



## Renault Captur TCe 130 GPF Intens EDC

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (96 kW/130 PS)

Renault war mit der ersten Captur-Generation 2013 als einer der ersten Hersteller im Segment der Kleinwagen-SUV vertreten. Inzwischen haben die meisten Hersteller nachgezogen, schließlich möchte jeder ein Stück vom Kuchen in dieser unvermindert boomenden Fahrzeugklasse abhaben. Um in diesem hart umkämpften Wettbewerb wieder auf Augenhöhe mit der teils noch recht frischen Konkurrenz zu sein, haben die Franzosen dieses Jahr die Neuaufgabe des kleinen Bordsteinkraxlers präsentiert. Optisch unterscheidet er sich auf den ersten Blick kaum von der Erstauflage. Kein Wunder, schließlich fand diese bis zum Schluss viele Käufer, was auch auf das Konto des gelungenen Designs ging. Am Heck unterscheidet sich Generation zwei mit den Rückleuchten in C-Form allerdings deutlich vom Vorgänger. Im Innenraum hat der Captur ebenfalls einen großen Sprung nach vorn gemacht. Die Materialqualität fällt für einen Kleinwagen erstaunlich wertig aus, an der Bedienbarkeit gibt es ebenfalls wenig zu meckern, obwohl die meisten Funktionen über das zentrale Touchdisplay gesteuert werden. Angetrieben wird der Captur TCe 130 EDC von einem Vierzylinder-Turbobenziner, der 130 PS mobilisiert und dem kleinen SUV zu munteren Fahrleistungen verhilft. Der Testverbrauch von 6,5 l/100 km bleibt im Rahmen, die Schadstoffemissionen sind auf durchwegs sehr niedrigem Niveau. Missfallen hat uns allerdings das verzögerte Anfahrverhalten, das der Captur in Verbindung mit dem serienmäßigen Doppelkupplungsgetriebe an den Tag legt. Die Fahrsicherheit gibt aufgrund des frühzeitig regelnden ESP keinen Grund zur Klage, fahrdynamisch kann der Captur wie die meisten SUV in der Kleinwagenklasse allerdings nicht glänzen. Renault hat mit der zweiten Captur-Generation ein gelungenes SUV auf die Räder gestellt, das sich keine gravierenden Schwächen leistet und auf Augenhöhe mit der Konkurrenz ist. **Konkurrenten:** u. a. Fiat 500 X, Ford Puma, Mazda CX-3, Peugeot 2008, Seat Arona, Toyota CH-R, VW T-Cross.

- +** für Kleinwagen bemerkenswert gute Verarbeitungs- und Materialqualität, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, geringe Schadstoffemissionen
- mäßige Rundumsicht, hohe Ladekante, verzögertes Anfahrverhalten

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **1,9**

### Zielgruppencheck

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

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

### 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 508 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 diese ebenso Aufpreis wie Rückfahrkamera, 360-Grad-Kamera und Parkassistent.



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

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.

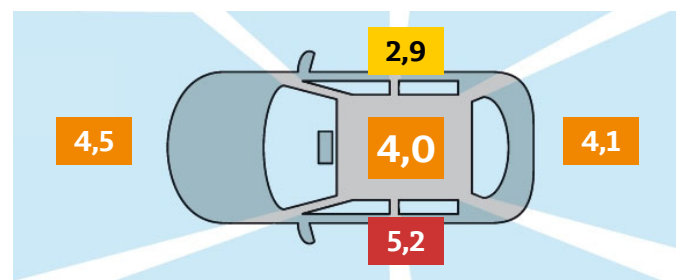
⊕ Bei der Verkleidung des Unterbodens hat sich Renault sichtlich Mühe gegeben. Nicht nur der vordere und seitliche Bereich sind verkleidet, selbst hinter der mit Aeroelementen versehenen Hinterachse findet man eine glattflächige Kunststoffverkleidung.

bis zu 665 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.

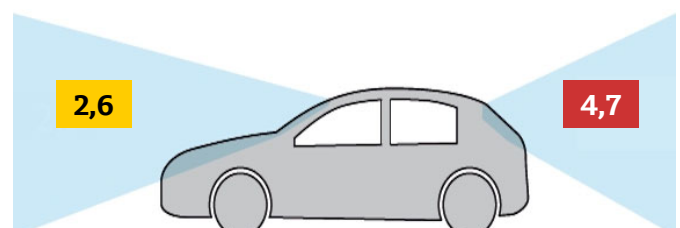
### Rundumsicht

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.



Gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin ist der linke Außenspiegel asphärisch gestaltet und verkleinert dadurch den toten Winkel.

⊕ 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.

## 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

## 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.

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

⊖ 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.

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 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 muss das Fahrzeug auf konventionelle Weise (Taste auf Fernbedienung) entriegelt und das System in den fahrerseitigen Einstellungen wieder 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. 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. 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. 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 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 Renault-Bediensystem ist weitestgehend logisch aufgebaut. Der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Detaileinstellung 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.



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 und -funktionen abrufen und 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 Kleinwagen-typisch 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, reicht die Beinfreiheit für 1,90 m große Personen aus. 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. Es lässt sich weder abschließen noch klimatisieren. Das Schubfach kann, sofern die Beine des

Beifahrers nicht im Weg sind, weit aufgezogen werden, sodass der Fahrer komfortabel auf den Inhalt zugreifen kann.

⊖ 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.

# 3,0 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 noch 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 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. Hinzu kommt, 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.

### 3,0 Innengeräusch

Das SUV bietet einen selbst nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Vierzylinder-Benziner ist mäßig gedämmt und tritt erst bei höheren Geschwindigkeiten hinter die Windgeräusche zurück. Die Abrollgeräusche der 17-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 67,7 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 Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen.

## 2,2 MOTOR/ANTRIEB

### 1,9 Fahrleistungen

⊕ Der 1,3 Liter große Vierzylinderbenziner leistet dank Turboaufladung 130 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von kräftigen 240 Nm, das bereits bei 1.600 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist der kleine Franzose mehr als ordentlich motorisiert, die Fahrleistungen

sind für einen Kleinwagen durchaus sportlich.

Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Captur in 5,2 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,6 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 193 km/h.

### 2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-Benziner legt ordentliche Manieren an den Tag. Im Innenraum, etwa an Lenkrad und Pedalerie, sind Vibrationen allerdings besonders im Stand und beim Anfahren deutlich zu spüren.

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

verzögertes Ansprechen, insbesondere bei niedrigen Touren. Hat der Turbomotor erst einmal Ladedruck aufgebaut, gibt er seine Leistung allerdings recht homogen ab.

Störendes Brummen bei niedrigen Drehzahlen verkneift sich der Vierzylinder, bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

## 2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Ist der Franzose einmal in Fahrt, macht das optionale Doppelkupplungsgetriebe seine Arbeit recht gut. Es wechselt die Gänge geschmeidig und schaltet zügig hoch. Auf Beschleunigungswünsche hat die Automatik in den meisten Fällen die passende Antwort parat und nutzt oftmals das kräftige Drehmoment des Turbobenziners im eingelegten Gang anstatt hektisch runterzuschalten. Die höchste Fahrstufe ist nicht sonderlich lang übersetzt – bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle mit rund 2.400 1/min. Die

sieben Gänge sind daher recht eng gestuft, so dass der Motor stets genügend Zugkraft zur Verfügung stellt. Wahlweise lassen sich die Gänge auch mit Hilfe der serienmäßigen Schaltwippen am Lenkrad wechseln. Der Wählhebel bietet allerdings keine manuelle Schaltgasse. Eine Anfahrhilfe ist beim Captur serienmäßig an Bord. Ordert man die elektrische Handbremse, gibt es obendrein eine Autohold-Funktion.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der Captur legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag. Den ADAC Ausweichtest absolviert er aufgrund seines untersteuerten ausgelegten Fahrverhaltens und der kräftigen ESP-Regelung zwar sicher, besonders dynamisch lässt er sich aber nicht um die Pylonen zirkeln. 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. Trotz des nicht allzu agilen Handlings bleibt er 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 der Vorderräder kommt mit dem 130 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 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 optionalen Multi-Sense-System kann entweder über vorkonfigurierte Programme (Eco oder Sport) oder einen frei konfigurierbaren Modus der Lenkwiderstand etwas angepasst werden.

### 2,8 Bremse

⊕ Renault verbaut im Captur an der Hinterachse lediglich Trommelbremsen anstelle der mittlerweile auch in der Kleinwagenklasse weit verbreiteten Scheibenbremsen. Der Wirksamkeit der Bremsanlage tut dies keinen Abbruch. Bei

einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 35,7 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

## 1,8 SICHERHEIT

### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Renault Captur hat zahlreiche Assistenzsysteme an Bord, die meisten davon sogar serienmäßig. So gehört bereits zur Basisausstattung eine Kamera, 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 sind optional erhältlich. Gleiches gilt für die adaptive Geschwindigkeitsregelung, die im Bereich von 30 bis 170 km/h verfügbar ist.

⊖ Laut Renault soll der Captur bei einer Notbremsung die Warnblinkanlage aktivieren, bei unseren Tests blieb die Warnung allerdings nicht bis zum Fahrzeugstillstand aktiv.

### 1,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der neue Captur im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP 96 Prozent der möglichen Punkte – 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 befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort unter Umständen bei Bedarf nur schlecht zu erreichen.

### 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 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.

## 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	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	-/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (indirekt)



⊖ 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.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit

## 2,4 UMWELT/ECOTEST

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

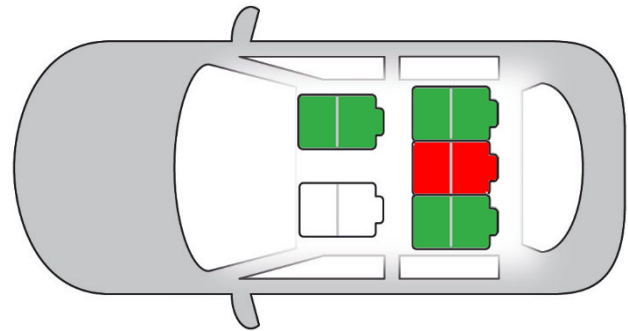
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Captur TCe 130 EDC liegt im Ecotest bei 6,5 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 183 g/km. Im Ecotest gibt es dafür für einen Kleinwagen vergleichsweise spärliche 22 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,4 l, außerorts bei 5,7 l und auf der Autobahn bei 8,0 l Super pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ Der Captur TCe 130 EDC punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen. Im Gegensatz zum Captur TCe 100 ist der Topbenziner mit einem Partikelfilter ausgerüstet, der die Partikelemissionen deutlich senkt. Der Franzose holt die maximale Punkteausbeute von 50 Zählern. Insgesamt sammelt der Captur 72 Punkte und damit vier Sterne im ADAC Ecotest.

## 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)

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	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	5,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	8,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

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

## 1,9 AUTOKOSTEN

### 1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Captur TCe 130 Intens EDC steht für 24.808 Euro (19 % MwSt.) in der Preisliste. Damit ist der Franzose alles andere als ein Sonderangebot, für einen Kleinwagen allerdings recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Captur Intens unter anderem mit LED-Scheinwerfern samt Fernlicht-assistenten, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und digitalen Instrumenten 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. Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen. Die Steuer beträgt 150 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis CO<sub>2</sub>-Wert nach 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	0/3200	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 <sub>2</sub> [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]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
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

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	1.333 cm <sup>3</sup>
Leistung	96 kW/130 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17 H
Länge/Breite/Höhe	4.227/1.797/1.576 mm
Leergewicht/Zuladung	1.334/527 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	422/1.275 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	665/1.200 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)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.350 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 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	6,4/5,7/8,0 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 183 g/km)
Reichweite	735 km
Innengeräusch 130 km/h	67,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.308/508 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	315/660/1.080 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>119 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>64 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>158 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>265 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	606 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	150 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/21		
Basispreis Captur Tce 130 GPF Intens EDC	24.808 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 17.02.2020
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	28.650
Km-Stand bei Testbeginn	3.806 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. <sup>1</sup> 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/350 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	400 Euro° (Paket)/Serie
Parklenkassistent	600 Euro (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	400 Euro° (Paket)/600 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	350 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	300 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	200 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/100 Euro
Rücksitzlehne umklappbar asymmetrisch	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 449 Euro
Metalllackierung	ab 300 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: Juni 2020

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