



## Renault Captur Mild Hybrid 160 Esprit Alpine EDC

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (116 kW / 158 PS)

Mit seinem Facelift folgt der überarbeitete Captur äußerlich der neuen Designsprache von Renault. Dem Captur der zweiten Generation sieht man damit seine Bauzeit von aktuell fünf Jahren kaum an. Die Testmotorisierung ist mit ihrem Mildhybridsystem technisch auf dem aktuellen Stand, so richtig positiv mag sich das auf den Verbrauch aber nicht auswirken: 6,8 l pro 100 km als Durchschnittswert im ADAC Ecotest sind für ein SUV der Kleinwagenklasse ziemlich viel. Der Antrieb hat Sparpotenzial, das muss der Fahrer aber z.B. durch Segelphasen mit abgeschaltetem Benzinmotor gezielt nutzen. Keinen Anlass zur Kritik dagegen gibt es bei den Fahrleistungen, die sind flott in allen Lebenslagen und machen den Captur zu einem souveränen "kleinen" SUV. Das sicher abgestimmte Fahrwerk hat mit der Motorleistung und eventuell flotter Gangart kein Problem - etwas mehr Feingefühl im Alltag wünscht man sich von der Federung aber schon, kommt der Komfort doch ziemlich kurz.

Im Innenraum dagegen wird man von allerlei Assistenten verwöhnt, angenehme Sitze und ein ausreichendes Platzangebot runden das Paket ab. So steht längeren Fahrten prinzipiell nichts im Wege, sofern diese nicht über ausgedehnte Wege in schlechtem Zustand führen. Mit seinem Preis von knapp 32.000 Euro für die getestete Variante ist der neue Captur alles andere als ein Schnäppchen, jedoch bekommt man als Gegenwert eine üppige Ausstattung, die kaum Wünsche offenlässt. Zumal die Aufpreise für die wenigen verbliebenen Extras moderat ausfallen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Puma, Mitsubishi ASX, Peugeot 2008, Seat Arona, Toyota CH-R, VW T-Cross.

⊕ flotte Fahrleistungen, harmonisch agierendes Mildhybridsystem, sichere Fahreigenschaften, viele Assistenten verfügbar

⊖ hoher Verbrauch, zu straffes Fahrwerk, wenig Ablagen im Fond

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,5

### Zielgruppencheck

Familie 2,9

City 3,3

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 2,9

Transport 3,2

Fahrspaß 2,7

Preis/Leistung 2,5

Ecotest ★★★★★

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,5 Verarbeitung

⊕ Der Captur von Renault gefällt mit seiner guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Hier sieht man den Anspruch der französischen Marke, einen guten Eindruck zu hinterlassen. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten in der Kleinwagenklasse ist der Preisdruck nicht an jeder Ecke offensichtlich. Im Gegenteil: Das Interieur setzt auf Wertigkeit. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung. Zahlreiche Applikationen in Aluminiumoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten oberen Bereiche des Armaturenbretts. Die weiche Schäumung oben an der

vorderen Türverkleidung sowie der Stoffüberzug an der A-Säulenverkleidung sind jedoch dahin, hier hat sich der Rotstift leider auch bei der Topausstattung durchgesetzt. Abseits der offensichtlichsten Stellen dominiert wie üblich harter Kunststoff den Fahrgastraum. An der Verarbeitungsqualität im Innenraum gibt es wenig zu kritisieren, auch die Karosserie ist sorgfältig gefertigt. Der Unterboden ist selbst hinter der Hinterachse gut verkleidet, hat nur seine Lücken im mittleren Bereich des Fahrzeugbodens. Die Motorhaube wird lediglich über einen umständlichen Haltestab fixiert, ein Gasdruckdämpfer wäre deutlich praktischer.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,8 l/100 km hat der Captur Mild Hybrid 160 mit seinem 48 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 705 km. Die Zuladung von bis zu 476 kg beim Testwagen fällt üppig aus, das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Der Renault bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können auf der optionalen Dachreling Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Bis 1.200 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 685 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen; damit steht selbst dem Transport eines

Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg. Der Wendekreis des Captur beträgt 11,5 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,02 m auseinander – die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist damit in Ordnung, auch wegen der moderaten Außenlänge von 4,24 m. Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord; ein Notrad ist über das Zubehörprogramm beim Händler erhältlich, die notwendigen Befestigungspunkte bringt der Captur schon mit. Dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Der Tankstutzen besitzt eine Schutzklappe, sodass eine Fehlbetankung praktisch ausgeschlossen werden kann.

### 3,1 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen – das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren vorn und hinten sind serienmäßig, ebenso die Rückfahrkamera - eine 360-Grad-Kamera und einen Parkassistenten gibt es gegen Aufpreis.

Serienmäßig wiederum blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und verkleinern dadurch den toten Winkel - diese sinnvolle Eigenschaft auf beiden Seiten findet man bei Kleinwagen ganz selten. Der Captur ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Es fehlt allerdings eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Das Abblendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Captur lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen sowie die nach hinten ansteigenden hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht ein. Ebenfalls von signifikantem Nachteil sind die nicht versenkbaren äußeren



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

Kopfstützen hinten. Für das kleine SUV sind keine Nebelscheinwerfer erhältlich, die zudem die Funktion eines Abbiegelichts übernehmen könnten. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

## 2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den Captur gelingt angenehm, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Vorn stört die schräg stehende A-Säule und hinten wirkt der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut. Vorn gibt es drei, hinten zwei Haltepunkte.

Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 56 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt sich bereits bei Annäherung mit dem Schlüssel und verriegelt sich automatisch wieder bei Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton (abschaltbar). Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet werden kann.

Weiterführende Informationen gibt es unter

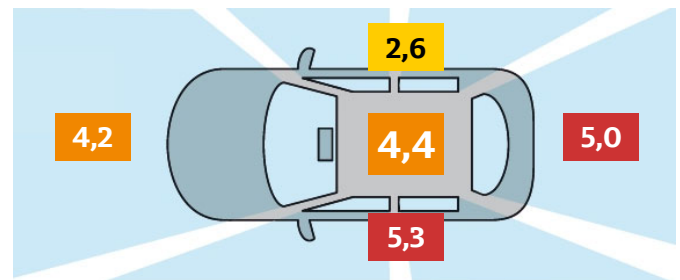
## 3,1 Kofferraum-Volumen

Der Captur bietet für ein Kleinwagen-SUV einen angemessenen großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 315 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 415 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 660 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.080 l Volumen verfügbar. Stellt man den variablen Ladeboden nach oben, trennt man darunter einen 120 l großen Stauraum ab. Ohne das Notrad aus dem Zubehör lassen sich rund um das serienmäßige Reparaturset in der Reserveradmulde unterhalb des Kofferraumbodens zusätzlich 90 l verstauen.

Durch Verschieben der Rücksitzbank um bis zu 16 cm nach

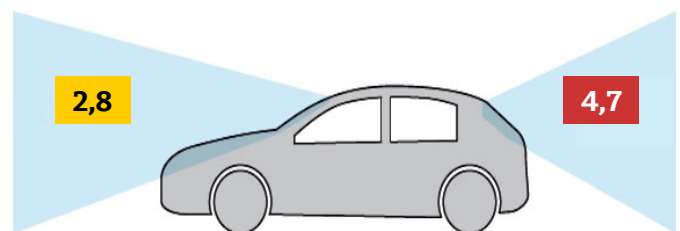
## Rundumsicht

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.



[www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Positiv ist immerhin, dass ein Fahrzeugstart allein über die Funkverlängerung nicht möglich ist. Wenn der Schlüssel eine Weile nicht bewegt wird, schaltet sich die Funkbereitschaft ab, so dass das Signal nicht mehr "verlängert" werden kann. Die Türgriffe außen verzichten vollumfänglich auf Sensorflächen, an denen man die das Auto mittels Berührung öffnen oder schließen könnte. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es im Captur gar keine.

vorn, kann das verfügbare Volumen vergrößert werden – zu Lasten der Beinfreiheit im Fond.



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum des Captur von klassenüblicher Größe.

### 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Da das Heckklappenschloss verkleidet ist, birgt es selbst für größere Personen nur ein geringes Verletzungspotenzial. Dennoch sollten großgewachsene Personen auf Ihren Kopf achten. Zum Schließen der Klappe gibt es innen zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung. Die Ladekante befindet sich mit 78 cm doch recht hoch über der Straße; innen ergibt sich eine 20 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 2 cm, was das Ausladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche. Die Entriegelungstaste für die stets manuell zu bedienende Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens, verschmutzt schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

### 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert unkompliziert und mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus - dann braucht man aber etwas mehr Kraftaufwand zum Klappen. Es gibt im Kofferraum zwei



Mit 78 cm liegt die Ladekante des Captur doch recht hoch über der Straße.

Taschenhaken sowie das Staufach unter dem doppelten Ladeboden.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das Cockpit des Captur wirkt schon auf den ersten Blick aufgeräumt. Das erweist sich durchaus als vorteilhaft, denn man kann sich schneller im Renault-SUV zurechtfinden. Das openR Link-Multimediasystem verfügt über einen 10,4 Zoll großen, vertikal ausgerichteten Touchscreen und ist immer serienmäßig an Bord. Das Bediensystem ist logisch aufgebaut, wenngleich der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detailsinstellung den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren können. Dann fällt auf, dass Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen fehlen - die kleinen Knöpfe oben am Bildschirmrand zur Lautstärkeinstellung wirken wie eine Notlösung, leichter zu erreichen, aber ergonomisch auch nicht viel besser ist der Bediensattelit für die Mediafunktionen rechts hinter dem Lenkrad. 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.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung sowie Knöpfe für den Bordcomputer befinden,



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

blickt der Fahrer auf das 10 Zoll große digitale Kombiinstrument, das auf Wunsch großflächig die Google-Navigationskarte anzeigen kann. Das Instrumentendisplay ist tagsüber wie nachts gut ablesbar, unterschiedliche Ansichten bringen Abwechslung in den Alltag.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der

## 1,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Esprit Alpine-Ausstattung ist der Captur umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (jeweils kabellose Anbindung möglich) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das auf Google Maps basierende Navigationssystem liefert Renault mit. Die integrierte Sprachsteuerung nutzt den Google Assistant, entsprechend umfassend ist ihr Verständnis, wobei künftige weitere Verbesserungen automatisch integriert werden. Renault verbaut je zwei USB-Anschlüsse vorn und hinten (alle USB-C), für die vorderen wie die hinteren Plätze gibt es zudem 12-V-Steckdosen - der Kofferraum muss dagegen ohne auskommen. Über die induktive Ladeschale in der

Getriebewählhebel liegt insgesamt gut zur Hand. Einzig der erwähnte Bediensatellit für die Audiofunktionen ist rechts unten hinter dem Lenkrad positioniert und damit nicht direkt zu sehen; wenn man seine Bedienung verinnerlicht hat, passt das im Alltag, aber für Novizen sind die vielen Knöpfe und Rädchen erst mal ein Mysterium.

Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als einziges Extra im Multimedia-Bereich offeriert Renault ein Harman Kardon Lautsprechersystem mit gutem Klangbild, das über acht Lautsprecher sowie einen Subwoofer verfügt. Einen CD-Player gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis.

Over-the-Air-Updates sind über das auf Google basierende Betriebssystem möglich. So lassen sich auch Basisfunktionen wie die Zentralverriegelung über die Renault-App bedienen. Nutzerprofile können angelegt und Fahrzeugeinstellungen zugewiesen werden - praktisch, wenn mehrere Personen den Captur nutzen und individuelle Einstellungen haben möchten.

## 2,7 Raumangebot vorn

Nicht nur für ein Kleinwagen-SUV bietet der Captur in der ersten Reihe ein ausreichend großzügiges Platzangebot, bis etwas über 1,90 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht etwas weiter, hier führt das Schiebedach im Testwagen allerdings zu einer geringfügigen Reduzierung des Kopfraums. Die Innenbreite fällt

Kleinwagen-typisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird durch den schwarzen Dachhimmel, das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie geschmälert. Das optionale Panorama-Glasschiebedach dagegen sorgt für zusätzliches Licht im Innenraum.

## 3,4 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,85 m, hier macht sich die nach hinten abfallende Dachlinie bemerkbar. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,90 m große Personen aus. Das Raumgefühl ist lediglich passabel, wofür neben dem dunklen Dachhimmel, der hohen Seiten- und die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind.

## 3,9 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die verschiebbare Rücksitzbank und das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, in der Mittelarmlehne befindet sich ein geschlossenes Ablagefach. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, in den Türfächern lässt sich selbst eine Ein-Liter-



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

Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber wenigstens beleuchtet.

⊖ Hinten finden die Insassen wenige Ablagemöglichkeiten vor. Die Türfächer sind recht klein, Becherhalter sucht man hier vergebens. Immerhin lassen sich in den Lehnentaschen

kleinere Gegenstände verstauen, allerdings sind die auch nur als Netze ausgeführt.

## 3,1 KOMFORT

### 3,3 Federung

Der Captur Mild Hybrid hat ein in der Kleinwagenklasse übliches Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten. Verstellbare Dämpfer sind wie bei den meisten Konkurrenten nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt zufriedenstellend und bietet einen passablen Federungskomfort. Tendenziell ist es etwas zu straff abgestimmt und passt damit nicht ganz so gut zum Charakter des Fahrzeugs.

Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es ziemlich steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich

das Ansprechverhalten. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Renault wacker, die Fahrt darüber wird nicht zur Belastung für die Insassen. Feiner ansprechen dürfte er auf Einzelhindernisse wie Kanten und einseitige Unebenheiten. Der Vorteil dieser tendenziell straffen Auslegung: Selbst bei sehr hohen Autobahngeschwindigkeiten liegt der Captur sicher auf der Straße und ist stets gut beherrschbar.

### 2,9 Sitze

In der Esprit Alpine-Ausstattung lassen sich Fahrer- und Beifahrersitz unter anderem in der Höhe einstellen; ordert man das Premium Winter Paket, ist der Fahrersitz elektrisch einstellbar, eine Neigungseinstellung bekommt er im Zuge der Elektrisierung jedoch nicht. Für den Fahrer gibt es eine Zweibeinige-Lordosenstütze, der Beifahrer muss ohne auskommen. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Menschen etwas mehr Beinaufgabe und höhere Lehnen wünschen würden. Die Mittelarmlehne kann hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen; sie lässt sich überdies längs, aber nicht in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie

hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne für die hinteren Plätze sucht man vergeblich. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem passablen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitze, in der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mitteltunnel teilen.

### 2,8 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 68,1 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Bis in mittlere Drehzahlen ist der Motor angenehm leise, unter hoher Last dann kernig klingend zu hören. Windgeräusche treten

nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der Captur eignet sich damit auch für längere Fahrten.

### 3,0 Klimatisierung

Ab der getesteten Ausstattung rüstet Renault den Captur mit einer Einzonen-Klimaautomatik aus. Lenkradheizung und getönte hintere Scheiben sind ebenso serienmäßig. Für die zweite Reihe gibt es Ausströmer zwischen den Vordersitzlehnen und Lüftungsdüsen im Fußbereich. Ausgefallene Optionen wie Sitzlüftung oder Rollos im Fond gibt es dagegen nicht.

⊖ Wer eine Sitzheizung für die Vordersitze haben möchte, muss das Premium Winter Paket ordern - und erhält damit

auch gleich die elektrische Fahrersitzeinstellung. Eine sehr ärgerliche Zwangskoppelung, die nicht nur teuer ist, sondern auch den Einstellbereich des Fahrersitzes nach unten reduziert. Wie inzwischen in der Fahrzeugklasse üblich, verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 1,8 Fahrleistungen

⊕ Der 1,3-l-Turbobenziner bildet mit seinen 158 PS die Topmotorisierung unter den Captur-Varianten. Das maximale Drehmoment des Testmodells liegt bei 270 Nm und steht zwischen 1.800 und 3.750 1/min zur Verfügung. Damit ist das Kleinwagen-SUV mehr als ausreichend motorisiert, wie man im Alltag schnell feststellen kann. Der Motor hat stets gut Kraft und wirkt sehr souverän.

Auch die Messwerte bestätigen, dass man mit dem Franzosen flott unterwegs sein kann. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 4,9 s, von 80 auf 120 km/h in 6,9 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in nur einer Sekunde. Renault verspricht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8,5 s, begrenzt die Höchstgeschwindigkeit aber auf 180 km/h.

### 2,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angenehme Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Beim Ausdrehen wiederum wird der Motor lauter, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem

darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der Captur Mild Hybrid spontan genug an, das Mildhybrid-System hilft dabei etwas. Das maximale Drehmoment von 270 Nm steht über einen sehr weiten Drehzahlbereich zur Verfügung.

### 2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Testwagen ist das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe verbaut, das sich im Alltag unauffällig zeigt und meist angenehm agiert. Es ist tendenziell auf Komfort statt auf möglichst schnelle Reaktion getrimmt. Die Abstimmung der Automatik ist den Entwicklern zufriedenstellend gelungen, im Alltag spürt man ab und zu ein leichtes Rucken beim Schalten. Beschleunigt man stärker, ist die Drehmomentabsenkung rund um die Schaltvorgänge recht deutlich. Insgesamt bietet die Automatik ein angemessenes Komfortniveau, das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Wobei man beim Anfahren schon etwas Gefühl walten lassen sollte, damit insbesondere beim Abbiegen die Vorderräder nicht verzweifelt um Haftung ringen. Renault verbaut einen nur scheinbar klassischen

Getriebewählhebel, der sich nach der Fahrriichtungswahl in seine Ausgangsposition zurückbewegt; für die Parkposition gibt es eine eigene Taste. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen – dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge passt zum Antrieb, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.300 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berganfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet dank Startergenerator ausgesprochen geschmeidig. Passen die Rahmenbedingungen, wird der Motor während des Segelns komplett abgeschaltet, um Kraftstoff zu sparen (Funktion im Menü abschaltbar).

## 2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des Captur ist insgesamt gut. Auf guten wie weniger guten Straßen zieht er sauber seine Bahnen und vermittelt dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl. Dabei beeinflussen Spurrinnen den Geradeauslauf nur moderat. Auf Lenkimpulse reagiert der Renault mit moderaten Aufbau- und Seitenneigungen – das ist konzeptbedingt, bleibt aufgrund der recht straffen Federung aber im zufriedenstellenden Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängenden Heck dezent, aber wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve

abrupt das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen wird und daher unkritisch ist. Bei Nässe bekommt der Franzose seine Kraft in den unteren Fahrstufen über die Vorderräder kaum auf die Straße, die Traktionskontrolle sollte früher und feinfühlicher eingreifen.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Captur ein letztlich problemloses Fahrverhalten - besonders geschmeidig ist die ESP-Abstimmung aber nicht gelungen. Er durchweicht sicher den Parcours, weil das Stabilisierungssystem schon beim ersten

Einlenken rigide, aber nur kurz eingreift und damit lediglich den zu hohen Anteil des Tempos herausnimmt. Im Grenzbereich bleibt letztlich nur leichtes Untersteuern. Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht, mit etwas Geschick des Fahrers kann der Captur die Gassen durchaus dynamisch durchfahren.

## 2,3 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung passt für den Alltag. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung angemessen, die Lenkpräzision ist gut, wird von der moderaten Wankneigung der Karosserie nur wenig beeinflusst. Die erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein ordentliches Lenkgefühl ein. Die Lenkunterstützung kann in drei Stufen eingestellt werden. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Lenkradumdrehungen, der Captur hat also eine angenehm direkte Lenkung.

## 2,8 Bremse




















Der Captur bringt rundum Scheibenbremsen mit. Das Bremsergebnis ist dennoch nur zufriedenstellend, denn bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Renault durchschnittlich 36,2 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen). Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind unauffällig und gut, man hat im Alltag ein gutes, weil kalkulierbares Bremsgefühl.

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des Captur ist umfangreich, allerdings wird sie erst mit dem Driving & Safety-Paket komplett. Das ist mit 500 Euro fair eingepreist und daher unbedingt zu empfehlen. Ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalteassistent. Im erwähnten Sicherheitspaket enthalten sind ein Spurwechselassistent, der zusätzlich einen Ausstiegsassistenten (warnt im Stand vor Verkehrsteilnehmern, die sich von hinten nähern) und den Ausparkassistenten umfasst. Über Radar-Sensoren in der Heckschürze wird der kreuzende Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren gewarnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Der Autobahnassistent als weiterer Teil des Optionspakets

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	nicht erhältlich
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt messend)



beinhaltet den Spurfolgeassistenten. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die

Notsituation aufmerksam zu machen; steht der Captur, wird die Warnblinkanlage aktiviert.

### 3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Der Renault Captur wurde als Facelift im September 2024 neu unter die Lupe genommen. Da die Anforderungen über die Jahre anspruchsvoller wurden, das kompakte SUV aber nicht neu entwickelt und entsprechend optimiert wurde, fallen die neuen Ergebnisse nicht mehr so gut wie 2019 aus. Der aktuelle Captur erhält 76 Prozent der möglichen Punkte für eine zufriedenstellende Insassensicherheit und damit vier von fünf Sterne im Euro NCAP-Crashtest.

Renault stattet den Captur wie in dieser Klasse üblich mit Front-, Seiten- sowie Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer aus. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Notrufsystem, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Rettungsleitstelle herstellt.

Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam - da aber der Abstand zum

Dachhimmel nicht zu groß ausfällt, ist hinten auch für größere Menschen das Risiko eines Schleudertraumas nicht erhöht. Vorn wie hinten werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen.

Im Kofferraum gibt es vier Verzurösen, an denen sich Gepäck einspannen lässt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort mit Gepäck im Kofferraum schlecht zu erreichen. Ein Kofferraum-Trennnetz für den Captur ist bei Renault nicht erhältlich; Mitsubishi bietet über sein Zubehörprogramm für den praktisch baugleichen ASX ein stabiles Trenngitter an, das auch in den Captur passen sollte und damit eine Alternative sein kann.

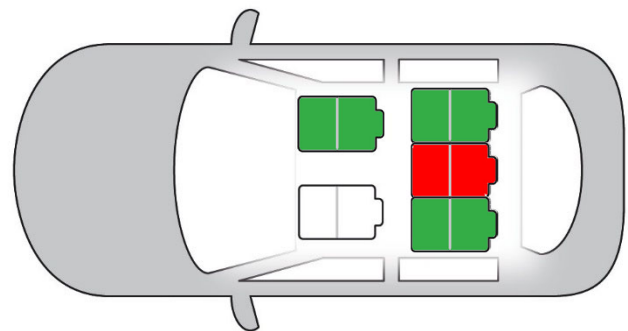
### 2,3 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit gibt es in den Crashtests gemäß Euro NCAP 80 Prozent der erreichbaren Punkte – ein gutes bis zufriedenstellendes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz (dank abschaltbarem Beifahrerairbag) universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet, und bietet wie auch die äußeren Rücksitze Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Vorbildlich: Alle Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben – eine Sitz- bzw. Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Auf dem Mittelsitz hinten ist die Montage von Kindersitzen nicht erlaubt. 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)

### 2,7 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das Kleinwagen-SUV im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP 76 Prozent der erreichbaren Punkte – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, bergen die Vorderkante der Front sowie

die A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

## 2,6 UMWELT/ECOTEST

### 3,8 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Captur als Mild Hybrid 160 mit Automatik liegt im ADAC Ecotest bei 6,8 Liter Super E10 pro 100 km. Das ist nur ein ausreichendes Ergebnis und für ein aktuelles Modell eigentlich zu viel. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 185 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 22 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich.

Immerhin, bei konsequenter Nutzung der Möglichkeiten des Mildhybridsystems kann man den Ecotest-Verbrauchswert unterbieten, bei zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstrecken und gemächlichem Tempo sind Verbräuche unter 6 l/100 km durchaus möglich. Aber schon Geschwindigkeiten jenseits des Landstraßentempos lassen den Verbrauch deutlich steigen und erklären die große Bandbreite möglicher Verbrauchswerte. Innerorts verbraucht der Turbobenziner 6,7 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn üppige 8,1 l pro 100 km.

### 1,4 Schadstoffe

⊕ An der Abgasreinigung dagegen gibt es wenig zu kritisieren - sie funktioniert angemessen. Die Schadstoffe im Abgas werden effektiv reduziert, einzig die CO-Werte sind bei allen Messungen leicht erhöht - kurioserweise steigen sie aber selbst im sehr anspruchsvollen Autobahnzyklus nicht in

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

problematische Bereiche an. Dennoch kosten die Emissionen ein paar Punkte in diesem Kapitel, so dass es nur für 46 von 50 möglichen Punkten reicht. Der verbaute Partikelfilter arbeitet aber effektiv. Zusammen mit den Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 68 Punkte und drei von fünf Sterne.

## 2,5 AUTOKOSTEN

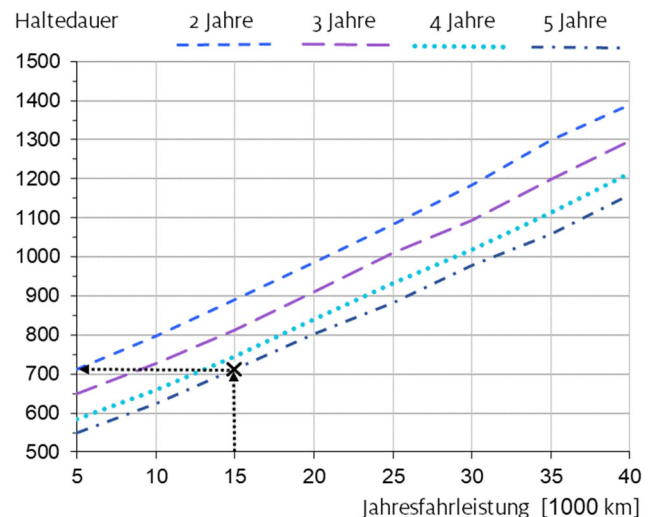
### 2,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit Turbobenziner, Frontantrieb und Automatik kostet der Captur in der höchsten Ausstattungslinie Esprit Alpine knapp 32.000 Euro - eine Menge Geld und alles andere als ein Sonderangebot. Die Sicherheits- und Winter-Pakete sollte man noch dazu buchen, mit 500 bzw. 600 Euro bieten sie ein annehmbares PreisLeistungsverhältnis. Dann hat man ein umfassend ausgestattetes SUV, das bei Sicherheit und Assistenz auf dem aktuellen Stand ist und flotte Fahrleistungen bietet - letztere sollte man aber nicht zu oft auskosten, sonst ergeben sich erhebliche Kraftstoffkosten.

Die jährliche Steuer liegt bei 112 Euro. Im mittleren Bereich bewegen sich die Versicherungseinstufungen (Haftpflicht 20, Teilkasko 21 und Vollkasko 19). Bei den Garantien gibt sich Renault knausrig, wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, muss extra zahlen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 713 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Captur TCe 90 Evolution	Captur Mild Hybrid 140 Techno	Captur E-Tech Full Hybrid 145 Techno Multi-Mode-Automatik	Captur Mild Hybrid 160 Evolution EDC	Captur TCe 100 LPG Evolution
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1332	4/1598	4/1332	3/999
Leistung [kW (PS)]	67 (91)	103 (140)	105 (143)	116 (158)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2750	260/3500	205/3200	270/1750	170/2000
0-100 km/h [s]	14,3	10,3	9,9	8,5	13,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	172	170	180	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,0   S	5,9   S	4,7   S	6,0   S	7,8   FG
CO <sub>2</sub> [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	134	133	106	135	122
Versicherungsklassen KH/VK/TK	20/19/21	20/19/21	20/19/21	20/19/21	20/19/21
Steuer pro Jahr [Euro]	101	107	54	112	75
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	606	672	682	674	566
Preis [Euro]	22.950	26.950	29.950	26.950	23.550

### Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

## INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	5,0
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	3,3 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	233/487/798
• Dachlast/Anhängelast [kg]	59/886
Benötigte Verkehrsfläche [m <sup>2</sup> ]	7,62
Herstellungsland	Spanien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	84,8
Emissionen CO <sub>2</sub> -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	210

\* Basis Ecotest-Verbrauch

\*\* Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter [www.GreenNCAP.com/LCA](http://www.GreenNCAP.com/LCA)

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

## HERSTELLERANGABEN

4-Zyl.-Turbobenziner, Mild-Hybrid, Euro 6e, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	1.332 ccm
Leistung	116 kW/158 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	270 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,5 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,0 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	136 g/km
Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.239/1.797/1.575 mm
Leergewicht/Zuladung	1.447/383 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.275 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	685/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	48 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valladolid

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.300 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	225/45 R19 92V
Reifenmarke Testwagen	Michelin e-Primacy 2
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
Ecotest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/5,9/8,1 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest	160 g/km (WTW* 185 g/km)
Reichweite	705 km
Innengeräusch 130 km/h	68,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.354/476 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/660/1.080 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>153 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>98 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>108 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>355 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	713 Euro		
Steuer pro Jahr	112 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/19/21		
Basispreis Captur Mild Hybrid 160 Esprit Alpine EDC	31.750 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 12.06.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.000 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.748 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
Parklenkassistent	500 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/500 Euro° (Paket)
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	500 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-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	600 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	über Zubehör
Metalllackierung	600 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	900 Euro°

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

### AUTOKOSTEN

2,5

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

Stand: Oktober 2024  
Test und Text: M. Ruhdorfer