



Renault Captur ENERGY TCe 150 GPF Version S

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (110 kW / 150 PS)

Renault verabschiedet die erste Modellgeneration des Captur - der Nachfolger wurde bereits präsentiert und soll Ende 2019 auf den Markt kommen - mit dem Sondermodell Version S. Das zeichnet sich nicht nur durch die exklusive und alleinig verfügbare Sonderlackierung Iron-Blue, glanzgedrehte Felgen und Akzente in Teflon-Grau aus, sondern ist auch ausschließlich mit dem 150 PS starken Topbenziner zu haben. Damit ist der Kleinwagen sehr üppig motorisiert. Der 1,3 Liter große Turbomotor sorgt nicht nur für flotte Fahrleistungen, auch die Manieren geben kaum Anlass zur Klage. Der Verbrauch fällt mit gemessenen 6,5 l/100 km allerdings recht hoch aus, immerhin sind die Abgasemissionen auch dank des verbauten Partikelfilters erfreulich gering. Abgesehen davon punktet der Captur mit einem guten Platzangebot in der ersten Sitzreihe, der Ein- und Ausstieg gelingt SUV-typisch recht bequem. Dass es Zeit für einen Nachfolger ist, wird beim Blick auf die Sicherheitsausstattung deutlich. Hier weist der kleine Franzose große Lücken auf und ist nicht mehr auf dem aktuellen Stand der Technik. Renault verlangt für den Captur TCe 150 Version S 25.700 Euro - ein stolzer Preis für ein SUV der Kleinwagenklasse, auch wenn dafür bereits zahlreiche Annehmlichkeiten an Bord sind. **Konkurrenten:** u.a. Fiat 500 X, Ford EcoSport, Opel Crossland X, Peugeot 2008, VW T-Cross.

- + gutes Platzangebot vorn, flotte Fahrleistungen, bequemer Ein-/Ausstieg, Isofix auf dem Beifahrersitz
- große Lücken bei der aktiven Sicherheitsausstattung, träges Fahrverhalten, kein Apple CarPlay verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,9**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|------------|
| | Familie | 3,3 |
| | Stadtverkehr | 3,3 |
| | Senioren | 2,2 |
| | Langstrecke | 3,7 |
| | Transport | 3,3 |
| | Fahrspaß | 2,8 |
| | Preis/Leistung | 2,5 |

EcoTest ★★★★☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 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 beim Anfassen billig. Die Akzente in Chromoptik, Pianolackflächen sowie die blauen Ziernähte

2,8 Alltagstauglichkeit

Dank einer Fahrzeugbreite von 1,98 m (inkl. Außenspiegeln) und einer Länge von 4,12 m lassen sich geeignete Parklücken in der Stadt ohne großen Aufwand finden, wenn auch der Wendekreis von 11,4 m die Manövrierbarkeit einschränkt.

Eine ausgesprochene Langstreckentauglichkeit kann man dem Captur allerdings nur bedingt attestieren. Mit einer Tankfüllung (45 l) kommt man auf Basis des Ecotest-Verbrauchs rund

3,1 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsicht erreicht der Captur kein gutes Ergebnis. Die Dachsäulen fallen allesamt breit aus und behindern den Blick nach draußen. Besonders voluminös sind die C-Säulen gestaltet, da leistet auch das kleine zusätzliche Sichtfenster wenig Abhilfe. Die Karosserieenden lassen sich kaum abschätzen, da zum einen das Armaturenbrett recht lang ist und zum anderen die Vorderkante der Motorhaube sich dem Blick des Fahrers entzieht. Während sich niedrige vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse auch aufgrund der etwas höheren Sitzposition gut wahrnehmen lassen, sind diese am Heck aufgrund der hohen Scheibenunterkante allerdings nur in größerer Entfernung zu erkennen. Beim Rangieren und Parken



Die breiten Dachsäulen und nicht versenkbaren Kopfstützen behindern die Sicht nach hinten sehr stark.

an Lenkrad, Schalthebel und Handbremse des Sondermodells Version S werten das Ambiente etwas auf, zudem sind einige Teile anders als bei den niedrigeren Ausstattungen mit Stoff oder weichen Oberflächen überzogen. Der obere Teil des Armaturenbretts ist seit dem Facelift geschäumt.

⊕ Stoßleisten an den Türen schützen den Lack vor Kratzern bei kleinen Remplern.

690 km weit, zudem liegt die Zuladung des Testwagens bei nur durchschnittlichen 449 kg. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg, was für den Transport zweier E-Bikes ausreichen sollte. Auf dem Dach dürfen bis zu 80 kg transportiert werden.

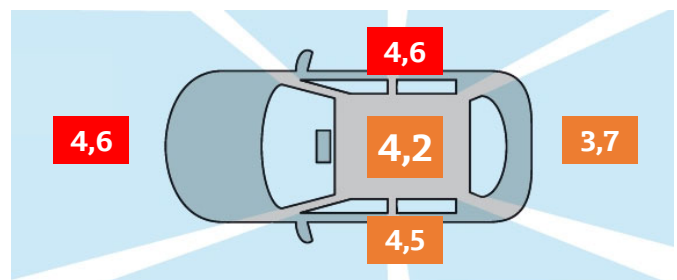
In der Version S ist der Captur serienmäßig mit einem Notrad sowie einem Wagenheber ausgestattet.

helfen beim getesteten Modell Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera.

Bei Nachtfahrten leuchten die mit dem Facelift eingeführten und beim Version S serienmäßigen LED-Scheinwerfer die Fahrbahn gut aus, etwas homogener könnte das Lichtbild aber

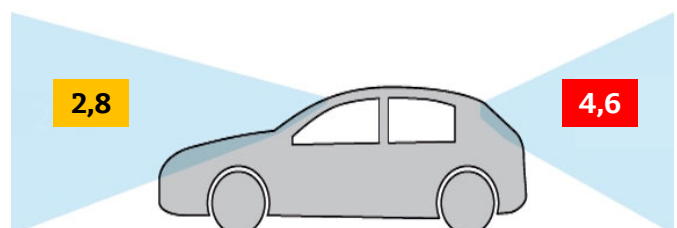
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



sein. Ein Abbiegelicht wird durch die Nebelscheinwerfer realisiert. Weitere Lichtfunktionen wie ein Fernlichtassistent oder

Kurvenlicht sind für den in die Jahre gekommenen Captur nicht erhältlich.

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition, großer Türausschnitte und Haltegriffe über allen Türen bis auf die Fahrertür (hier ist an dieser Stelle ein Brillenhalter) 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.

Als Version S ist der Captur 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 entfernt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher Piepton.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist mangelhaft, da das Fahrzeug über einen 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 Taste auf der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.

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, bis zur Fensterunterkante sind es 600 l.

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 Ladekante. Immerhin ist der variable Ladeboden in oberer Position auf einer Höhe mit der Ladekante. Legt man den Boden zur Vergrößerung des Kofferraumvolumens nach unten, stört eine 19 cm hohe Stufe.

⊖ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe und der durchschnittlichen Länge- und Breite lassen sich sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Große Personen



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

sollten Acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

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 Reserveradmulde. Da

das Blech ungeschützt ist, lässt sie sich nur schlecht für weiteres Gepäck 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 gut zur Hand, dürfte aber gerne etwas höher positioniert sein. 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 R-Link Evolution wird mittels Sieben-Zoll-Touchdisplay bedient. Das Menü ist in sich logisch aufgebaut. Alternativ kann das Radio jedoch auch über einen separaten Lenkradsteuertasten bedient werden. Dieser ist hinter dem Lenkrad schlecht zu sehen und erst nach einiger Eingewöhnung intuitiv bedienbar.

2,4 Multimedia/Konnektivität

⊕ Der Captur ist als Version S serienmäßig mit dem Multimediasystem R-Link Evolution mit TomTom-Navigation per SD-Karte, Radio (FM/AM und DAB), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und je einem AUX- und USB-Anschluss ausgestattet. Online-Konnektivität, Verkehrsinformationen in Echtzeit (HD Traffic), TomTom Places und Wettervorhersagen gibt es nach Aktivierung 3 Jahre lang kostenlos. Ein CD-Laufwerk gibt es im Captur nicht mehr. Auch einen WLAN-Hotspot bietet Renault nicht. Um unterwegs

2,4 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

⊕ Den Komfort erhöht der serienmäßige Licht- und Regensensor. Die Klimaautomatik ist übersichtlich aufgebaut und lässt sich einwandfrei bedienen.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe weit weg sind. Wichtige Kontrollelemente wie eine Kühlfüssigkeitstemperaturanzeige fehlen. Eine Fensterheberautomatik hat nur das Fahrerfenster.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind in Ordnung, bieten aber durchaus Raum für Verbesserungen. Die Bedienung stellt den Fahrer vor keine großen Herausforderungen.

elektronische Geräte laden zu können, gibt es eine 12-Volt-Steckdose sowie einen USB-Anschluss vorn und eine 12-Volt-Steckdose hinten.

Im Renault-Zubehörcatalog findet man eine Mittelarmlehne mit induktiver Ladestation.

⊖ Leider lassen sich nur Android-Smartphones via Android Auto integrieren, Apple CarPlay zur Integration von iPhones von Apple ist für den Captur Version S leider nicht erhältlich.

wichtigen Mittel tunnels ein recht angenehmes Raumgefühl ein.

3,2 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.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die Ablagenanzahl ist insgesamt überschaubar. Vorn finden zumindest Ein-Liter-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 kleine Türfächer und Netztaschen an den Vordersitzen.

⊕ Die Innenraum-Variabilität wird durch die serienmäßig um 16 cm verschiebbare Rückbank gesteigert.

Grundsätzlich praktisch ist das Handschuhfach. Es ist sehr groß, beleuchtet und lässt sich wie eine Schublade ausziehen -

3,2 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



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

dadurch kann man den gesamten Stauraum nutzen. Abschließbar ist es aber nicht, zudem lässt es sich nicht ganz aufziehen, wenn auf dem Beifahrerplatz jemand sitzt.

3,5 Sitze

Während sich der Fahrersitz auch 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 der Mittelarmlehne kann der Fahrer seinen rechten

zum Fahrbahnzustand. Kopfsteinpflaster ist deutlich im Innenraum spürbar. Grobe Einzelhindernisse schlagen teilweise deutlich durch, insgesamt geht der Federungskomfort bei niedrigen Geschwindigkeiten aber in Ordnung.

Arm abstützen, diese ist in der Höhe einstellbar. Die Rücksitzbank ist kaum konturiert und die Sitzfläche kurz, wodurch die Sitzposition auf den Außenplätzen nur akzeptabel ist.

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

3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 durchschnittliche 68,7 dB(A). Dazu tragen maßgeblich die Wind- und

Umgebungsgeräusche bei. Der Benzinmotor ist stets hörbar, stört aber nicht wirklich.

3,2 Klimatisierung

⊕ Ab der mittleren der fünf Ausstattungsvarianten ist der Captur serienmäßig mit einer Einzonen-Klimaautomatik ausgestattet. Eine Sitzheizung, die bei niedrigen Temperaturen für Behaglichkeit sorgt, ist bei der Version S ebenfalls serienmäßig, genauso wie getönte Scheiben im Fond.

⊖ Die Luftstromintensität aller vier Düsen in der Armaturentafel lässt sich nicht unabhängig von der jeweiligen Gebläse- richtung justieren - im Alltag nicht optimal.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 150 PS starke Vierzylinder-Turbobenziner hat mit dem knapp 1,3 Tonnen schweren Captur leichtes Spiel. Die Fahrleistungen fallen für ein SUV der Kleinwagenklasse geradezu sportlich aus. Die Höchstgeschwindigkeit wird vom Hersteller mit 210 km/h angegeben, in knapp unter zehn Sekunden soll er aus dem Stand auf 100 km/h spurten.

Für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h benötigt der Captur Version S lediglich 5,3 s, die Elastizitätswerte - gemessen von 60 auf 100 km/h in den Gängen vier bis sechs - fallen ebenfalls gut aus.

2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt gute Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind nur leichte Vibrationen zu spüren.

Bei der Leistungsentfaltung merkt man, dass der Ottomotor seine Leistung mit wenig Hubraum generieren muss und dementsprechend stark aufgeladen ist. Die Folge ist ein merklich

verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab. Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verknüpft sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,4 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. Auch weiche Schaltvorgänge sind

prima möglich. Eine Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Das Sechsgang-Getriebe ist passend gestuft, die sechste Fahrstufe ist als Fahrgang ausgelegt - bei Tempo 130 km/h rotiert die Kurbelwelle rund 2.900 mal pro Minute.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Kräftiges Anreißern 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, untersteuert das Auto kräftig, das elektronische Stabilitätsprogramm

ESP regelt dabei recht grob. Insgesamt legt der Captur ein recht träges Fahrverhalten an den Tag, großer Fahrspaß kommt daher trotz des kräftigen Benziners unter der Haube nicht auf. Die Traktion des Fronttrieblers 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.

2,6 Bremse

Aus Tempo 100 gemessen kommt der Captur nach 35,3 m zum Stehen. Das ist ein ordentlicher Wert - und das, obwohl Renault an der Hinterachse statt Bremsscheiben lediglich -trommeln

verbaut. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

3,7 SICHERHEIT

4,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Die aktive Sicherheitsausstattung des Captur fällt übersichtlich aus. Wichtige Assistenzsysteme wie eine Kollisionswarnung sowie ein City-Notbremssystem sind für den Captur nicht erhältlich. Neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen gibt es noch einen Tempomat und einen Geschwindigkeitsbegrenzer - beides serienmäßig. Seit dem Facelift gibt es für die höheren Ausstattungen noch einen Totwinkelassistenten, der für den Captur Version S allerdings nicht zu haben ist. Während einer Notbremsung weist die Warnblinkanlage auf die Gefahrensituation hin.

3,2 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest erreicht der Captur vor dem Facelift mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz ein gutes Resultat - dieses ist auch für das aufgefrischte Modell anwendbar. Insgesamt bekommt das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 05/2016). Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m, und die Sicherheitsgurte sind vorn serienmäßig höhenstellbar.




















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 haben keinen festen Platz und sind 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 per Schalter 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 möglicherweise an der C-Säule anstehen. Achtgeben sollte man auch bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, sodass sich der entsprechende Vordersitz unter Umständen nicht

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

| | | |
|---|---|------------------|
|  | ESP | 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 |
|  | Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung | Serie |
|  | Reifendruck-Kontrollsystem | Serie |

ganz zurück schieben lässt. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ 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. Besonders im Bereich der vorderen Motorhaube sowie des seitlichen Scheibenrahmens ist die Frontpartie zu unnachgiebig gestaltet.

Assistenzsysteme, die den Zusammenstoß mit einem

2,4 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO₂

Der Captur TCe 150 GPF erhält mit einer CO₂-Bilanz von 178 g/km 24 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC Ecotest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,5 l/100 km. Innerorts verbraucht der Renault 6,2 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 7,8 l pro 100 km.

1,1 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Captur ein überzeugendes Ergebnis ab. Lediglich im Autobahnzyklus des ADAC Ecotest steigen die CO-Emissionen leicht an. Hierfür gibt es in diesem Kapitel 49 von 50 Punkten, sodass der Renault in der Summe auf 73 Zähler und vier von fünf Sterne kommt.

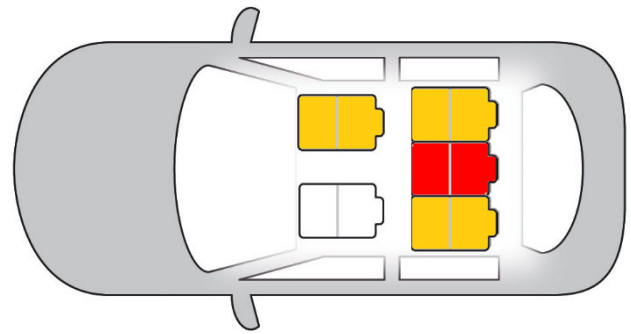
2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Captur TCe 150 Version S ist das derzeitige Topmodell des kleinen SUV. Renault ruft dafür 25.700 Euro auf. Das Sondermodell Version S basiert auf der Ausstattung Intens, bietet zusätzlich neben optischen Gimmicks wie glanzgedrehten Alufelgen und der Sonderlackierung Iron-Blau beispielsweise beheizbare Vordersitze, Rückfahrkamera und das Online-Infotainmentsystem R-Link Evolution. Allerdings

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)

Fußgänger vermeiden könnten, sind für den Captur nicht erhältlich.

Verbrauch

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

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

sind einige Optionen wie etwa der Totwinkelwarner oder das Panoramadach für das Sondermodell nicht zu haben. Die monatlichen Gesamtkosten fallen erfreulich niedrig aus. Einen Anteil daran haben unter anderem die geringen Betriebskosten. Die Kfz-Steuer liegt bei 128 Euro pro Jahr. Ein Service ist alle 30.000 km oder zwölf Monate nötig - ärgerlich für Wenigfahrer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | Captur ENERGY TCe 90 Life | Captur ENERGY TCe 130 GPF Limited | Captur ENERGY TCe 150 GPF Intens |
|-------------------------------------|------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/898 | 4/1332 | 4/1332 |
| Leistung [kW (PS)] | 66 (90) | 96 (131) | 110 (150) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 140/2250 | 220/1500 | 250/1750 |
| 0-100 km/h [s] | 13,1 | 10,2 | 9,8 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 171 | 200 | 210 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | n.b. | n.b. | n.b. |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller | 123 | 128 | 126 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 18/19/19 | 19/22/22 | 19/22/22 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 106 | 128 | 128 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. |
| Preis [Euro] | 16.500 | 20.300 | 23.100 |

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 Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF | |
| Hubraum | 1.332 ccm |
| Leistung | 110 kW/150 PS bei 5.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | 250 Nm bei 1.750 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 210 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,8 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | 6,4 l |
| CO ₂ -Ausstoß (WLTP/NEFZ) | 147/126 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 205/55 R17 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.122/1.778/1.566 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.326/403 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 377/1.235 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 660/1.200 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/80 kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Spanien, Valladolid |

ADAC Messwerte

| | |
|--|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 5,3 s |
| Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang) | 6,9/9,5/13,6 s |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.900 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,3 m |
| Reifengröße Testwagen | 205/55 R17 95V |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 4 |
| Wendekreis links/rechts | 11,4 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,5 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 6,2/5,8/7,8 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 151 g/km (WTW* 178 g/km) |
| Reichweite | 690 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 68,7 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 1.975 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.280/449 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 285/600/1.055 l |

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

| | | | |
|--|-----------------|------------------------|-----------------|
| Betriebskosten | 138 Euro | Werkstattkosten | 66 Euro |
| Fixkosten | 120 Euro | Wertverlust | 276 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 600 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 128 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/22/22 | | |
| Basispreis Captur ENERGY TcE 150 GPF Version S | 25.700 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 07.03.2019 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 25.700 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 6.552 km |
| Auffälligkeiten/Mängel | keine |

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.2.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 | - |
| Tempomat/Limiter/ACC | Serie/Serie/- |
| Einparkhilfe vorn/hinten | Serie |
| Parklenkassistent | - |
| Rückfahrkamera/360° Kamera | Serie/- |
| Head-Up-Display | - |
| Verkehrszeichenerkennung | - |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie |

SICHERHEIT

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

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 | Serie/- |
| Sitzheizung vorn/hinten | Serie/- |
| Lenkradheizung | - |
| Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz | Serie/- |
| Rücksitzlehne umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-------------|
| Anhängerkupplung | ab 405 Euro |
| Metalllackierung | Serie |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | - |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,9

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: September 2019
Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander ...