



## Renault Arkana E-TECH Hybrid 145 R.S. Line Automatik

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (105 kW/143 PS)

Neben dem bereits getesteten Benziner samt Mildhybrid-System ist der Renault Arkana auch als Vollhybrid zu haben. Das von Renault entwickelte Hybridsystem ermöglicht sowohl den seriellen als auch den parallelen Hybridbetrieb. Bei niedrigen Geschwindigkeiten und geringer Last ist das fünftürige Coupé zudem rein elektrisch unterwegs, sofern die 1,2 kWh fassende Pufferbatterie ausreichend geladen ist. Die Systemleistung aus dem 69 kW/94 PS leistenden Saugbenziner und dem 36 kW/49 PS starken E-Motor beträgt 105 kW/143 PS. Die Fahrleistungen gehen in Ordnung, allerdings sollte man es mit dem Arkana E-Tech Hybrid besser gemütlich angehen lassen, sonst kommt nicht nur Hektik in das Zusammenspiel aus Getriebe und den drei Motoren (ein zweiter E-Motor dient als Starter-Generator), auch der Verbrauchsvorteil gegenüber dem mildhybridisierten Benziner schmilzt dann dahin. Zügelt man hingegen seinen Gasfuß, belohnt der Franzose den Fahrer mit guter Effizienz - besonders innerorts kann der Teilzeitstromer sein Sparpotenzial ausspielen. Der auf dem Renault Captur basierende Arkana punktet im ADAC Autotest mit einer ordentlichen Verarbeitungsqualität, umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie sicheren Fahreigenschaften. Ankreiden lässt sich dem Arkana abgesehen vom teils unharmonisch agierenden Antriebsstrang und der bescheidenen Anhängelast nicht viel. Große Stärken hat er allerdings auch nicht zu bieten. Für 36.450 Euro in der gut ausgestatteten R.S. Line ist der Arkana E-Tech Hybrid jedenfalls ein faires Angebot. **Konkurrenten:** u. a. Ford Kuga Hybrid, Honda HR-V, KIA Niro Hybrid, Nissan Qashqai e-Power, Toyota CH-R.

**+** gute Verarbeitungs- und Materialqualität, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, geringe Schadstoffemissionen

**-** unharmonischer Antriebsstrang, mäßige Rundumsicht, geringe Anhängelast

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,4**

### Zielgruppencheck

	Familie	<b>3,1</b>
	Stadtverkehr	<b>3,4</b>
	Senioren	<b>2,8</b>
	Langstrecke	<b>2,9</b>
	Transport	<b>2,7</b>
	Fahrspaß	<b>3,6</b>
	Preis/Leistung	<b>2,4</b>

Ecotest **★★★★☆**

## 2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,6 Verarbeitung

Der neue Arkana gefällt mit einer guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist der Preisdruck nicht an jeder Ecke offensichtlich. Im Gegenteil: Das Interieur macht einen wertigen Eindruck und würde auch anderen Kompaktwagen gut zu Gesicht stehen. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung. Zahlreiche Applikationen in Carbonoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten oberen Bereiche von Armaturenbrett und vorderer Türverkleidung. Ansonsten dominiert

wie üblich harter Kunststoff den Fahrgastraum. An der Verarbeitungsqualität im Innenraum gibt es wenig zu kritisieren, auch die Karosserie ist sorgfältig gefertigt.

⊕ Bei der Verkleidung des Unterbodens hat sich Renault sichtlich Mühe gegeben. Nicht nur die vorderen und seitlichen Bereiche sind verkleidet, selbst hinter der mit Aeroelementen versehenen Hinterachse findet man eine glattflächige Kunststoffverkleidung.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 5,4 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 50 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 925 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 466 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 80 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der Arkana lässt sich aufgrund seiner Abmessungen recht gut im Großstadtdschungel fortbewegen, und selbst die Parkplatzsuche stellt keine allzu große Hürde dar. Der Wendekreis liegt bei 11,7 m – nicht gerade wenig für einen Kompaktwagen.

Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

⊕ Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Tanken mit Diesel.

⊖ Eine Dachreling ist nicht erhältlich, ungewöhnlich für ein SUV. Ein Anhänger darf lediglich bis zu 760 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt. Ungebremste Anhänger sind bis 75 kg erlaubt.

### 3,2 Licht und Sicht

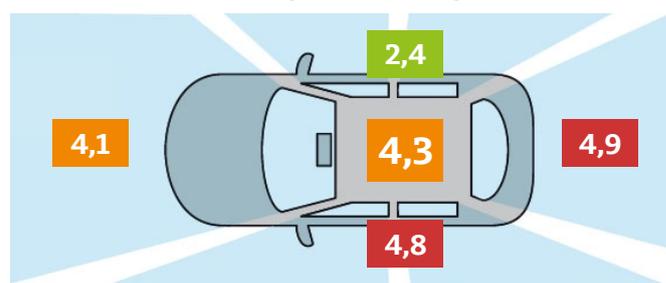
Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch recht gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flach abfallenden Motorhaube noch einigermaßen gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante erheblich schwerer – die serienmäßigen Parksensoren vorn wie hinten sowie das 360-Grad-Kamerasystem sind daher eine willkommene Unterstützung. Gleiches gilt für den ebenfalls serienmäßigen Parkassistenten.

Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügt der linke Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

⊕ Der Arkana ist bereits ab dem Basismodell mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Das Abblendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig.

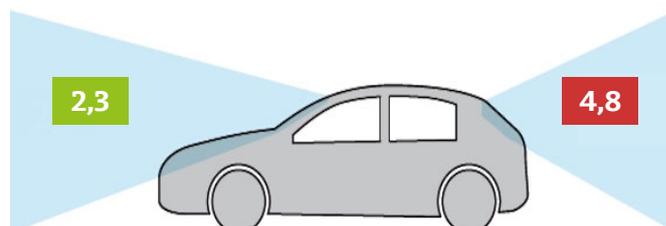
#### Rundumsicht

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.



⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Arkana lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten D-Säulen schränken die Sicht deutlich ein. Für das SUV sind keine Nebelscheinwerfer erhältlich, die zudem die Funktion des Abbiegelichts übernehmen könnten. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert. Die Frontscheibenwischer sind Bügelwischer mit kleinen aero-dynamischen Elementen, die den Anpressdruck bei höherer Fahrgeschwindigkeit etwas erhöhen – hier erzielen Balkenwischer ein besseres Wischergebnis. Ein Heckwischer, der die Scheibe z. B. von Schnee befreien könnte, ist nicht verbaut.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Arkana gelingt angenehm, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Vorn stört die schräg stehende A-Säule. Hinten schränken der enge Fußraum hinter den Vordersitzen sowie die nach hinten abfallende Dachlinie ein. Die Türgriffe sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut offen. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten.

⊕ Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 55 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Die Funktion lässt sich auf Wunsch auf deaktivieren. Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen

## 2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Arkana bietet für einen Kompaktwagen einen recht großen Kofferraum, der aufgrund der fehlenden seitlichen Ausbuchtung marginal weniger Platz bietet als das Gepäckabteil der konventionell angetriebenen Versionen. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 445 l, wenn sich der variable Ladeboden in der unteren Position befindet. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 540 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun handelsübliche Getränkeboxen unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis zu 835 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.325 l Volumen verfügbar. Im Ablagefach unterhalb des Kofferraumbodens lassen sich weitere 60 l verstauen.



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

des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden. Über allen Türen befinden sich Haltegriffe am Dachhimmel.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert wird, wenn das Fahrzeug für einen längeren Zeitraum nicht genutzt wurde. Dann müssen das Fahrzeug auf konventionelle Weise (Taste auf Fernbedienung) entriegelt und das System in den fahrerseitigen Einstellungen wieder aktiviert werden.



Mit 445 l Volumen bietet der Arkana einen für diese Fahrzeugklasse sehr großen Kofferraum.

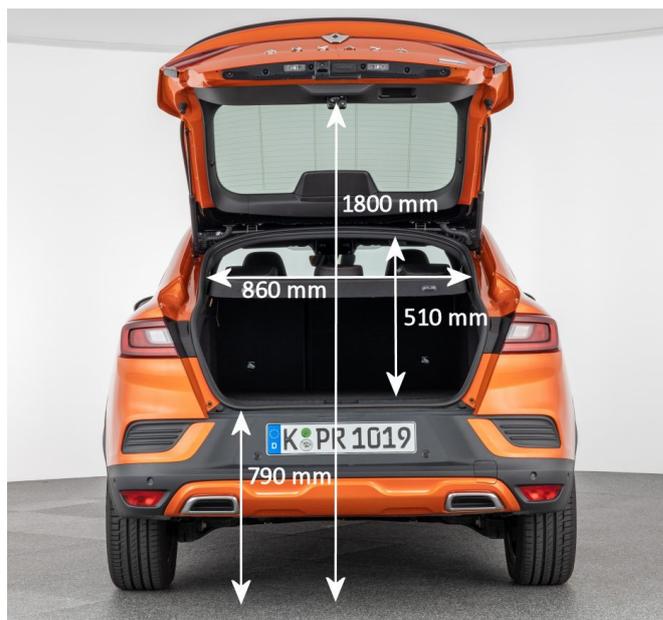
### 3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht den Kopf am scharfkantigen Heckklappenschloss zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es innen eine praktische Griffmulde in der Verkleidung. Die Ladekante befindet sich 79 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 10 cm hohe Stufe, der Ladeboden ist beim Arkan E-Tech Hybrid nicht höhenverstellbar. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden eine nahezu ebene Fläche.

⊖ Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens und ist dort nicht nur schwer zu finden, sondern verschmutzt auch schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

### 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert vom Innenraum aus unkompliziert und ohne großen Kraftaufwand. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum ein Seitenfach



Mit 79 cm liegt die Ladekante des Arkana doch ziemlich hoch über der Straße.

sowie ein kleines Staufach unter dem Ladeboden (rund um das optionale Notrad).

⊖ Praktische Taschenhaken sucht man im Gepäckraum vergebens.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

⊕ Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit des Arkana Intens von dem vertikal ausgerichteten 9,3-Zoll-Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings. Außerdem fehlen praktische Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen und Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen. Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich beispielsweise die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung befinden, blickt der Fahrer auf das 10 Zoll große digitale Kombiinstrument, das die konventionellen Rundinstrumente ersetzt und mit der Multi-

Sense-Ausstattung unterschiedliche Ansichten ermöglicht. An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite verstellen, und der Wählhebel liegt insgesamt gut zur Hand.



Der Innenraum des Arkana gefällt durch eine gute Verarbeitungsqualität, eine wertige Materialanmutung und eine weitgehend durchdachte, funktionelle Bedienung.

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des Satelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der

Lautstärke, weil man die Tasten und deren Belegung nicht direkt sehen kann.

## 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung R.S. Line ist der Franzose in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainmentsystem Easy Link mit 9,3-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), AUX- und USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Navigationssystem mit Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-Funktion, Smartphone-Integration via Apple CarPlay und

Android Auto (jeweils kabelgebunden) sowie eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der My Renault-App lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

⊖ Einen CD-Player gibt es für den Arkana ebenso wenig wie ein höherwertiges Soundsystem.

## 2,5 Raumangebot vorn

⊕ Für einen Kompaktwagen bietet der Arkana in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot. Bis knapp 1,95 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit würde sogar für 2,05 m Körpergröße reichen. Die

Innenbreite fällt nicht sonderlich üppig aus. Das gute Raumgefühl wird durch das hoch aufbauende Armaturenbrett, die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie und den beim R.S. Line dunklen Dachhimmel geschmälert.

## 3,2 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für 1,85 m große Insassen aus. Die Kopffreiheit würde trotz der nach hinten abfallenden Dachlinie für eine Personengröße von knapp 1,90 m ausreichen. Das Raumgefühl ist passabel, wofür neben der hohen Seiten- auch die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind.

⊖ Das optionale Schiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

## 3,1 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen – verschiebbare Rücksitze sowie neigungsverstellbare Rücksitzlehnen gibt es nicht. Die Anzahl an Ablagen ist vorn mit Flaschenhaltern (Ein-Liter-Flaschen) und kleinen Fächern in den Türen, einem geschlossenen Fach unter der Mittelarmlehne und einem separaten Ablagefach für das Smartphone durchaus praxistauglich. Es gibt

vorn zudem zwei Becherhalter. Im Fond findet man, abgesehen von kleinen Fächern in den Türen, Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein kompaktes Format, ist allerdings weder klimatisiert noch abschließbar.

# 3,0 KOMFORT

## 3,1 Federung

Der Arkana ist mit einem Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten ausgestattet. Auch als sportlich aussehender R.S. Line verfügt der Arkana nicht über ein straffer abgestimmtes Sportfahrwerk, auch verstellbare Dämpfer sind für das Kompakt-SUV nicht

erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das Ansprechverhalten. Auf schlechten Landstraßen halten sich

die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich

### 3,0 Sitze

Die Vordersitze mit Leder-Alcantara-Bezug bieten einen ordentlichen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Die Sitze lassen sich elektrisch in der Höhe sowie in Längsrichtung verstellen, die Verstellung der Lehnenneigung erfolgt per Drehrad. Der Fahrersitz verfügt zudem über eine elektrische Lordosentütze, die sich allerdings lediglich in der Intensität anpassen lässt. Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist

das SUV wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und auch hörbar.

serienmäßig an Bord – höhenverstellbar ist sie jedoch nicht. In der zweiten Reihe sitzt man weniger komfortabel. Die Rückbank ist ausreichend konturiert, die Polsterung jedoch recht weich. Hinzu kommt, dass die Lehnenneigung nicht sonderlich bequem ist. Eine Mittelarmlehne hinten inklusive der beiden Becherhalter ist in der Ausstattungslinie R.S. Line serienmäßig an Bord.

### 3,3 Innengeräusch

Das SUV bietet trotz der Hybridisierung einen nur durchschnittlichen Geräuschkomfort. Im unteren Geschwindigkeitsbereich ist der Arkana E-Tech Hybrid oftmals elektrisch unterwegs, dann geht es angenehm leise zu. Tritt der mäßig gedämmte Vierzylinder-Benziner in Aktion, ist es mit der Ruhe vorbei. Erst bei höheren Geschwindigkeiten tritt er hinter die Windgeräusche zurück. Die Abrollgeräusche der 18-Zoll-

Bereifung sind ebenfalls deutlich zu hören, das Fahrwerk poltert beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas. Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit vergleichsweise hohen 69,7 dB(A) bei 130 km/h fährt der Arkana in diesem Kapitel nur ein befriedigendes Ergebnis ein.

### 2,8 Klimatisierung

Renault rüstet den Arkana immer mit einer Klimautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker

Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Franzose serienmäßig beheizbare Vordersitze sowie ein beheizbares Lenkrad.

⊖ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen.

## 2,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen

Renault gibt die Systemleistung mit 105 kW/143 PS an, die aus einem 69 kW/94 PS starken Benziner mit 1,6 Litern Hubraum und einem Elektromotor mit 36 kW/49 PS resultieren. Der zweite E-Motor fungiert als Startergenerator, trägt jedoch nicht zur Systemleistung bei. Die Fahrleistungen fallen für die meisten Anwendungsfälle ausreichend aus, sportliche Fahrgefühle kommen dabei aber nicht auf. Bei flotter Gangart wirkt der Antriebsstrang angestrengt, oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit legt der Arkana recht zögerlich an Tempo zu. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Franzose in 6,1 Sekunden, von 80 auf 120 km/h braucht er 2,5 s länger. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 174 km/h.

⊕ Der 1,3 Liter große Vierzylinder-Benziner leistet dank Turboaufladung 140 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von kräftigen 260 Nm, das bereits bei 1.750 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist das SUV-Coupé recht ordentlich motorisiert, die Fahrleistungen können sich durchaus sehen lassen. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Crossover in 5,2 s, von 80 auf 120 km/h in 7,9 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, vergehen 1,4 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h.

## 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Saugbenziner läuft vibrationsarm und recht kultiviert, solange moderat Leistung von ihm abverlangt wird. Je nach Fahrsituation schiebt zunächst der Elektromotor den Hybrid vorwärts, bis der Verbrenner seine Leistung gleichmäßig entfaltet – nachdem die Automatik den richtigen Gang gefunden hat. Wird der Verbrenner gefordert, ist er deutlich zu

hören und gibt spürbare Vibrationen beispielsweise ans Lenkrad und an die Pedalerie ab. Brummen ist nicht auffällig, da die Automatik niedrige Drehzahlen vermeidet. Das Automatikgetriebe lässt den Motor häufig mit hohen Drehzahlen arbeiten, dann geht die Akustik Richtung Dröhnen.

## 2,5 Schaltung/Getriebe

Renault verbaut im Arkana E-Tech 145 ein kupplungsloses Multi-Mode-Getriebe. Dahinter verbirgt sich die Kombination aus einer an den Benziner gekoppelten Vierstufen-Automatik sowie einem zweistufigen Automatikgetriebe für den stärkeren der beiden E-Motoren - der zweite E-Motor fungiert als Starter-Generator. Das System wechselt teils hektisch und unvorhersehbar die Übersetzungen, die zudem mit langen Schaltpausen und – besonders bei sportlicher Gangart – deutlich spürbaren Schaltrucken einhergeht. An den Schaltkomfort einer Wandlerautomatik oder eines Doppelkupplungsgetriebes reicht das Getriebe bei weitem nicht heran. Hinzu kommt, dass das Multi-Mode-Getriebe für den Benzinmotor lediglich vier Fahrstufen bereithält, was zu entsprechend großen

Drehzahlsprüngen führt. Auf der Autobahn kann der Benzinmotor im oberen Geschwindigkeitsbereich selbst bei Konstantfahrt die gewünschte Geschwindigkeit oftmals nicht halten kann und für den Fahrer überraschend zurückschaltet. Beim Anfahren reagiert das Getriebe etwas verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – der Fahrer muss etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt. Es stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder auch der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht. Neben der serienmäßigen Berganfahrhilfe verfügt der Arkana E-Tech Hybrid zusätzlich über eine Auto-Hold-Funktion.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,5 Fahrstabilität

Der Arkana legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag. Den ADAC Ausweichtest absolviert er zwar sicher, besonders dynamisch lässt er sich aber nicht um die Pylonen zirkeln. Das gleiche Bild zeigt sich auf öffentlichen Straßen. Das SUV überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht aus der Ruhe bringen. Trotz des nicht allzu agilen Handlings bleibt es in schnell durchfahrenen Kurven lange neutral und beginnt erst spät, über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Lupft man in der

Kurve das Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Die Traktion des Fronttrieblers ist nur durchschnittlich. Durch das zusätzliche Drehmoment des E-Motors müssen die Vorderräder beim zügigen Anfahren hohe Zugkräfte auf den Asphalt bringen, was deren Traktion rasch überfordert. Hinzu kommt, dass die Antriebsschlupfregelung nicht sonderlich sensibel regelt.

### 2,6 Lenkung

Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung angemessen, die Lenkpräzision ist gut, leidet jedoch etwas unter der Wankneigung. Die erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein. Mit dem Multi-Sense-System kann der Lenkradwiderstand entweder über anwählbare Fahrmodi angepasst werden. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung

durchschnittlich übersetzt, der Kurbelaufwand beim Rangieren damit nicht zu hoch.

⊖ Wird der Motor durch das Start-Stopp-System abgestellt, setzt kurz darauf die Lenkunterstützung durch die Servolenkung aus; bei eingeschlagenen Vorderrädern führt dies zu einer irritierenden Bewegung am Lenkrad.

## 2,6 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 35,2 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind passabel.

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Arkana hat zahlreiche Assistenzsysteme an Bord, die meisten bereits in der Basisausstattung wie beispielsweise Spurhalteassistent, Verkehrszeichenerkennung sowie Notbremssystem samt Kollisionswarnung und Fußgängererkennung. Bei der R.S. Line-Ausstattung sind zudem ein Fernlichtassistent, ein adaptiver Geschwindigkeitsregler (bis 170 km/h), ein Totwinkelwarner sowie eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren an Bord. Ein Autobahn-/Stauassistent ist gegen Aufpreis erhältlich. Bei einer Notbremsung macht das SUV den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam.

### 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Aufgrund der technisch engen Verwandtschaft wurde das Ergebnis des Euro NCAP-Crashtests vom Renault Captur auf den Arkana übertragen, sodass das SUV bei der Insassensicherheit 96 Prozent der möglichen Punkte erreicht (Test Renault Captur: 12/2019) – ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Renault stattet den Arkana mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist ein Notrufsystem an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 2,00 m und hinten bis zu 1,65 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen definierten Ablageort und sind daher eventuell unter dem Ladeboden bei Bedarf nur schlecht zu erreichen. Im Kofferraum fehlen vier Verzurrösen für eine stabile Ladungssicherung über Kreuz. Ein Gepäck- sowie Transportnetz ist lediglich gegen Aufpreis erhältlich. Die Kopfstütze des hinteren Mittelsitzes ist recht niedrig und zudem nicht höhenverstellbar.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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	nicht erhältlich/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

## 2,8 Kindersicherheit

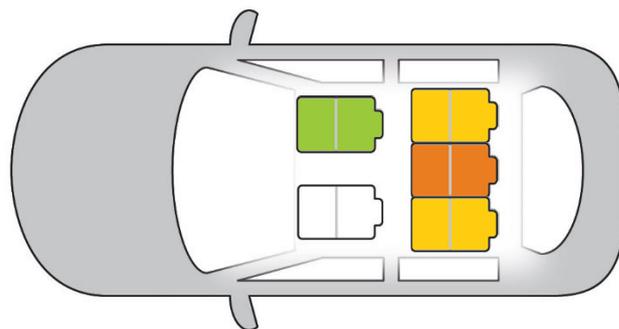
⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Arkana bei den Crashtests gemäß Euro NCAP 83 Prozent der erreichbaren Punkte (Test Renault Captur: 12/2019) – ein noch gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für die Montage von Kindersitzen gut geeignet, bietet allerdings keine Isofix-Halterung. Auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze samt Isofix und i-Size-Freigabe ordentlich befestigen. Hier sind die Gurtanlenkpunkte nicht ideal und hohe Kindersitze sind lediglich eingeschränkt nutzbar, da diese seitlich am Dach anstehen.

⊖ Die Schließkraft am Beifahrerfenster des Testwagens ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Bei anderen Renault-Modellen war das bisher nicht aufgetreten. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Auf dem mittleren Rücksitzplatz steht weder Isofix zur

Verfügung noch lässt sich wegen der ungünstigen Gurtanlenkpunkte und der nicht demontierbaren Kopfstütze ein Kindersitz ordentlich befestigen. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines Kippschalters kinderleicht deaktivieren lassen.

### 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)

## 2,9 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das SUV im Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm 75 Prozent der erreichbaren Punkte (Test Renault Captur: 12/2019) – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, birgt der Stoßfänger ein erhöhtes Verletzungsrisiko für das Becken.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

Als E-Tech Hybrid verfügt der Arkana über ein akustisches Fußgängerwarnsystem, das Passanten auf den Wagen aufmerksam macht.

## 1,9 UMWELT/ECOTEST

### 2,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Arkana E-Tech 145 liegt im Ecotest bei 5,4 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 149 g/km. Im Ecotest gibt es dafür 34 von maximal 60 Punkten. Vor allem innerorts bringt der Hybridantrieb samt der 1,2 kWh fassenden Pufferbatterie einen Verbrauchsvorteil gegenüber dem 140 PS starken Arkana TCE 140, der auf einen Durchschnittsverbrauch von 6,9 l/100 kommt. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 4,3 l, außerorts bei 5,1 l und auf der Autobahn bei 6,8 l Super pro 100 km.

### 1,2 Schadstoffe

⊕ Der Arkana E-Tech 145 punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen: Der Franzose holt 48 von 50 Zählern.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,3	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,8	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,4	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Insgesamt sammelt der Arkana also stolze 82 Punkte und somit vier Sterne im ADAC Ecotest. Auch bei der Überprüfung der

Emissionen im realen Straßenverkehr bestätigte sich das gute Ergebnis.

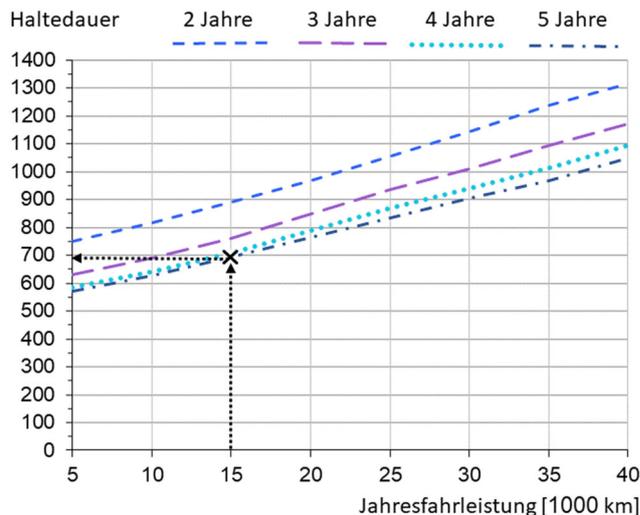
## 2,4 AUTOKOSTEN

### 2,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Arkana E-Tech Hybrid 145 steht für 36.450 Euro in der Preisliste. Damit ist der Franzose zwar kein Sonderangebot, im Konkurrenzumfeld der angesagten SUV-Coupés allerdings preislich durchaus attraktiv. Zudem ist der Renault bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Arkana R.S. Line unter anderem mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten, Notbremssystem, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und digitalen Instrumenten auf. Der Wertverlust hält sich nach den Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank überschaubarer Ausgaben für die Werkstatt und moderater Einstufungen bei der Versicherung (KH: 19, VK: 23, TK: 21). Die Kfz-Steuer beträgt 66 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis CO<sub>2</sub>-Wert nach WLTP). Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 693 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	mild hybrid 140 EDC	mild hybrid 160 EDC	E-Tech Hybrid 145 Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1332	4/1332	4/1598
Leistung [kW (PS)]	103 (140)	116 (158)	105 (143)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	260/1750	270/1800	144/3200
0-100 km/h [s]	9,8	9,1	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	205	172
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,9   S	5,8   S	4,8   S
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	132	131	107
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/23/20	20/23/20	20/23/20
Steuer pro Jahr [Euro]	105	103	56
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	764	717
Preis [Euro]	30.300	36.600	35.350

#### 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

Voll-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.598 ccm
Systemleistung	105 kW/143 PS
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	172 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	4,8 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (WLTP)	107 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.568/1.802/1.571 mm
Leergewicht/Zuladung	1.510/451 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480/1.263 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/760 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Südkorea, Busan

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 95H
Reifenmarke Testwagen	Continental Premium Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	5,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,3/5,1/6,8 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	129 g/km (WTW* 149 g/km)
Reichweite	925 km
Innengeräusch 130 km/h	69,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.050 mm
Leergewicht/Zuladung	1.495/466 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	445/835/1.325 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>111 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>78 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>118 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>386 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	693 Euro		
Steuer pro Jahr	66 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/23/21		
Basispreis Arkana E-TECH Hybrid 145 R.S. Line Automatik	37.900 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 13.07.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	38.890
Km-Stand bei Testbeginn	12.070 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. \* 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parkenassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/350 Euro
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

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

### 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	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (Zubehör)	-
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,4

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

Stand: Oktober 2022

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner