



Renault Arkana Tce 140 Intens EDC

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (103 kW/140 PS)

Seit März 2021 tritt in der unteren Mittelklasse der neue Renault Arkana an, der im südkoreanischen Busan vom Band rollt. Optisch ist die Abstammung vom Kleinwagen Captur an der Front durchaus erkennbar, der Crossover unterscheidet sich allerdings in der Seiten- und Heckansicht deutlich durch die coupéhafte Silhouette mit markanter Schulterpartie, flacher Heckscheibe und dezentem Heckspoiler. Die Materialqualität im Innenraum fällt wertig aus, an der Bedienung gibt es ebenfalls wenig zu meckern, wenn auch die meisten Funktionen über das hochformatige 9,3-Zoll-Touchdisplay gesteuert werden. Mit dem Multimediastem Easy Link ist der Fünftürer in puncto Konnektivität auf dem aktuellen Stand.

Der Franzose ist als Mild- oder Plug-in-Hybrid verfügbar – wir testen den Arkana 140 EDC (Mild-Hybrid) in der Ausstattungslinie Intens. Der 1,3-l-Vierzylinder wird von einem Riemen-Starter-Generator angelassen sowie beim Beschleunigen unterstützt (Boost-Funktion). Beim Verzögern gewinnt der Startergenerator wiederum Energie zurück, die in einer separaten 12-V-Batterie unterhalb des Beifahrersitzes gespeichert wird. Zugleich versorgt dieser auch das konventionelle Bordnetz. Die Kraftstoffeinsparung gegenüber einem unelektrifizierten Benzinmotor soll sich gemäß Renault auf rund acht Prozent belaufen. Im ADAC Ecotest schneidet der Arkana mit durchschnittlich 6,9 l/100 km allerdings nicht gut ab, die Schadstoffemissionen hingegen sind durchwegs auf sehr niedrigem Niveau. Der 140 PS starke Turbobenziner überträgt sein maximales Drehmoment von bis zu 260 Nm über ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder – störend ist das verzögerte Anfahrverhalten durch das Doppelkupplungsgetriebe. Ein Allradantrieb ist nicht erhältlich. Der Hersteller verspricht 9,8 s für den Sprint von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h.

Der Franzose unterstützt serienmäßig mit dem Notbremssystem samt Fußgängererkennung, der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage, der Verkehrszeichenerkennung, dem Fernlicht-, Spurhalte- sowie Totwinkelassistenten samt Querverkehrswarmer beim Rückwärtsausparken. Gegen Aufpreis kommen Autobahn-, Stau- sowie Parklenkassistent hinzu. Mit der umfangreichen Serienausstattung ist der Arkana in der Ausstattungslinie Intens ab 30.150 Euro erhältlich. Renault hat einen gelungenen Crossover auf die Räder gestellt, der sich keine gravierenden Schwächen leistet und preislich durchaus konkurrenzfähig ist. **Konkurrenten:** u. a. Audi Q3 Sportback, BMW X2, Citroen C4, Cupra Formentor, Jaguar E-Pace, KIA XCeed, Mazda CX-30, Mercedes GLA, Range Rover Evoque, Toyota CH-R.

- ⊕ gute Verarbeitungs- und Materialqualität, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, geringe Schadstoffemissionen
- ⊖ mäßige Rundumsicht, hohe Ladekante, hoher Kraftstoffverbrauch, verzögertes Anfahrverhalten

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,5

AUTOKOSTEN 2,2

Zielgruppencheck

| | | |
|--|----------------|-----|
| | Familie | 3,1 |
| | Stadtverkehr | 3,5 |
| | Senioren | 2,8 |
| | Langstrecke | 2,9 |
| | Transport | 2,7 |
| | Fahrspaß | 2,8 |
| | Preis/Leistung | 2,4 |

Ecotest ★★★★★☆

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 Verarbeitung

Der neue Arkana gefällt mit einer guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten ist der Preisdruck nicht an jeder Ecke offensichtlich. Im Gegenteil: Das Interieur macht einen wertigen Eindruck und würde auch anderen Kompaktwagen gut zu Gesicht stehen. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung der serienmäßigen 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 der Verarbeitungsqualität im Innenraum gibt es wenig zu kritisieren, auch die Karosserie ist sorgfältig gefertigt.

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

3,1 Alltagstauglichkeit

Setzt man den ADAC Ecotest-Verbrauch von 6,9 l Super pro 100 km an, ergibt sich mit dem 50 l fassenden Tank eine theoretische Reichweite von 725 km. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 485 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf dem Dach kann man mit einem geeigneten Trägersystem bis zu 80 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen. Der Arkana lässt sich aufgrund seiner Abmessungen recht gut im Großstadtdschungel fortbewegen, und selbst die Parkplatzsuche stellt keine allzu große Hürde dar. Der Wendekreis liegt bei 11,7 m – nicht gerade wenig für einen Kompaktwagen. Bei einer Reifenpanne muss man sich entweder mit dem

serienmäßigen Reparaturset oder einem optionalen Notrad (dann inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) behelfen, ein vollwertiges Reserverad oder Reifen mit Notlaufeigenschaften sind nicht lieferbar.

⊕ Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Tanken mit Diesel.

⊖ Eine Dachreling ist nicht erhältlich, ungewöhnlich für ein SUV.

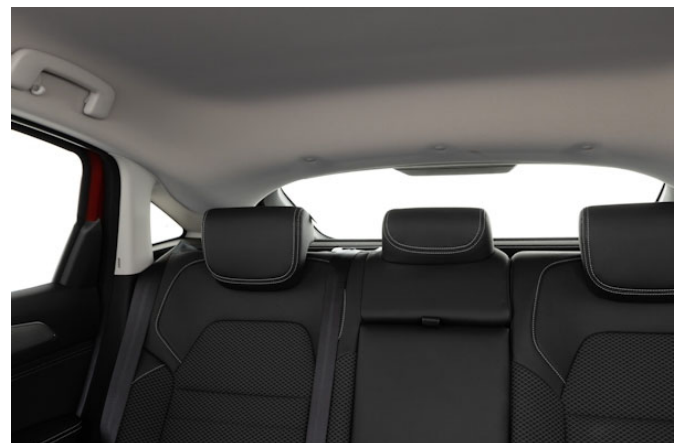
Ein Anhänger darf lediglich bis zu 900 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es nur bis zu 705 kg sein.

3,3 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich zwar nicht direkt einsehen, aber dennoch recht gut abschätzen. Niedrige Hindernisse vor dem Wagen sind dank der flach abfallenden Motorhaube noch einigermaßen gut zu erkennen, hinten fällt dies aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante erheblich schwerer – die serienmäßigen Parksensoren vorn wie hinten, sowie die Rückfahrkamera sind daher eine willkommene Unterstützung. Gegen Aufpreis gibt es zudem einen Parkassistenten. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Immerhin verfügt der linke Außenspiegel über einen asphärischen Abschnitt, damit der Bereich seitlich und schräg hinter dem Auto besser einsehbar ist.

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

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Arkana lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen schränken die Sicht deutlich ein. Für das SUV sind keine Nebelscheinwerfer erhältlich, die zudem die Funktion des



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

Abbiegelichts übernehmen könnten. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

Die Frontscheibenwischer sind Bügelwischer mit kleinen aerodynamischen Elementen, die den Anpressdruck bei höherer Fahrgeschwindigkeit etwas erhöhen – hier erzielen Balkenwischer ein besseres Wischergebnis. Ein Heckwischer sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind nicht lieferbar.

2,6 Ein-/Ausstieg

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

⊕ Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 54 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Keyless-System des Renault funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt bereits bei Annäherung mit der Keycard und verriegelt automatisch wieder beim Entfernen ohne Zutun des Fahrers. 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.

Über allen Türen befinden sich Haltegriffe am Dachhimmel.

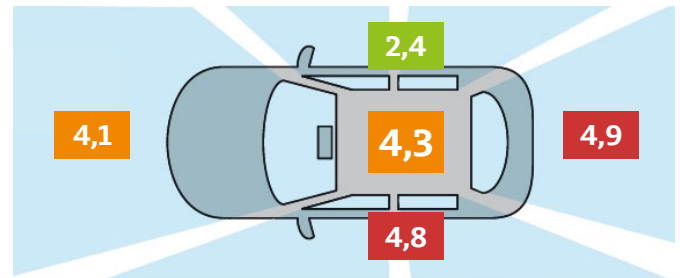
⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen

2,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Der neue Arkana bietet für einen Kompaktwagen einen recht großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 455 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 550 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu neun handelsübliche Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 845 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.335 l Volumen verfügbar. Stellt man den variablen Ladeboden nach oben, findet man darunter einen 85 l großen Stauraum vor. Bestellt man das optionale Notrad mit, lassen sich in der Reserveradmulde unterhalb des Kofferraumbodens weitere 15 l verstauen.

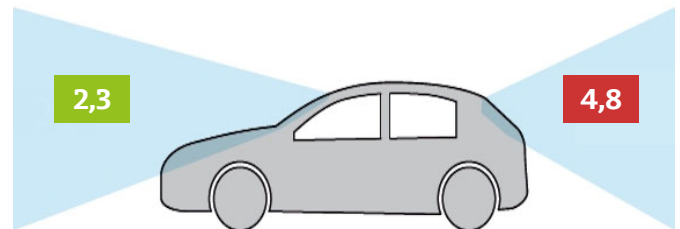
Rundumsicht

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.



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 für einen längeren Zeitraum nicht genutzt wurde. Dann müssen das Fahrzeug auf konventionelle Weise (Taste auf Fernbedienung) entriegelt und das System in den fahrerseitigen Einstellungen wieder aktiviert werden.



Mit 455 l Volumen bietet der Arkana einen für diese Fahrzeugklasse sehr großen Kofferraum.

3,3 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Größere Personen müssen auf ihren Kopf achten, um sich nicht den Kopf am scharfkantigen Heckklappenschloss zu stoßen. Zum Schließen der Klappe gibt es innen eine praktische Griffmulde in der Verkleidung. Die Ladekante befindet sich 79 cm über der Straße; innen ergibt sich eine 16 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 1 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 und ist dort nicht nur schwer zu finden, sondern verschmutzt auch schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

2,8 Kofferraum-Variabilität

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

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

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

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich beispielsweise die Aktivierungstasten für die Geschwindig-



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

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

⊖ Taschenhaken sucht man im Gepäckraum vergebens.

keitsregelung befinden, blickt der Fahrer auf das 10 Zoll große digitale Kombiinstrument, das die konventionellen



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

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

2,2 Multimedia/Konnektivität

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

⊖ Etwas umständlich ist die Bedienung des Satelliten auf der rechten Lenkradseite für beispielsweise die Anpassung der Lautstärke, weil man die Tasten und deren Belegung nicht direkt sehen kann.

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

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

2,4 Raumangebot vorn

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

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

3,1 Raumangebot hinten

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

⊖ Das optionale Schiebedach schließt den Fondbereich nicht mit ein.



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

abgesehen von kleinen Fächern in den Türen, Becherhaltern sowie geschlossenen Lehnentaschen, keine zusätzlichen Ablagemöglichkeiten. Das beleuchtete Handschuhfach besitzt ein kompaktes Format, ist allerdings weder klimatisiert noch abschließbar.

3,1 Innenraum-Variabilität

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

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Der Arkana ist mit einem Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten ausgestattet. Verstellbare Dämpfer sind nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht gut und bietet einen ordentlichen Federungskomfort.

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

Ansprechverhalten. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in angenehmen Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich das SUV wacker, die Fahrt darüber ist jedoch deutlich spür- und auch hörbar.

3,0 Sitze

Die Vordersitze bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen von höhen-, längs- und lehnenneigungsverstellbaren Vordersitzen finden sich keine weiteren Anpassungsmöglichkeiten. Eine längsverstellbare Mittelarmlehne ist serienmäßig an Bord – höhenverstellbar ist sie jedoch nicht.

In der zweiten Reihe sitzt man weniger komfortabel. Die Rückbank ist ausreichend konturiert, die Polsterung jedoch recht

weich. Hinzu kommt, dass die Lehnenneigung nicht sonderlich bequem ist. Die Mittelarmlehne hinten inklusive der beiden Becherhalter ist in der Ausstattungslinie Intens serienmäßig an Bord.

⊕ In Kombination mit dem optionalen Leder-Paket ist eine Lordosenstütze für den Fahrersitz erhältlich.

2,7 Innengeräusch

Das SUV bietet einen durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Vierzylinder-Benziner ist mäßig gedämmt und tritt erst bei höheren Geschwindigkeiten hinter die Windgeräusche zurück. Die Abrollgeräusche der 18-Zoll-Bereifung sind ebenfalls deutlich zu hören, das Fahrwerk poltert beim Überfahren von

Unebenheiten mitunter etwas.

Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschmessung bestätigt: Mit 66,4 dB(A) bei 130 km/h fährt der Arkana ein befriedigendes Ergebnis ein.

2,9 Klimatisierung

Renault rüstet den Arkana immer mit einer Klimaautomatik aus, die über eine Umluftautomatik verfügt und den Fondbereich über Ausströmer am Ende der Mittelkonsole sowie unter den Vordersitzen klimatisiert. Serienmäßig schützen getönte Scheiben ab der B-Säule die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung. Für kalte Tage bietet der Franzose gegen Aufpreis beheizbare Vordersitze sowie ein beheizbares Lenkrad.

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

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,1 Fahrleistungen

⊕ Der 1,3 Liter große Vierzylinder-Benziner leistet dank Turboaufladung 140 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von kräftigen 260 Nm, das bereits bei 1.750 Umdrehungen pro Minute bereitsteht. Damit ist das SUV-Coupé recht ordentlich motorisiert, die Fahrleistungen können sich durchaus sehen lassen.

Den Zwischenspurts von 60 auf 100 km/h absolviert der Crossover in 5,2 s, von 80 auf 120 km/h in 7,9 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, vergehen 1,4 s. Renault gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,8 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Vierzylinder-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 (zudem umgeht das Doppelkupplungsgetriebe diesen Drehzahlbereich), bei hohen Drehzahlen neigt er allerdings zum Dröhnen.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Ist der Franzose einmal in Fahrt, macht das 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 2.300 1/min. Die sieben Gänge sind recht eng gestuft, sodass 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. Durch die serienmäßige elektronische Handbremse der Intens-Ausstattung ist neben der Anfahrhilfe auch immer eine Autohold-Funktion an Bord.

⊖ Das Anfahrverhalten mit dem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ist verzögert, die Kupplungsvorgänge sind beispielsweise im dichten Stadtverkehr recht unharmonisch und deutlich spürbar.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Der Arkana legt eine ordentliche Fahrstabilität an den Tag. Den ADAC Ausweichtest absolviert er aufgrund seines untersteuern 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. Das SUV überzeugt mit einem guten Geradeauslauf und lässt sich dabei auch von ausgeprägten Spurrinnen nicht aus der Ruhe bringen. Trotz des nicht allzu agilen Handlings bleibt es in schnell durchfahrenen Kurven lange

neutral und beginnt erst spät, über die Vorderachse zum äußeren Kurvenrand zu schieben. 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 140 PS starken Benziner meist gut zurecht. Tritt dennoch Schlupf auf – etwa auf rutschigem Untergrund – greift die Antriebsschlupfregelung gezielt ein.

2,6 Lenkung

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

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

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

2,4 Bremse

⊕ Der Arkana ist, im Gegensatz zum Captur, in allen Modellvarianten an der Hinterachse mit Scheibenbremsen ausgestattet. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Franzose nach 34,5 m zum Stehen (Durchschnitt aus zehn Einzelmessungen) – ein guter Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit sind passabel.

2,1 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

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
























2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Aufgrund der technisch engen Verwandtschaft wurde das Ergebnis des Euro NCAP-Crashtests vom Renault Captur auf den Arkana übertragen, sodass das SUV bei der Insassensicherheit 96 Prozent der möglichen Punkte erreicht (Test Renault Captur: 12/2019) – ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Franzose ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Renault stattet den Arkana mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig ist ein Notrufsystem an Bord, das bei einem Unfall automatisch eine Verbindung zur Rettungsleitstelle herstellt.

Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 2,00 m und hinten bis zu 1,65 m große Personen wirksam. Vorn werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinten Sitzenden wird dem Fahrer angezeigt.

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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

2,8 Kindersicherheit

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

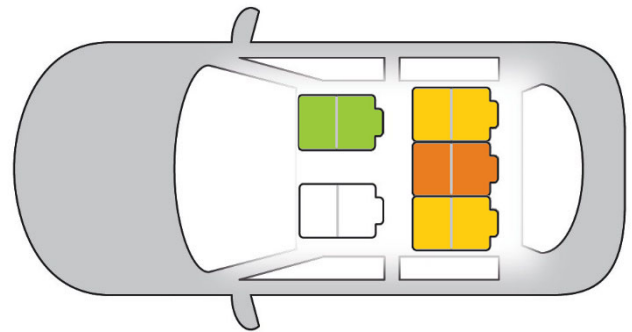
⊖ Die Schließkraft am Beifahrerfenster des Testwagens ist zu hoch, hier besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr. Bei anderen Renault-Modellen war das bisher nicht aufgetreten. Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr weit nach hinten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

Gurtanlenkpunkte und der nicht demontierbaren Kopfstütze ein Kindersitz ordentlich befestigen.

Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines Kippschalters kinderleicht deaktivieren lassen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Fußgängerschutz

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

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

2,5 UMWELT/ECOTEST

4,0 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Arkana TCe 140 EDC liegt im ADAC Ecotest trotz des serienmäßigen Mild-Hybridsystems bei recht hohen 6,9 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 191 g/km. Im ADAC Ecotest gibt es dafür für einen Kompaktwagen vergleichsweise spärliche 20 von maximal 60 Punkten. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 7,3 l, außerorts bei 6,0 l und auf der Autobahn bei 8,1 l Super pro 100 km. Den von Renault erwähnten „beeindruckend geringen Kraftstoffverbrauch“ konnte der Franzose im ADAC Ecotest nicht unter Beweis stellen.

1,0 Schadstoffe

⊕ Der Arkana TCe 140 EDC punktet mit sehr geringen Schadstoffemissionen. Der serienmäßige Partikelfilter senkt

Verbrauch

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

| | | |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 7,3 | |
| Durchschnitt | 6,0 D | 7,7 B |

| | | |
|--------------|-------|-------|
| Landstraße | 6,0 | |
| Durchschnitt | 4,8 D | 5,6 B |

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

| | | |
|-----------------|-------|-------|
| Gesamtverbrauch | 6,9 | |
| Durchschnitt | 5,5 D | 6,5 B |

die Partikelemissionen deutlich, sodass der Crossover die maximale Punkteausbeute von 50 Zählern holt. Insgesamt sammelt der Arkana 70 Punkte und damit geradeso vier Sterne sowie das Prädikat empfehlenswert im ADAC Ecotest. Der

Renault bestätigte seine Messergebnisse im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissionsmessgerät (PEMS).

2,2 AUTOKOSTEN

2,2 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Arkana TCe 140 Intens EDC steht für 30.150 Euro in der Preisliste. Damit ist der Fünfsitzer zwar kein Sonderangebot, im Konkurrenzumfeld der angesagten SUV-Coupés allerdings durchaus eine Kampfansage. Zudem ist der Renault bereits ab Werk recht umfangreich ausgestattet. So wartet der Arkana Intens unter anderem mit LED-Scheinwerfern samt Fernlichtassistenten, Notbremssystem, Klimaautomatik, schlüssellosem Zugangssystem, Leichtmetallrädern und digitalen Instrumenten auf. Der Wertverlust

hält sich nach den Prognosen in Grenzen, ebenso die laufenden Kosten dank überschaubarer Ausgaben für die Werkstatt und moderater Einstufungen bei der Versicherung (KH: 19, VK: 23, TK: 21). Die Kfz-Steuer beträgt 114 Euro pro Jahr (Berechnungsbasis CO₂-Wert nach WLTP). Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ | TCe 140 Zen EDC | E-TECH 145 Intens Automatik | TCe 160 R.S. Line EDC |
|---|-----------------|-----------------------------|-----------------------|
| Aufbau/Türen | SUV/5 | SUV/5 | SUV/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 4/1332 | 4/1598 | 4/1332 |
| Leistung [kW (PS)] | 103 (140) | 105 (143) | 116 (158) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min | 260/1750 | 205/3200 | 270/1800 |
| 0-100 km/h [s] | 9,8 | 10,8 | 9,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 200 | 172 | 205 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ) | 5,3 S | 4,2 S | 5,3 S |
| CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 122/132 | 96/112 | 122/132 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 19/23/21 | 19/23/21 | n.b. |
| Steuer pro Jahr [Euro] | n.b. | n.b. | n.b. |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | k.A. | k.A. | k.A. |
| Preis [Euro] | 28.150 | 32.650 | 34.300 |

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

| | |
|---|--------------------------------|
| Mild-Hybrid (4-Zyl.-Turbobenziner/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF | |
| Hubraum | 1.332 cm ³ |
| Leistung | 103 kW/140 PS bei 4.500 1/min |
| Maximales Drehmoment | 260 Nm bei 1.750 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Höchstgeschwindigkeit | 200 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,8 s |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP) | n.b. |
| CO ₂ -Ausstoß | 122 g/km |
| Stirnfläche/c _w -Wert | n.b. |
| Klimaanlage Kältemittel | R1234yf |
| Reifengröße (Serie vo./hi.) | 215/55 R18 |
| Länge/Breite/Höhe | 4.568/1.802/1.571 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.411/465 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 513/1.296 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 705/900 kg |
| Stützlast/Dachlast | 75/80 kg |
| Tankinhalt | 50 l |
| Garantie Allgemein/Rost | 2 Jahre/12 Jahre |
| Produktion | Südkorea, Busan |

ADAC Messwerte

| | |
|---|--------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,2 s |
| Elastizität 60-100 km/h | - |
| Drehzahl bei 130 km/h | 2.300 1/min |
| Bremsweg aus 100 km/h | 34,5 m |
| Reifengröße Testwagen | 215/55 R18 99Y |
| Reifenmarke Testwagen | Michelin Primacy 4 |
| Wendekreis links/rechts | 11,6 m |
| EcoTest-Verbrauch | 6,9 l/100km |
| Stadt/Land/BAB | 7,3/6,0/8,1 l/100km |
| CO ₂ -Ausstoß EcoTest | 165 g/km (WTW* 191 g/km) |
| Reichweite | 725 km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66,4 dB(A) |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel) | 2.050 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1.390/486 kg |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch | 455/845/1.335 l |

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

| Betriebskosten | 129 Euro | Werkstattkosten | 77 Euro |
|--|-------------|-----------------|----------|
| Fixkosten | 163 Euro | Wertverlust | 321 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 690 Euro | | |
| Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹ | 114 Euro | | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/23/21 | | |
| Basispreis Arkana TCe 140 Intens EDC | 30.150 Euro | | |

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

| | |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug | EZ: 02.03.2021 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 31.690 Euro |
| Km-Stand bei Testbeginn | 4.645 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 | Serie |
| Parklenkassistent | 390 Euro |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera | Serie/- |
| 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 | Serie |

INNEN

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

AUSSEN

| | |
|------------------------------|-----------------------------|
| Anhängerkupplung (starr) | ab 447 Euro (zzgl. Montage) |
| Metalllackierung | ab 650 Euro ^o |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | 1.200 Euro/- |

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,2

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

Stand: Juli 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer