



Renault Captur E-TECH Plug-in 160 Intens

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (116 kW/158 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 Unterfahrschutz. Serienmäßig dominieren im Interieur das 10-Zoll-Tachodisplay sowie der hochformatige 9,3-Zoll-Touchscreen – mit dem Multimediasystem Easy Link ist der Fünftürer in puncto Konnektivität auf dem aktuellen Stand.

Als erstes Renault-Modell ist der Kleinwagen bereits seit Juni 2020 neben den Benzin-, Diesel- und Autogasvarianten auch als Plug-in-Hybrid erhältlich. Wir testen den Captur E-Tech Plug-in 160 in der Ausstattungslinie Intens. Der Hybrid-Antrieb kombiniert einen 1,6-l-Saugbenziner (92 PS) mit einem Elektromotor (67 PS) – ein zusätzlicher E-Motor (34 PS) übernimmt die Funktion des Startergenerators. Das resultierende maximale Drehmoment beträgt 205 Nm, die Systemleistung 158 PS. Die Kraft überträgt ein Automatikgetriebe auf die Vorderräder. Das knapp 1,6 t schwere SUV ist damit vollkommen ausreichend motorisiert, der Sprint von 0 auf 100 km/h ist gemäß Hersteller in knapp über zehn Sekunden abgeschlossen. Die Höchstgeschwindigkeit gibt Renault mit 173 km/h an, im elektrischen Betrieb endet der Vortrieb bei abgeregelten 135 km/h. Die elektrische Energie speichert eine 9,8 kWh große Lithium-Ionen-Batterie, die mit einer Ladeleistung von bis zu 3,6 kW aufgeladen werden kann. Die gespeicherte Energie reicht aufgrund des Stromverbrauchs von 25,7 kWh/100 km inklusive Ladeverlusten (elektrischer Fahrbetrieb im ADAC Ecotest) für circa 40 km. In Kombination mit dem 39-l-Kraftstofftank beträgt die theoretische Reichweite rund 655 km. Im ADAC Ecotest schneidet das SUV mit vier von fünf Sternen gut ab.

Der Franzose unterstützt serienmäßig mit dem Notbremssystem samt Fußgängererkennung, der Verkehrszeichenerkennung, dem Fernlicht- sowie Spurhalteassistenten. Gegen Aufpreis kommen adaptive Geschwindigkeitsregelanlage samt Stauassistent sowie Totwinkel- und Querverkehrswarner beim Rückwärtsausparken hinzu. Mit der umfangreichen Serienausstattung ist der Plug-in-Hybrid in der Ausstattungslinie Intens ab 33.600 Euro erhältlich. Bis auf kleinere Ärgernisse kann man dem sympathischen Franzosen wenig vorwerfen. **Konkurrenten:** Jeep Renegade 1.3 T-GDI Plug-in-Hybrid.

- + gute Verarbeitungs- und Materialqualität, LED-Scheinwerfer Serie, umfangreiche Sicherheits- und Komfortausstattung, geringe Schadstoffemissionen, verschiebbare Rücksitzbank
- teils umständliche Bedienung, unpraktisches Schlüsselformat (Keycard), hohe Ladekante, unkomfortable Kofferraumentriegelung, mäßige Rundumsicht, geringe Anhängelast

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,6**

AUTOKOSTEN **2,0**

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,0
	Transport	3,6
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,3

Ecotest **★★★★☆**

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8 Verarbeitung

Der neue Captur ist sauber verarbeitet und überrascht mit einer für seine Fahrzeugklasse guten 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 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.

⊕ 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.

3,3 Alltagstauglichkeit

Wie bereits der Vorgänger, ist auch der neue Captur ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Die rein elektrische Reichweite des E-Tech Plug-in 160 liegt im ADAC Ecotest bei etwa 40 km – Renault gibt also mit 48 bis zu 54 km einen optimistischen Wert an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 39-l-Tankfüllung etwa 615 km weit – das entspricht einem Verbrauch von 6,3 l/100 km. Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 9,8 kWh, die im Alltag wohl nicht ausgenutzt werden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 10,0 kWh benötigt, so dass der Ladevorgang an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit 3,6 kW (optionales Typ-2-Ladekabel) etwa drei Stunden dauert. An der Haushaltssteckdose vergehen für eine vollständige Ladung mit dem serienmäßigen Standard-Ladekabel (Schuko) rund fünf Stunden.

Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 470 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.

Der Wendekreis liegt bei 11,5 m – nicht gerade wenig für einen Kleinwagen.

⊕ Ein Fehlbetankungsschutz verhindert das versehentliche Tanken mit dem falschen Kraftstoff.

⊖ Ein Anhänger darf lediglich bis zu 750 kg wiegen, falls er über eine eigene Bremse verfügt – sonst dürfen es bis zu 650 kg sein.

Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reparaturset behelfen, das optionale Notrad (inklusive Bordwerkzeug und Wagenheber) ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.

Bei Fahrzeugen mit optionalem Glas-Schiebedach entfällt die ansonsten serienmäßige Dachreling.

Im Grundpreis ist lediglich ein Ladekabel für die Haushaltssteckdose enthalten – ein weiteres Ladekabel beispielsweise für öffentliche Ladestationen kostet Aufpreis.

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 vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera sind serienmäßig, ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es gegen Aufpreis. 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.



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

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

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem Captur lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten D-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. Ein Einparkassistent ist für die Ausstattungslinie Intens nicht erhältlich.

2,4 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 55 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.

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

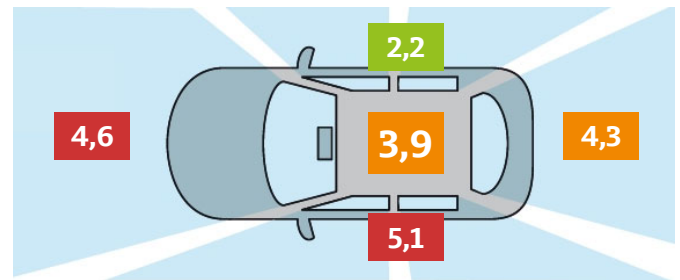
3,8 Kofferraum-Volumen

Der neue Captur E-Tech bietet für einen Kleinwagen einen durchschnittlichen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 210 l. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 310 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu fünf Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 555 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 975 l Volumen verfügbar.

⊕ Durch Verschieben der Rücksitzbank nach vorn, kann das verfügbare Volumen vergrößert werden – zu Lasten der

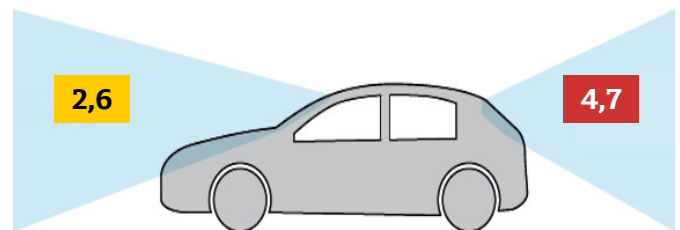
Rundumsicht

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 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.



Lediglich 210 l Gepäck gehen in den Kofferraum des E-Tech. Das sind über 100 l weniger als beim herkömmlich angetriebenen Modell.

Beinfreiheit im Fond.

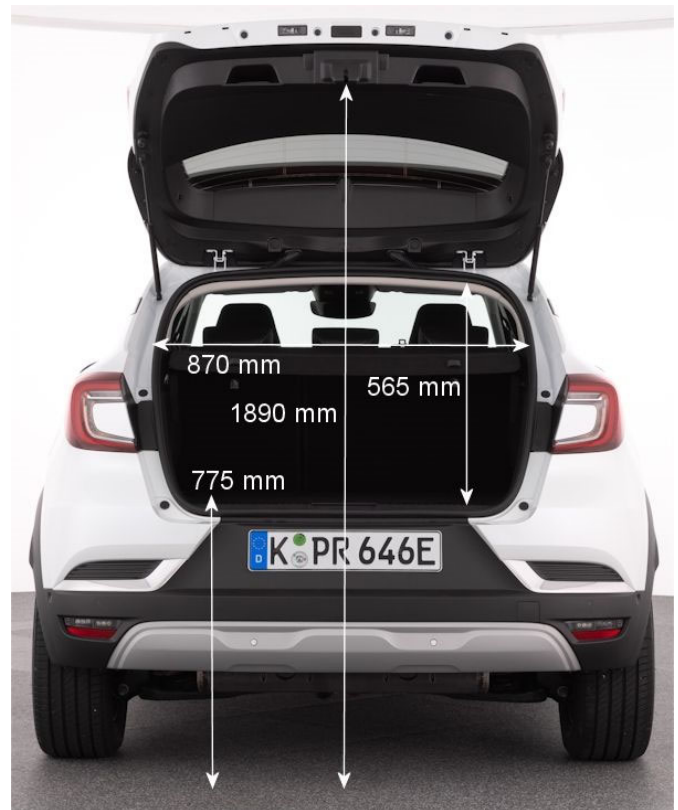
Unter dem Kofferraumboden befindet sich ein zusätzlicher Stauraum mit einem Volumen von 45 l – ideal für das serienmäßige Ladekabel (Schuko).

⊖ Das Plug-in-Hybrid-System führt im Captur zu einer deutlichen Reduzierung des Kofferraum-Volumens von 105 l, da der doppelte Ladeboden im Vergleich zu nicht elektrifizierten Modellen entfällt.

3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m können aufrecht unter der geöffneten Heckklappe stehen. Da das Heckklappenschloss verkleidet ist, birgt es selbst für größere Personen ein geringeres Verletzungspotenzial. Dennoch sollten großgewachsene Personen auf Ihren Kopf achten. Zum Schließen der Klappe gibt es innen zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Gepäckraumboden eine nahezu ebene Fläche.

⊖ Einen elektrischen Antrieb für die Heckklappe gibt es wie in der Klasse üblich nicht. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens und ist dort nicht nur schwer zu finden, sondern verdeckt auch schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Die Ladekante befindet sich hohe 78 cm über der Straße, immerhin ist dies annähernd auf dem Niveau des Ladebodens. Der Kofferraum



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

verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert unkompliziert und 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 ein kleines Staufach unter dem Ladeboden.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

⊕ Dominiert wird das aufgeräumt wirkende Cockpit des Captur Intens E-Tech 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 ebenso wie das Fehlen praktischer Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen sowie 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



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

großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole einwandfrei bedienen.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich beispielsweise die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung befinden, blickt der Fahrer auf das 10 Zoll große digitale Kombiinstrument, das die konventionellen Rundinstrumente ersetzt und mit der Multi-Sense-Ausstattung unterschiedliche Ansichten ermöglicht.

2,0 Multimedia/Konnektivität

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

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.

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

Android Auto und eine induktive Lademöglichkeit für das Smartphone. Ein Bose-Soundsystem mit neun Lautsprechern ist gegen Aufpreis zu haben. Mithilfe der App My Renault lassen sich Fahrzeuginformationen und -funktionen abrufen und steuern.

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

2,6 Raumangebot vorn

⊕ Für einen Kleinwagen bietet der Captur in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot, bis 1,90 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 Glasschiebedach sorgt für zusätzliches Licht im Innenraum.

3,3 Raumangebot hinten

Im Fond limitieren sowohl die Bein- als auch die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,85 m (Vordersitze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt). Hinsichtlich der Kopffreiheit macht sich die nach hinten abfallende Dachlinie bemerkbar. Das Raumgefühl ist lediglich 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.

3,6 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 und in den Türfächern lässt sich selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Das kompakte Handschuhfach ist beleuchtet, allerdings weder abschließbar noch klimatisierbar.



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

⊖ Hinten finden die Insassen wenige Ablagemöglichkeiten vor. Die Türfächer sind recht klein und Becherhalter sucht man vergebens. Immerhin lassen sich in den offenen Lehnentaschen (Netze) 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 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.

3,0 Sitze

Die Vordersitze mit optionaler Lederpolsterung bieten einen passablen Seitenhalt und sind nicht zu straff gepolstert. Abgesehen von der verstellbaren Zweibein-Lordosenstütze des Fahrersitzes (optional) und der serienmäßigen Höhen-, Längs- und Lehnenneigungsverstellung beider 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.

3,3 Innengeräusch

Das SUV bietet einen selbst nach Kleinwagen-Maßstäben durchschnittlichen Geräuschkomfort. Der Verbrennungsmotor arbeitet meistens leise im Hintergrund und wird nur unter hoher Last und bei höheren Drehzahlen deutlich hörbar, beispielsweise beim starken Beschleunigen oder je nach Ladebedarf der Antriebsbatterie. Bei höheren Geschwindigkeiten dominieren die Windgeräusche die allgemeine Geräuschkulisse.

Ebenfalls deutlich sind die Abrollgeräusche der 18-Zoll-Bereifung, das Fahrwerk poltert beim Überfahren von Unebenheiten mitunter etwas.

Das subjektive Empfinden wird bei der Geräuschkulisse bestätigt: Mit 69,1 dB(A) bei 130 km/h fährt der Captur ein noch befriedigendes Ergebnis ein.

2,8 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 sowie unter den Vordersitzen 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.

(Aufheizen oder Abkühlen) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone. Je nach Ladezustand muss das elektrifizierte Fahrzeug hierfür eventuell mit einem Ladekabel verbunden sein.

⊕ Der Plug-in-Hybrid ermöglicht durch den elektrischen Klimakompressor zudem eine Standklimatisierung

⊖ Wie inzwischen in der Fahrzeugklasse üblich, verzichtet Renault aus Kostengründen auf Drehradchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen. Die optional beheizbare Windschutzscheibe ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Saugbenziner mit 1,6 l Hubraum leistet 92 PS, zusätzlich bietet der in das Getriebe integrierte Elektromotor 67 PS und hebt die Systemleistung auf bis zu 158

PS und 205 Nm maximales Drehmoment. Je nach Energiebedarf, Leistungsabgabe, Ladestand des Akkus und aktiviertem Fahrprogramm ermöglicht das System den Betrieb

im vollelektrischen Modus sowie im seriellen und parallelen Hybridmodus. Beim seriellen Hybrid treibt der Verbrennungsmotor den Generator an, der wiederum den elektrischen Fahrmotor mit Energie versorgt und den Akku lädt. Dies ist beispielsweise dann der Fall, wenn der Ladestand der Batterie nicht mehr für das vollelektrische Fahren ausreicht. Im Parallelhybridbetrieb wirken Elektro- und Verbrennungsmotor gleichzeitig auf den Antriebsstrang, etwa beim starken Beschleunigen. Der Fahrer kann zudem aus drei unterschiedlichen Fahrprogrammen (Pure, Sport und My Sense) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Damit kann der Fahrer elektrisches Fahren priorisieren, die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb steigern oder verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugen. Standardmäßig wird der Fahrmodus My Sense ausgewählt. Mit der Funktion E-Save kann der Fahrer einen Teil oder die gesamte elektrische Reichweite für bestimmte Streckenabschnitte aufsparen – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen. Ist der Batteriezustand nicht ausreichend, wird die Batterie über den Verbrennungsmotor

zusätzlich aufgeladen, was allerdings sehr ineffizient ist. Unabhängig vom gewählten Fahrprogramm startet der Captur E-Tech Plug-in 160 immer im Elektromodus. Der Hybrid-Antrieb beschleunigt das SUV trotz des Leergewichts von knapp 1,6 t recht zügig. Renault verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 10,1 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 173 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit bei 135 km/h abgeregelt – das ist sinnvoll, weil einerseits meist ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Von 60 auf 100 km/h kann man in 5,5 s beschleunigen, von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, geht es in etwas über einer Sekunde. Nicht nur der Durchzug ist ansehnlich, ebenso das Ansprechverhalten – durch die E-Maschine reagiert der Captur spontan auf den Tritt aufs Gaspedal.

⊖ Ist der Saugbenziner aufgrund einer leeren Antriebsbatterie auf sich alleine gestellt, geht ihm schlichtweg die Puste aus – hier ist die Leistung des Verbrennungsmotors zu gering.

2,7 Laufkultur/Leistungsentfaltung

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

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

2,2 Schaltung/Getriebe

⊕ Renault verbaut im Captur E-Tech Plug-in 160 ein Automatikgetriebe, das den Gangwechsel automatisch und ohne Zutun des Fahrers vornimmt. Das Getriebe verfügt über zwei Fahrstufen für den elektrischen Antrieb und vier für den Verbrennungsmotor. Das System erlaubt insgesamt 15 Fahrstufen- und Antriebskombinationen und wechselt teils hektisch und unvorhersehbar durch die unterschiedlichen Kombinationsmöglichkeiten. Die Schaltvorgänge sind zwar weitgehend ruckfrei, bringen aber unnötig Unruhe ins Fahrzeug. Bei zügigem Beschleunigen oder sportlicher Fahrweise verhält sich die Automatik unharmonisch und reagiert sehr nervös auf Bewegungen am Gaspedal. Sie schaltet spät hoch und ruckt deutlich.

Beim Anfahren reagiert das Getriebe etwas verzögert und verleitet dazu, bereits das Gaspedal kräftiger zu betätigen – der Fahrer muss etwas Geduld haben, bis die Kriechfunktion einsetzt.

Beim Plug-in-Hybrid stehen der automatische Vorwärtsgang (D) oder der automatische Vorwärtsgang mit regenerativem Bremsen (B) zur Verfügung, der die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal erhöht.

Neben einer Berganfahrhilfe bietet der Captur zudem eine Autohold-Funktion.

⊖ Schaltwippen zum manuellen Wechseln der Fahrstufen stehen am Lenkrad nicht zur Verfügung.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 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 nicht sonderlich dynamisch – die Geschwindigkeiten bei der Fahrt um die Pylonen können sich jedoch durchaus sehen lassen. 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 der Leistung des Plug-in-Hybriden meist gut zurecht. Tritt dennoch Schlupf auf – etwa auf rutschigem Untergrund – greift die Antriebsschlupfregelung gezielt ein.

2,3 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung gut, die Lenkpräzision leidet etwas unter der Wankneigung des Captur. 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 Lenkgradwiderstand etwas angepasst werden.

3,3 Bremse

Ähnlich wie beim elektrischen Renault ZOE ermöglicht das Plug-in-Hybridmodell das effizienzsteigernde Ein-Pedal-Fahren mit dem B-Modus. Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt werden und somit die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal eingestellt werden. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit dem Elektromotor bremsen und muss die Fahrzeugbremsen seltener einsetzen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus, aber um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen. Auch um das Fahrzeug auf den letzten Metern zum Stillstand zu bringen,

muss der Fahrer weiterhin wie gewohnt die Bremse betätigen. Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Captur passabel abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine passende Rückmeldung, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist jedoch spürbar. Muss der Plug-in-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 37,2 m (Durchschnitt aus zehn Bremsungen) – das ist ein lediglich durchschnittlicher Wert.

2,3 SICHERHEIT

2,2 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, eine adaptive Geschwindigkeitsregelung samt Stauassistent sowie ein Totwinkelwarner und eine Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren gegen Aufpreis. Bei einer Notbremsung macht das SUV den nachfolgenden Verkehr mit blinkenden Bremslichtern aufmerksam.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Bei der Insassensicherheit erreicht der Captur im Crashtest gemäß Euro NCAP 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 (eCall) 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 Verstaurot und sind daher eventuell unter dem Ladeboden bei Bedarf schlecht erreichbar. Die Verzurrösen im Kofferraum ermöglichen keine Ladungssicherung über Kreuz, zudem ist kein Trennnetz erhältlich.

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. Die entsprechenden Sitzplätze sind für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet und bieten 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
	Warnblinker/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 recht weit 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.

2,8 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 Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen. Wer oft weite Strecken fährt oder wenige Lademöglichkeiten hat, sollte sich eventuell für eine andere Motorisierung des Captur entscheiden.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 40 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet. Renault gibt demnach eine optimistische, elektrische Reichweite von 48 bis zu 52 km im gemischten Fahrbetrieb (Stadt- und Überlandfahrten) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei 25,7 kWh/100 km (inklusive

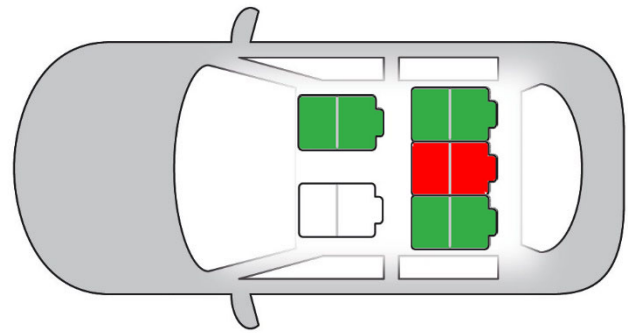
1,9 Schadstoffe

⊕ Der 1,6-l-Benziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-ISC-FCM-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz gerecht werden. Trotz des verbauten Partikelfilters ist die Partikelanzahl in einigen Prüfzyklen leicht erhöht.

Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die

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)

⊕ Im Elektromodus sendet der Plug-in-Hybrid im Vorwärts- und Rückwärtsgang bei Geschwindigkeiten von bis zu 30 km/h einen Warnton aus, um Fußgänger zu warnen.

Ladeverlusten).

Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 6,3 l Super pro 100 km. Dabei liegt der Konsum innerorts bei 5,2, auf der Landstraße bei 5,4 und auf der Autobahn bei 8,6 l/100 km.

Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Captur E-Tech Plug-in 160 auf den ersten 100 km 9,3 kWh (Strom) und 4,1 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 160 g/km – 113 g/km für Kraftstoff- und 47 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht im Bundesanzeiger Ende 2020, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel 30 von 60 möglichen Punkten.

Stromproduktion dem Plug-in-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der Captur E-Tech Plug-in 160 mit den zwei Antriebsarten 41 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Franzose mit 71 Zählern eine gute

Vier-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest. Der Plug-in-Hybrid bestätigte die Messwerte im realen Straßenverkehr mit einem portablen Emissions-Messgerät (PEMS).

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Der Renault Captur E-Tech Plug-in 160 startet in der Intens-Ausstattung bei 33.600 Euro. Die Ausstattung ist mit Navigationssystem, Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Parksensoren rundum, Fernlichtassistent und Verkehrszeichenerkennung bereits recht ansehnlich. Hinsichtlich der Sicherheitsausstattung sollte der Käufer allerdings in der Optionsliste einige Lücken schließen. So stehen beispielsweise adaptive Geschwindigkeitsregelung, Stau- und Spurwechselassistent sowie ein 360-Grad-Kamerasystem gegen Aufpreis zur Verfügung. Damit kostet der gut ausgestattete Testwagen bereits knapp 37.000 Euro. Von den genannten Preisen kann man aktuell immerhin den Umweltbonus abziehen. Unterhalt und Versicherungseinstufungen (KH: 18, VK: 22 und TK: 21) sind moderat. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer Steuererleichterung für das SUV.

Da sich die CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 32 bis 37 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – unter Berücksichtigung der Steuerbefreiung von 30 Euro/Jahr (bis Ende 2025) bleiben aktuell 2 Euro/Jahr. Zum Vergleich: Beim Captur TCe 140 GPF Intens EDC mit dem 1,3-l-Turbobenziner und 140 PS beträgt die jährliche Kfz-Steuer 103 Euro.

Bei der Fahrzeuggarantie ist Renault recht geizig – wer mehr als die serienmäßigen zwei Jahre (ohne Kilometerbegrenzung) möchte, kann immerhin eine Garantieverlängerung hinzukaufen. Die Antriebsbatterie hat eine achtjährige Garantie bis 160.000 km, allerdings wird eine Restkapazität von 77 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 90 Zen	TCe 140 GPF Zen	TCe 160 GPF Intens EDC	E-TECH Plug-in 160 Business Edition	TCe 100 LPG Intens
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	4/1333	4/1333	4/1598	3/999
Leistung [kW (PS)]	67 (91)	103 (140)	116 (158)	116 (158)	74 (100)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	160/2000	260/1750	270/1800	205/3200	170/2000
0-100 km/h [s]	14,0	10,3	8,5	10,1	14,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	168	196	204	173	173
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ)	5,3 S	5,7 S	5,3 S	1,5 S	7,3 FG
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	121/130	130/129	121/131	34/32	115/117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/18/17	19/20/20	19/20/20	18/22/21	19/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	21.550	23.450	28.100	32.500	24.700

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

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benzinmotor/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP)	
Hubraum	1.598 ccm
Leistung	116 kW/158 PS bei 5.600 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 3.200 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	173 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	n.b.
CO ₂ -Ausstoß	34 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/60 R17
Länge/Breite/Höhe	4.227/1.797/1.576 mm
Leergewicht/Zuladung	1.639/421 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	265/1.118 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	650/750 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	39 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valladolid

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R18 99Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy 4
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
EcoTest-Verbrauch	4,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,2/5,4/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	98 g/km (WTW* 160 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	69,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.015 mm
Leergewicht/Zuladung	1.590/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	210/555/975 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	81 Euro
Fixkosten	148 Euro	Wertverlust	281 Euro
Monatliche Gesamtkosten	637 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	2 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/22/21		
Basispreis Captur E-TECH Plug-in 160 Intens	33.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.01.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	36.800 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.040 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/900 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/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	900 Euro° (Paket)

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	300 Euro°/-
Lenkradheizung	900 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	ab 463 Euro
Metalllackierung	ab 600 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,6

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: Juli 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer