfe. Die Karosserieenden lassen sich nur erschwert abschätzen, da zum einen das Armaturenbrett recht lang ist und zum anderen die Vorderkante sich dem Blick des Fahrers entzieht. Während sich niedrige vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse auch aufgrund der etwas höheren Sitzposition gut wahrnehmen lassen, fallen diese am Heck

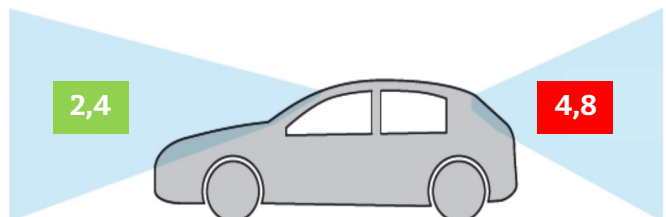
aufgrund der hohen Scheibenunterkante allerdings kaum ins Auge.

Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.

**Vorderes und hinteres Nahfeld**

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Aufgrund der breiten Dachsäulen ist die Sicht nach schräg hinten stark eingeschränkt.

Beim Rangieren helfen lediglich optionale Parksensoren am Heck, gegen weiteren Aufpreis auch eine Heckkamera. Weitere Helferlein sind nicht erhältlich.

Bei Nachtfahrten leuchtet das Halogenlicht die Fahrbahn zufriedenstellend aus - besseres Xenon- oder LED-Licht ist für den Captur nicht erhältlich. Immerhin gibt es ab der getesteten Ausstattungsvariante serienmäßig Abbiegelicht im Nebelscheinwerfer - unverständlich, dass dies für die

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition, großer Türausschnitte und Haltegriffe über allen Türen ist vorn bequemes Ein- und Aussteigen möglich, nur der recht hohe Schweller und die flach verlaufenden A-Säulen mindern den Komfort etwas. In den Fond gelangt man ebenfalls ordentlich, jedoch ragt hier der Radlauf in den Einstiegsbereich und der Türausschnitt fällt etwas eng aus, besonders im Fußbereich.

Der Intens ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Der Schlüssel im Scheckkartenformat wirkt zwar sehr klobig und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben. Praktisch: Das Fahrzeug verschließt sich automatisch, wenn man sich mit dem Schlüssel

3,3 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen unter der Hutablage fällt mit 285 l durchschnittlich aus. Bei ausgebauter Hutablage passen 390 l oder bis zu acht Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 1.055 l erhöhen.

3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu öffnende Heckklappe gibt eine hohe Ladeöffnung frei, beim Beladen stört aber die 74 cm über der Fahrbahn liegende und damit weit oben platzierte Ladekante. Immerhin ist der variable Ladeboden in oberer Position eben. Legt man den Boden zugunsten des Kofferraumvolumens nach unten, stört eine 19 cm hohe Stufe.

⊖ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe und den durchschnittlichen Längen- und Breitenmaßen lassen sich

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt vom Innenraum aus umklappen. Die Anzahl an Ablagen fällt im Kofferraum überschaubar aus. Es gibt lediglich einen Taschenhaken und etwas Platz unter dem variablen Kofferraumboden. Unter der Kofferraummatte befindet sich die

zwei niedrigeren Ausstattungsvarianten auch nicht gegen Aufpreis angeboten wird.

⊖ Der Innenspiegel liefert nur ein sehr kleines Sichtfeld nach hinten. Eine automatische Abblendfunktion gibt es für den Intens nur gegen Aufpreis - für die niedrigeren Ausstattungen gar nicht.

entfernt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher Piepton.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist mangelhaft, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-System kann zumindest zulasten des Komforts deaktiviert werden, wenn man konventionell über die Entriegelungstaste auf der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.



Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum des Capture von klassenüblicher Größe.

sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Große Personen sollten Acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

Reserveradmulde, da das Blech ungeschützt ist, lässt sich diese nur schlecht nutzen.

⊖ Ein Trennnetz zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich.

2,8 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich an unterschiedlich große Fahrer anpassen, der Schalthebel liegt etwas tief, ist aber einwandfrei erreichbar. Bei den Pedalen gibt es hingegen noch Verbesserungspotenzial. Das Platzangebot um das Gaspedal dürfte etwas großzügiger sein und es fehlt ein Schutz am Bremspedal, damit man beim Wechsel vom Gas nicht mit der Schuhsohle daran hängen bleibt. Der Motorstart erfolgt mittels Startknopf, für den Schlüssel im Scheckkartenformat gibt es einen Halteschacht. Das Kombiinstrument liegt zwar gut im Sichtfeld des Fahrers, es gibt aber leider nur eine digitale Geschwindigkeitsanzeige.

Mit den Grundfunktionen des Captur kommt man nach kurzer Zeit zurecht, auch wenn manche Bedieneinheit nicht optimal gestaltet ist. So befindet sich beispielsweise der Lichtschalter am Blinkerhebel und der Tempomat muss erst in der Mittelkonsole aktiviert werden, bevor die gewünschte Geschwindigkeit am Lenkrad eingestellt werden kann. Das Multimediasystem Media Nav Evolution wird mittels Sieben-Zoll-Touchdisplay bedient. Das Menü ist in sich logisch aufgebaut, ungünstig ist allerdings dass es u.a. keinen Drehregler für die Lautstärke gibt, sondern Wipptasten. Alternativ kann das Radio jedoch auch über einen separaten Lenkradsatelliten bedient werden. Dieser ist hinter dem Lenkrad aber schlecht zu sehen und erst nach einiger Eingewöhnung intuitiv bedienbar. Die Schalterbeleuchtung lässt zu wünschen übrig, nur die nötigsten Schalter sind im Dunkeln gut sichtbar.

3,1 Multimedia/Konnektivität

Der Intens ist serienmäßig mit dem Multimediasystem Media Nav Evolution mit Navigation, Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und je einem AUX- und USB-Anschluss ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es das Multimediasystem R-LINK Evolution. Dieses beinhaltet zusätzlich eine Sprachsteuerung, DAB+, ein Navigationssystem mit Echtzeit-Verkehrsinformationen, Online-Anbindungen und ein kräftiges Arkamys-Soundsystem mit acht Lautsprechern. Die Onlineservices sind zwölf Monate ab Aktivierung kostenlos, die LIVE Services (u.a. Verkehrsinformationen in Echtzeit) nur drei Monate. Danach ist ein kostenpflichtiges Abonnement nötig.



Sowohl die Bedienbarkeit als auch die Verarbeitungsqualität machen einen befriedigenden Eindruck.

- ⊕ Den Komfort erhöht der beim Intens serienmäßige Licht- und Regensensor. Die Klimautomatik ist übersichtlich aufgebaut und lässt sich einwandfrei bedienen.
- ⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind. Wichtige Kontrollelemente wie eine Kühlflüssigkeitstemporanzeige fehlen.

- ⊖ Ein CD-Laufwerk gibt es nur für die zwei niedrigen Ausstattungsvarianten. Eine Smartphone-Anbindung via Apple Car-Play oder Android-Auto ist bei Renault nicht möglich. Ein deutlicher Nachteil gegenüber vielen direkten Konkurrenten, die in puncto Smartphone-Anbindung schon deutlich fortschrittlicher sind. Auch einen WLAN-Hotspot gibt es bei Renault nicht. Um auch unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es eine 12V-Steckdose sowie einen USB-Anschluss vorn. Ein 230V-Anschluss oder auch Lademöglichkeiten im Kofferraum sucht man vergebens.

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit für 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit ist sogar nochmals deutlich großzügiger bemessen (knapp 2,10 m). Es stellt sich auch trotz der nur durchschnittlichen Innenbreite und des wuchtigen Mitteltunnels ein recht angenehmes Raumgefühl ein.

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die geringe Innenbreite, die schmalen Seitenscheiben und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen beeinträchtigen das Raumgefühl.

3,9 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität wird durch die serienmäßig um 16 cm verschiebbare Rückbank gesteigert. Sehr praktisch ist das Handschuhfach. Es ist sehr groß, beleuchtet und lässt sich wie eine Schublade ausziehen - dadurch kann man den gesamten Stauraum nutzen. Abschließbar ist es aber nicht.

⊖ Die Ablagenanzahl ist insgesamt überschaubar. Vorn finden zumindest 1 l-Flaschen in den Türverkleidungen Platz und es gibt ein kleines geschlossenes Fach auf dem Armaturenbrett. Ablagen unter den Sitzen oder auch brauchbare Becherhalter sucht man vergebens. Im Fond gibt es wenig Ablagemöglichkeiten und die Gummibänder an den Rückseiten der Vordersitzlehnen, anstatt geschlossener Taschen, eignen sich nur für flache und etwas großflächigere Gegenstände. Werden die Bänder von Kindern zweckentfremdet, z. B. durch Zupfen, gibt das ein



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m ausreichend Platz.

nerviges Geräusch wenn sie wieder an die harte Rückenlehne springen.



Das wie eine Schublade ausgeführte Handschuhfach bietet viel Stauraum.

3,3 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk besitzt zwar eine tendenziell komfortable Abstimmung, dennoch bringen sowohl Querfugen als auch feine Unebenheiten etwas Unruhe ins Fahrzeug. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten erhält man eine

stärkere Rückmeldung des Fahrbahnzustandes. Kopfsteinpflaster ist deutlich im Innenraum spürbar. Grobe Einzelhindernisse schlagen teilweise deutlich durch, insgesamt geht der Federungskomfort bei niedrigen Geschwindigkeiten aber in Ordnung.

3,5 Sitze

Während sich der Fahrersitz immerhin noch zusätzlich in der Höhe justieren lässt, ist am Beifahrersitz nur eine Längs- und Lehnenneigungseinstellung möglich. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen zeigen sich zufriedenstellend geformt, der Seitenhalt in Kurven ist aber aufgrund der wenig ausgeprägten Seitenwangen nicht gut. Dank einer Mittelarmlehne kann der Fahrer seinen rechten Arm abstützen, da diese aber weder neigungs- noch längseinstellbar ist, werden nicht alle Fahrer eine passende Po-

sition finden können. Die Rücksitzbank ist kaum konturiert und die Sitzfläche kurz, wodurch die Sitzposition auf den Außenplätzen nur akzeptabel ist.

⊕ Der Intens ist serienmäßig mit Sitzbezügen aus der Zip Collection ausgestattet. Das bedeutet, dass die Bezüge einen Reißverschluss besitzen und zum Reinigen abgezogen werden können - ein sehr praktisches Detail.

⊖ Der Fondmittelsitz ist hart und unbequem, daher für lange Strecken ungeeignet.

3,4 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 69,5 dB(A). Dazu tragen maßgeblich die Wind- sowie Umgebungsgeräusch bei. Der kleine Dieselmotor wird vor

allem nach dem Kaltstart durch seinen rauen Lauf wahrgenommen. Dreht man den Motor aus, quittiert er es mit Dröhnen. Fahrgeräusche wie Achsklappern oder Ähnliches fällt nicht unangenehm auf.

3,2 Klimatisierung

⊕ Der Intens ist serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Ein Luftgütesensor überwacht die Zuluft und regelt bedarfsgerecht die Frisch-/Umluftzufuhr. Eine Sitzheizung, die bei niedrigen Temperaturen für Behaglichkeit sorgt, ist beim Intens für die erste Sitzreihe

optional erhältlich. Getönte Scheiben im Fond gibt es gegen Aufpreis.

⊖ Die Luftstromintensität der äußeren Düsen in der Armaturentafel lässt sich nicht über ein separates Drehrad justieren, sondern nur durch Schließen der Düsenklappen.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,4 Fahrleistungen

Der 66 kW/90 PS starke Vierzylinder-Dieselmotor sorgt im Captur für durchschnittliche Fahrleistungen. Vor allem im größten Gang bietet der Motor keine gute Elastizität und zeigt sich träge, wodurch öfter geschaltet werden muss. Der simulierte Überholvorgang wird in 7,7 s absolviert. Die Höchstgeschwindigkeit wird vom Hersteller mit 171 km/h angegeben. Wer häufiger längere Strecken zurücklegt, sollte zum stärkeren Diesel (dCi 110) greifen, der zudem mit einem Sechsgang-Getriebe kombiniert ist.

⊖ Das Anfahrverhalten überzeugt nicht. Möchte man bei noch leicht rollendem Fahrzeug im zweiten Gang wieder schnell in den fließenden Verkehr einfädeln, spricht der Motor verzögert und träge an, bis genügend Drehmoment zur Verfügung steht.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der kleine Vierzylinder-Dieselmotor überträgt dauerhaft leichte Vibrationen an Lenkrad und Pedale, diese werden im Alltag aber nicht als zu störend wahrgenommen. Unangenehmes Brummen unter Last verkneift sich der Motor über weite Drehzahlbereiche, macht im oberen Drehzahl-

bereich aber doch damit auf sich aufmerksam. Die Leistungsentfaltung ist nicht besonders harmonisch. Hier merkt man den Singleturbo und den geringen Hubraum. Bis rund 2.000 1/min wirkt der Motor nach Gasbetätigung träge und kommt dann erst in Fahrt.

3,0 Schaltung/Getriebe

Die Vorwärtsgänge lassen sich mit geringem Kraftaufwand schalten, der Hebel dürfte aber etwas präziser geführt sein - bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal Haken. Eine Ganganzeige unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren klappt weitgehend problemlos, da sich die Kupplung ordentlich dosieren lässt. Schaltschläge beim Kuppeln gibt es nur, wenn man die Kupplung unsanft und ruckartig kommen lässt. Eine Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Die Abstufungen des Fünfgang-

Getriebes passen soweit. Bei Tempo 130 dreht der Motor mit rund 2.500 1/min. Gegen Aufpreis ist für den Motor auch ein Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe mit einer feineren Spreizung erhältlich.

⊖ Der hinten rechts angeordnete Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert. Wird er bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug eingelegt, kracht es im Getriebe.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Kräftiges Anreißen am Lenkrad quittiert der Captur mit deutlichen Aufbaubewegungen. Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht sehr hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest nachgestellt wird, regelt das elektronische Stabilitätsprogramm beim Gegenlenken so heftig, dass der Wagen kurzzeitig

kaum lenkbar ist und untersteuernd in die Gegenfahrspur schiebt - eine feinere ESP-Regelung würde die Lenkbarkeit des Fahrzeugs verbessern. Insgesamt vermittelt das Verhalten wenig Fahrspaß. Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung, es gibt aber kein (elektronisches) Sperrdifferential, das die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven erhöhen könnte.

3,0 Lenkung

Während die Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten leichtgängig ist, steigt das Lenkmoment bei höheren Geschwindigkeiten an. Dennoch ist die Rückmeldung nicht perfekt, der zum Kurvenverlauf passende Lenkwinkel lässt

sich vorher nicht immer richtig einschätzen. Geringe Lenkkräfte und nur rund 2,5 Lenkradumdrehung von ganz links nach ganz rechts erleichtern das Rangieren.

3,0 Bremse

Aus Tempo 100 gemessen kommt der Captur nach 36,3 m zum Stehen. Das ist ein durchschnittlicher Wert. Die

Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

3,6 SICHERHEIT

4,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Captur fällt übersichtlich aus. Neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen gibt es noch einen Tempomat und einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Während einer Notbremsung weist die Warnblinkanlage auf die Gefahrensituation hin.

⊖ Sinnvolle Assistenzsysteme wie eine Kollisionswarnung sowie ein City-Notbremssystem sind für den Captur nicht erhältlich.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest erreicht der Captur mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz ein gutes Resultat. Insgesamt bekommt das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 05/2013). Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m und die Sicherheitsgurte sind vorn serienmäßig höheneinstellbar.






















Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für ca. 1,65 m große Mitfahrer. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Gurte wird dem Fahrer angezeigt.

⊖ Trotz des guten Resultats im Crashtest überzeugt die Sicherheitsausstattung nicht. Es gibt lediglich Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorn. Seiten- und Kopfairbags stehen den hinteren Insassen nicht zur Verfügung. Das Warndreieck und der Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden untergebracht und unter Umständen im Notfall schlecht erreichbar.

3,5 Kindersicherheit

Im ADAC Crashtest erreicht der Captur 79 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können mittels Isofix-System samt Ankerhaken sowohl auf dem Beifahrerplatz als auch auf den äußeren Fondplätzen befestigt werden. Der Beifahrerairbag ist via eines Schalters im Armaturenbrett deaktivierbar. Vorn lassen sich Kindersitze auch mit den Gurten problemlos fixieren. Im Fond geht das etwas umständlicher von der Hand, da die Schlösser an flexiblen Bändern hängen. Hohe Kindersitze können nur eingeschränkt verbaut werden, da diese an der C-Säule anstehen können. Achtgeben sollte man auch bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, sodass sich der entsprechende Vordersitz unter Umständen nicht ganz zurück schieben lässt. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	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/ nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ Der Mittelsitz ist zur Befestigung von Kindersitzen ungeeignet. Auch auf dem Beifahrerplatz dürfen nicht alle universellen Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber liegen hoch, wodurch ein erhebliches Verletzungsrisiko vorliegt. Die Kindersicherung der Fondtüren kann leicht deaktiviert werden.

4,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Renault nur 61 Prozent der möglichen Punkte.

⊖ Assistenzsysteme, die den Zusammenstoß mit einem Fußgänger vermeiden könnten, sind für den Captur nicht erhältlich.

4,2 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO₂

Der Captur dCi 90 erhält mit einer CO₂-Bilanz von 155 g/km 32 Punkte in diesem Kapitel. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 4,9 l/100 km. Innerorts verbraucht der Renault 4,5 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,0 l pro 100 km. Zugunsten des Verbrauchs kann man den Eco-Modus wählen, in dem die Leistung reduziert wird.

5,5 Schadstoffe

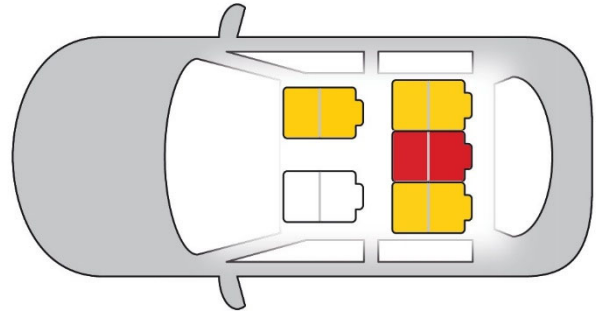
⊖ Im Schadstoffkapitel liefert der Captur kein überzeugendes Ergebnis ab. Renault setzt zur Reduzierung der Stickoxide einen einfachen NO_x-Speicherkat ein, der nur für die Einhaltung der Euro 6 Grenzwerte im Zulassungszyklus sorgt. Fährt man aber wie im EcoTest außerhalb des Zyklus, kann das System die schädlichen Stickoxide nicht mehr zurückhalten - die NO_x-Werte steigen extrem an. Renault sollte dringend nachbessern, um das Stickoxidproblem in den Griff zu bekommen, da für diese Fahrzeuge in Zukunft ein

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)



Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	4,9	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Fahrverbot in Innenstädten drohen kann. Hierfür gibt es in diesem Kapitel null Punkte, sodass der Renault in der Summe nur auf 32 Punkte und zwei Sterne kommt.

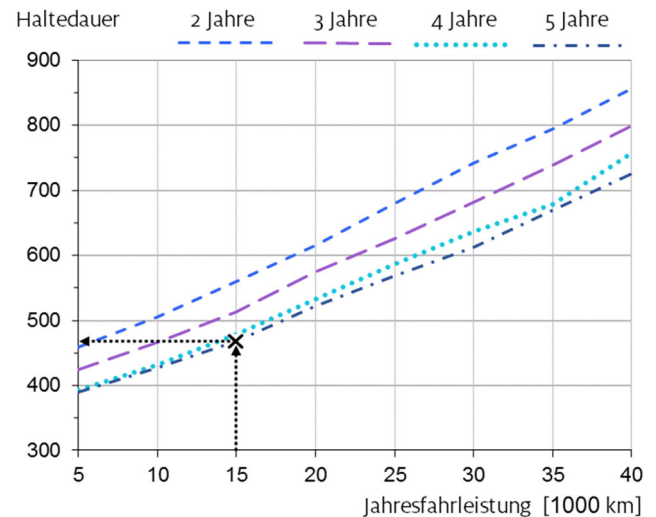
1,3 AUTOKOSTEN

1,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen erfreulich niedrig aus. Einen Anteil daran haben unter anderem die geringen Betriebskosten. Die Kfz-Steuer liegt bei 142 Euro pro Jahr. Der Motor ist aber mit einem regelmäßig zu wechselnden Zahnriemen ausgestattet. Ein Service ist alle 30.000 km oder zwölf Monate nötig. Der Einstiegspreis für den Captur Energy dCi 90 Intens liegt bei 21.390 Euro. Die Serienausstattung fällt dabei recht umfangreich aus. Es gibt u. a. ein Navigationssystem, einen Tempomaten und eine Klimaautomatik.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 467 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY Tce 90	ENERGY Tce 120	ENERGY dCi 90	ENERGY dCi 110
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/898	4/1197	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	87 (118)	66 (90)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	140/2250	205/2000	220/1750	260/1750
0-100 km/h [s]	13,1	9,9	13,1	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	182	171	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,5 S	3,6 D	3,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	114	125	95	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	20/23/23	18/20/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	56	84	142	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	460	495	458	501
Preis [Euro]	15.890	19.090	19.890	22.990

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-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbodiesel, NOx-Speicherkat	
Hubraum	1.461 ccm
Leistung	66 kW / 90 PS (bei 4.000 1/min)
Maximales Drehmoment	220 Nm (bei 1.750 1/min)
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,1 s
Verbrauch pro 100 km	3,6 l
CO ₂ -Ausstoß	95 g/km
cW-Wert/Stirnfläche	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.122/1.778/1.566 mm
Leergewicht/Zuladung	1.253/474 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	625/1.200 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	377/1.235 l
Stützlast/Dachlast	60/80 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	45/- l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valladolid

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h	7,7 s
Elastizität 60 – 100 km/h	10,4/19,7/- s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,3 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95 V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 3
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	4,9 l/100 km
Stadt/Land/BAB	4,5/4,4/6,0 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	129 g/km (WTW* 155 g/km)
Reichweite	915 km
Innengeräusch 130km/h	69,5 dB(A)
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	1.965 mm
Leergewicht/Zuladung	1.285/442 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/600/1.055 l

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

Betriebskosten	71 Euro	Werkstattkosten	70 Euro
Fixkosten	105 Euro	Wertverlust	221 Euro
Monatliche Gesamtkosten	467 Euro		
Steuer pro Jahr	142 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/18		
Basispreis Renault Captur dCi Intens	21.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 07.03.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	22.580 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.262 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. 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 CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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	-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen- /Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	-/390° €
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	590 €/ -
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten (kombiniert)	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/150 €
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abbl.Innen-/Außenspiegel (Paket)	190 €/ -
Sitzheizung vorn/hinten	250 Euro°/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalllackierung	ab 490 €°
Schiebedach/ Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

1,3

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

Stand: Oktober 2016

Test und Text: Dipl. Ing. (FH) Martin Brand