



Renault Captur TCE 100 Intens

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (74 kW/100 PS)

Seit Anfang 2020 ist die zweite Generation des Renault Captur erhältlich, der deutlicher als bislang seinen SUV-Charakter zur Schau stellt – Designmerkmale sind die hohe Schulter- und Fensterlinie, ausgestellte Kotflügel sowie der markante Unterschutz. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer werden von weit nach unten gezogenen LED-Tagfahrlichtern eingerahmt. Das Interieur hinterlässt einen durchaus wertigen und modernen Eindruck. Ausstattungsabhängig dominieren hier das fahrerorientierte „Smart Cockpit“ in TFT-Technik sowie der hochformatige Multimedia-Touchscreen – mit Easy Link ist der Captur in puncto Konnektivität auf dem aktuellen Stand.

Renault bietet das SUV mit Benzin-, Diesel- und Flüssiggas-Antrieb in einem Leistungsspektrum von 100 bis 154 PS an. Als jüngste Antriebsvariante erweitert der E-Tech Plugin-Hybrid mit einer Systemleistung von maximal 160 PS das Motorenangebot.

Wir testen den Basis-Benziner Captur TCE 100 Intens, der ausschließlich mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe erhältlich ist. Der Turbobenziner leistet 100 PS und stellt sein maximales Drehmoment von 160 Nm bei 2.750 1/min. zur Verfügung. Mit dem 1,0-Liter-Dreizylinder absolviert der Fünftürer den Spurt von 0 auf 100 km/h in 13,3 Sekunden und ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h. Wer dynamische Fahrleistungen bevorzugt, sollte daher eine höhere Leistungsstufe (130 oder 154 PS) wählen. Der Testverbrauch ist mit 6,5 l/100 km nicht gerade gering, die Schadstoffemissionen sind niedrig. Wie auch der Clio und der Nissan Juke basiert der Captur auf der modularen CMF-B-Plattform von Renault, Nissan und Mitsubishi, die zahlreiche Fahrerassistenzsysteme ermöglicht. So unterstützt der Franzose bereits serienmäßig mit dem Notbremssystem samt Fußgängererkennung, der Verkehrszeichenerkennung, dem Fernlicht- sowie Spurhalteassistenten. Gegen Aufpreis kommen der Totwinkel- und Querverkehrswarner beim Rückwärtsausparken hinzu. Mit der umfangreichen Serienausstattung ist der Renault in der Ausstattungslinie Intens ab 21.300 Euro erhältlich. Bis auf kleine Ärgernisse wie die hohe Ladekante, die unpraktisch angeordnete Taste zur Kofferraumentriegelung und der umständliche Bediensatellit hinter dem Lenkrad kann man dem sympathischen Franzosen wenig vorwerfen. **Konkurrenten:** u.a. Ford Puma, Mazda CX-3, Nissan Juke, Opel Crossland X, Peugeot 2008, SsangYong Tivoli, VW T-Cross.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, geringe Schadstoffemissionen, verschiebbare Rücksitzbank
- ⊖ unpraktisches Schlüsselformat (Keycard), hohe Ladekante, unkomfortable Kofferraumentriegelung, ACC lediglich für Fahrzeuge mit Doppelkupplungsgetriebe verfügbar, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **1,6**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,2
	Fahrspaß	3,4
	Preis/Leistung	2,2

Ecotest **★★★★☆**

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

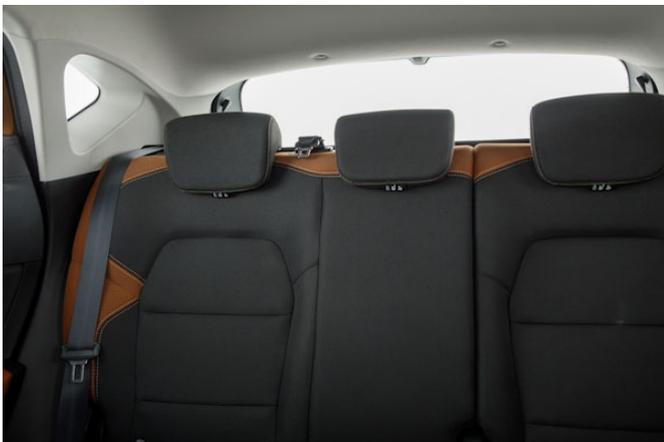
Der neue Captur überrascht mit einer für seine Fahrzeugklasse guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist der Preisdruck nicht an jeder Ecke offensichtlich. Im Gegenteil: Das Interieur macht einen wertigen Eindruck und würde auch anderen Kompaktwagen gut zu Gesichte stehen. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung der optionalen Ausstattung Multi-Sense. Zahlreiche Applikationen in Aluminiumoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten oberen Bereiche von Armaturenbrett und vorderer Türverkleidung. Ansonsten dominiert wie üblich harter Kunststoff den Fahrgastraum. An

3,0 Alltagstauglichkeit

Wie bereits der Vorgänger, ist auch der neue Captur ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,5 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem kleinen 48 Liter fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 735 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 495 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf der serienmäßigen Reling für das Dach kann man bis zu 80 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Ein Anhänger darf bis zu 1.200 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es nur

2,9 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 hinten sind serienmäßig, vorn kosten sie ebenso Aufpreis wie



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

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 der vordere und seitliche Bereich sind verkleidet, selbst hinter der mit Aeroelementen versehenen Hinterachse findet man eine glattflächige Kunststoffverkleidung.

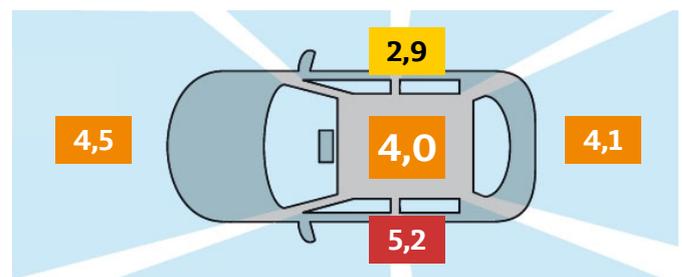
⊖ Beim Einlegen des Rückwärtsgangs löste sich beim Testwagen oftmals die umliegende Schaltmanschette im vorderen Bereich und musste wieder befestigt werden.

bis zu 630 kg sein. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen vollwertigen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen. Der Wendekreis liegt bei 11,5 m – nicht gerade wenig für einen Kleinwagen.

⊖ Bei Fahrzeugen mit optionalem Glas-Schiebedach entfällt die ansonsten serienmäßige Dachreling. Ein Fehlbetankungsschutz, der das versehentliche Tanken mit dem falschen Kraftstoff verhindert, ist nicht vorhanden.

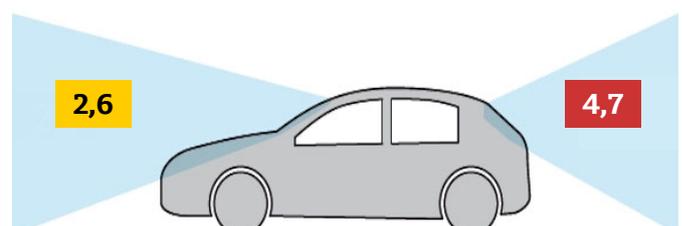
Rundumsicht

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.



Rückfahrkamera, 360-Grad-Kamera und Parkassistent. Serienmäßig blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht erhältlich.

⊕ Der Captur 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. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und verkleinern dadurch den toten Winkel.

2,5 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 Rasten.

⊕ 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 der Keycard und verriegelt sich automatisch wieder bei Entfernung ohne Zutun des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton. 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.

3,1 Kofferraum-Volumen

Der neue Captur bietet für einen Kleinwagen einen recht 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, findet man darunter einen 120 l großen Stauraum vor. Bestellt man das optionale Notrad nicht mit, lassen sich rund um das serienmäßige Reparaturset in der Reserveradmulde unterhalb des Kofferraumbodens zusätzlich 90 l verstauen.

⊖ 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.

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 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. Positiv ist jedoch, dass das Keyless-System deaktiviert wird, wenn das Fahrzeug per Fernbedienung verriegelt oder für einen längeren Zeitraum nicht genutzt wurde. Dann muss das Fahrzeug auf konventionelle Weise (Taste auf Fernbedienung) entriegelt werden – bei Deaktivierung aufgrund längerer Nichtnutzung muss das System zudem in den fahrzeugseitigen Einstellungen wieder manuell aktiviert werden.

Lediglich die außen sitzenden Fondinsassen finden einen Haltegriff am Dachhimmel vor.

⊕ Durch Verschieben der Rücksitzbank um bis zu 16 cm nach vorn, kann das verfügbare Volumen vergrößert werden – zu Lasten der Beinfreiheit im Fond.



Mit 315 l Volumen ist der Kofferraum der zweiten Generation deutlich größer ausgefallen als beim Vorgänger (285 l).

3,0 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 ein geringeres Verletzungspotenzial. Dennoch sollten großgewachsene Personen auf Ihren Kopf achten. Zum Schließen der Klappe gibt es innen eine praktische Griffmulde in der Verkleidung. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche.

⊖ Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens im Stoßfänger und ist dort nicht nur schwer zu finden, sondern verschmutzt auch schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Die Ladekante befindet sich 78 cm 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. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert 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 zwei Taschenhaken sowie das Staufach unter dem doppelten Ladeboden. Im Zubehör ist ein Trenngitter zur Ladungssicherung gegen Aufpreis erhältlich – bemerkenswert für einen Kleinwagen.

2,6 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit von dem Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems. In der Ausstattung Intens (Testwagenausstattung) ist das vertikal ausgerichtete Display sieben Zoll groß und kann optional auf 9,3 Zoll vergrößert werden. Das Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detailsinstellung erschweren den Umgang im Alltag allerdings ebenso wie das Fehlen praktischer 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 die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das 7 Zoll große digitale Kombiinstrument, das beim Captur Intens die konventionellen Rundinstrumente ersetzt und bei optionaler 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 Schalthebel liegt insgesamt gut zur Hand.

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des Bediensatelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der Lautstärke.



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

2,3 Multimedia/Konnektivität

⊕ In der Ausstattung Intens ist der Captur in puncto Konnektivität gut aufgestellt. Das serienmäßige Infotainment-System Easy Link mit Sieben-Zoll-Display bietet FM- und Digitalradio (DAB+), AUX- und USB-Anschluss, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und Smartphone-Integration via Apple CarPlay und Android Auto. Ein 9,3-Zoll-Display ist ebenso gegen Aufpreis zu haben wie ein Navigationssystem mit

Echtzeitverkehrsinformationen (RTTI) inklusive Auto-Update-Funktion, ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern und eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Mithilfe der App My Renault lassen sich Fahrzeuginformationen abrufen und -funktionen steuern.

⊖ Einen CD-Player gibt es für den Captur nicht.

2,5 Raumangebot vorn

⊕ Für einen Kleinwagen bietet der Captur 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 m Körpergröße reichen. Die Innenbreite fällt Kleinwagentypisch nicht sonderlich

großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird durch das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie geschmälert. Das optionale Panorama-Glasschiebedach sorgt für zusätzliches Licht im Innenraum.

3,3 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, würde die Beinfreiheit für 1,90 m große Personen ausreichen. Das Raumgefühl ist lediglich passabel, wofür neben der hohen Seiten- auch die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind.



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

3,1 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-Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist in der Ausstattungslinie Intens serienmäßig als Schublade mit einem Fassungsvermögen von 10 l ausgeführt, das sich weder abschließen noch klimatisieren lässt. Das Schubfach kann, sofern sich keine

Beine eines Beifahrers im Weg befinden, weit aufgezo-gen werden, sodass der Fahrer komfortabel auf den Inhalt zugreifen kann.

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

3,1 KOMFORT

3,0 Federung

Der Captur 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 recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an. Auf

schlechten Landstraßen macht sich die weiche Grundabstimmung durch deutliche Aufbaubewegungen bemerkbar, bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt zudem etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Franzose wacker, die Fahrt darüber wird nicht zur Folter für die Insassen.

3,1 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen vom höhenverstellbaren Fahrersitz und der Längs- und Lehnenneigungsverstellung bei der Vordersitze finden sich keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist hingegen serienmäßig an Bord – höhenverstellbar ist sie jedoch nicht. In der zweiten Reihe sitzt man weniger komfortabel, unbequem ist es dort allerdings nicht. Die Rückbank ist ausreichend

konturiert, die Polsterung jedoch recht weich. Hinzukommt, dass die Lehnenneigung nicht sonderlich bequem ist. Eine Mittelarmlehne gibt es hinten nicht – auch nicht gegen Aufpreis.

⊖ In der Ausstattungslinie Intens ist der Beifahrersitz lediglich gegen Aufpreis in der Höhe verstellbar.

3,2 Innengeräusch

Das SUV bietet einen selbst nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Dominiert wird die Klangkulisse vom Dreizylinder-Benziner, der erst bei höheren Geschwindigkeiten hinter die Windgeräusche tritt. Ebenfalls deutlich sind die Abrollgeräusche der 17-Zoll-Bereifung, das

Fahrwerk poltert beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas.

Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 68,4 dB(A) bei 130 km/h fährt der Captur ein befriedigendes Ergebnis ein.

3,0 Klimatisierung

Ab der Ausstattung Intens rüstet Renault den Captur mit einer Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole klimatisiert. Für kalte Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze sowie ein heizbares Lenkrad. Ebenfalls gegen Aufpreis sind getönte Scheiben ab der B-Säule

erhältlich, die die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung schützen.

⊖ Wie inzwischen in der Fahrzeugklasse üblich, verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehradchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen.

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,3 Fahrleistungen

Der Einliter-Dreizylinder leistet im Captur TCe 100 dank Turboaufladung 100 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 160 Nm, das bei vergleichsweise späten 2.750 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der kleine Franzose für die meisten Aufgaben des Alltags ausreichend motorisiert. Den

Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert er in 7,9 s (2. Gang). Verbesserungswürdig ist allerdings das Anfahrverhalten – hier macht sich der kleinvolumige Motor negativ bemerkbar. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 13,3 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 173 km/h.

3,1 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Wie bei Dreizylinder-Motoren üblich ist es um die Laufkultur nicht sonderlich gut bestellt. Das Vibrationsverhalten lässt zu wünschen übrig. Besonders an Schalthebel und Lenkrad ist zu spüren, dass der Benziner recht kräftige Vibrationen entwickelt. Hinzu kommt, dass der Motor eine kernige Geräuschkulisse an den Tag legt, die bei niedrigen Drehzahlen dröhnig wird. Bei hohen Drehzahlen wird das Aggregat hingegen über die Maßen laut. Auch in puncto Leistungsentfaltung zeigen sich die Kehrseiten des Downsizingkonzepts. Aufgrund des geringen Hubraums und der als Folge dessen starken Aufladung

des Benziners, spricht der Motor auf Gaspedalbefehle mit spürbarer Verzögerung an. Darunter leidet nicht nur die Fahrbarkeit, sondern auch die Dosierbarkeit des Motors. Positiv fällt hingegen auf, dass der Turbomotor bereits ab rund 1.500 1/min für ordentlichen Vortrieb sorgt und seine Leistung unter Vollast recht homogen entfaltet. Bereits oberhalb von 4.000 Touren geht ihm allerdings spürbar die Puste aus.

3,1 Schaltung/Getriebe

Der 100 PS starke Benziner ist im Captur stets an ein manuelles Fünfganggetriebe gekoppelt. Das siebenstufige Doppelkupplungsgetriebe ist den höheren Leistungsstufen vorbehalten. Leider verzichtet Renault auf einen sechsten Gang, der nicht nur die Drehzahlen bei höheren Geschwindigkeiten, sondern damit auch den Verbrauch und die Geräusche reduzieren würde. Die Drehzahlsprünge würden kleiner ausfallen und beim Hochschalten wäre mehr Durchzugskraft verfügbar. Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 3.300 Umdrehungen. In puncto Schaltbarkeit ist ebenfalls Luft nach oben. Die

Schaltwege sind recht lang und die Gänge dürften definierter einrasten.

Eine Berganfahrhilfe ist serienmäßig. Ordert man die elektrische Parkbremse, verfügt der Captur zudem über eine Autohold-Funktion.

⊖ Die Anzeige des empfohlenen Gangs im Kombiinstrument (Gangempfehlung) fällt recht klein aus und ist daher etwas unauffällig. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts und ist nicht durch einen Sperrring gesichert.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Captur legt eine gute Fahrstabilität an den Tag. Den ADAC Ausweichtest absolviert er aufgrund seines untersteuernd ausgelegten Fahrverhaltens und der kräftigen ESP-Regelung zwar sicher, insgesamt allerdings wenig dynamisch – das spiegeln die Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen wider. Das gleiche Bild zeigt sich auf öffentlichen Straßen. Der Kleinwagen überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht aus der Ruhe

bringen. In schnell durchfahrenen Kurven beginnt er früh über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. Lüpft man in der Kurve das Gaspedal, drängt das Heck spürbar nach außen, wird durch das ESP aber rasch wieder eingefangen. Die Traktion der Vorderräder kommt mit dem 100 PS starken Benziner meist gut zurecht. Tritt dennoch Schlupf auf – etwa auf rutschigem Untergrund – greift die Antriebsschlupfregelung gezielt ein.

2,3 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, 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 optionalen Multi-Sense-System kann entweder über vorkonfigurierte Programme (Eco oder Sport) oder einen frei konfigurierbaren Modus der Lenkradwiderstand etwas angepasst werden.

2,3 Bremse

⊕ Beim neuen Captur verbauen die Franzosen an der Hinterachse lediglich Trommelbremsen anstelle der mittlerweile selbst in der Kleinwagenklasse etablierten Scheibenbremsen. Der Wirksamkeit der Bremsanlage tut dies

allerdings keinen Abbruch. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Captur TCe 100 nach 34,4 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) – ein guter Wert. Ansprechen und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

1,9 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Captur hat zahlreiche Assistenzsysteme an Bord, die meisten davon sogar serienmäßig. So ist bereits in der Basisausstattung eine Kamera an Bord, mit deren Hilfe der Kleinwagen beispielsweise einen Spurhalteassistenten, eine Verkehrszeichenerkennung sowie ein Notbremssystem samt Kollisionswarnung und Fußgängererkennung realisiert. Ein Geschwindigkeitsregler samt -begrenzer ist standardmäßig dabei, ein Totwinkelwarner und eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren optional.



Abstandsregeltempomat

optional für Fahrzeuge mit EDC-Doppelkupplungsgetriebe (Efficient Dual Clutch)

⊖ Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung, die automatisch den Abstand zum Vordermann hält, ist für Fahrzeuge mit Schaltgetriebe nicht erhältlich. Laut Hersteller soll der Captur bei einer Notbremsung den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam machen. Bei unseren Tests war die Funktion allerdings nicht bis zum Fahrzeugstillstand aktiv.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der Captur im Crashtest gemäß Euro NCAP auf 96 Prozent der möglichen Punkte (Test: 12/2019) – ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Renault stattet den Captur wie in dieser Klasse üblich 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 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. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten haben keinen festgelegten Verstaueort und sind daher eventuell unter dem Ladeboden bei Bedarf schlecht erreichbar.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit bekommt der Captur bei den Crashtests gemäß Euro NCAP 83 Prozent der erreichbaren Punkte – ein noch gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Fondsitzen und auf dem

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	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)

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.

⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben – eine Sitz-/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.

2,6 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das SUV im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP 75 Prozent der erreichbaren Punkte – 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.

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

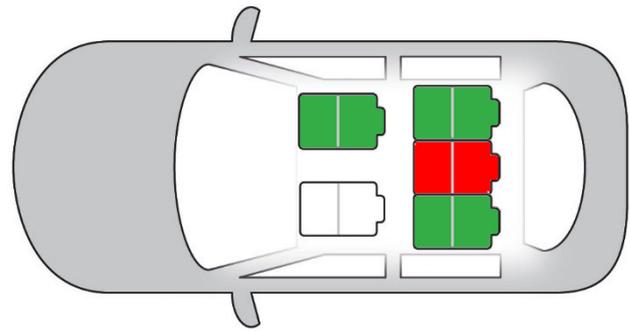
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Captur TCe 100 Intens liegt im Ecotest bei 6,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 180 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür für einen Kleinwagen vergleichsweise spärliche 23 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,2 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 7,9 l Super pro 100 km.

2,1 Schadstoffe

⊕ Der Captur TCe 100 Intens punktet im ADAC Ecotest mit niedrigen Schadstoffemissionen. Im Gegensatz zum Captur TCe 130 oder TCe 155 muss der Basis-Benziner allerdings ohne Otto-Partikelfilter (OPF/GPF) auskommen, der den Partikel-ausstoß reduzieren würde. So reicht es für lediglich 39 von 50 Zählern. Zum Vergleich: Der TCe 130 EDC GPF erreichte im ADAC Ecotest die vollen 50 Punkte. Insgesamt erhält der Captur

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)

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

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	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,5	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

TCe 100 Intens somit 62 Punkte und drei von fünf Sternen im ADAC Ecotest.

1,6 AUTOKOSTEN

1,6 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Captur TCe 100 Intens steht für 21.299 Euro in der Preisliste. Damit ist der Franzose nicht billig, für einen Kleinwagen allerdings recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Captur Intens unter anderem mit LED-Scheinwerfern inklusive Fernlichtassistenten, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und digitaler Instrumente auf. Der Wertverlust hält sich nach den

Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank moderater Ausgaben für die Werkstatt und günstiger Einstufungen bei der Versicherung (KH: 17, VK: 19, TK: 18). Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen. Die Steuer beträgt 104 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis: WLTP).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 90 Life	TCe 140 GPF Experience	TCe 155 GPF Intens EDC	E-TECH Plug-in 160 Intens	BLUE dCi 115 Business Edition	TCe 100 LPG Experience
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1333	4/1333	4/1598	4/1461	3/999
Leistung [kW (PS)]	67 (91)	103 (140)	113 (155)	116 (158)	85 (115)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2750	240/1600	270/1800	0/0	260/2000	170/2000
0-100 km/h [s]	13,3	10,6	8,6	10,1	11,9	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	195	202	173	187	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	121	128	125	34	111	114
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/19/18	18/22/21	18/22/21	18/22/21	18/21/21	17/19/18
Steuer pro Jahr [Euro]	94	112	106	32	198	72
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	18.667	22.030	26.271	32.753	23.882	21.153

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

3-Zyl. Turbobenziner, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP)	
Hubraum	999 ccm
Leistung	74 kW/100 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	160 Nm bei 2.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,3 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b. l
CO ₂ -Ausstoß	116 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/60 R17 H
Länge/Breite/Höhe	4.227/1.797/1.576 mm
Leergewicht/Zuladung	1.265/486 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.275 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	630/1.200 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 (2.Gang)	7,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	11,1/20,3/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.250 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R17 96H
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,4/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	6,5 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,2/5,7/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	153 g/km (WTW* 180 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	68,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.255/496 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/660/1.080 l

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

Betriebskosten	117 Euro	Werkstattkosten	59 Euro
Fixkosten	142 Euro	Wertverlust	233 Euro
Monatliche Gesamtkosten	551 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	104 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/18		
Basispreis Captur Tce 100 Intens	21.299 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 19.12.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	24.077 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.965 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. 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	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	248 Euro°/Serie
Parklenkassistent	634 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	439 Euro° (Paket)/634 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	244 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	390 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	292 Euro°/-
Lenkradheizung	195 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/98 Euro
Rücksitzlehne umklappbar asymmetrisch	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 438 Euro
Metalllackierung	ab 487 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.170 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

1,6

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

Stand: Oktober 2020
Test und Text: Andreas Pfeffer