



Renault Captur TCe 120 Luxe EDC

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (88 kW / 120 PS)

Der Captur ist das neue Crossover-Modell von Renault. Es möchte mit seiner höheren Karosserie, einem recht großzügigen Platzangebot, praktischen Ausstattungsdetails und einigen Personalisierungsmöglichkeiten vor allem junge Menschen ansprechen. Das Blechkleid präsentiert sich modern, Schutzelemente an den Stoßfängern suggerieren eine gewisse Offroadtauglichkeit, gleichzeitig schützen die Stoßleisten an den Fahrzeugflanken aber auch in engen Parklücken vor fremden Türen. Der Einstieg gelingt bequem. Der Innenraum ist optisch ansprechend und bietet mit der verschiebbaren Rücksitzbank eine gewisse Flexibilität. Praktisch ist auch das Handschuhfach, denn es ist eine ausziehbare Schublade mit 11 Litern Stauvolumen, die auch tatsächlich genutzt werden können. Ein weiteres praktisches Detail sind die abzieh- und waschbaren Sitzbezüge. Mit dem optionalen R-Link bietet der Captur auch Online-Dienste, die allerdings abonniert werden müssen. Der 1.2-l-Turbobenziner reicht für den Alltagsgebrauch völlig aus, ist bei höheren Geschwindigkeiten aber etwas träge. Der Durchschnittsverbrauch liegt im hinteren Klassenmittelfeld. Im ADAC EcoTest konsumiert der Captur im Schnitt 6,4 Liter auf 100 Kilometer. Zu haben ist der Crossover in der Luxe-Ausstattung ab 20.890 Euro, das geht in Ordnung. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Chevrolet Trax, Dacia Duster, Nissan Juke, Opel Mokka, Peugeot 2008, Skoda Yeti, Toyota Urban Cruiser.

+ sehr guter schlüsselloser Zugang, gutes Platzangebot vorn, variabler Kofferraumboden

- recht geringe Zuladung, kein Xenonlicht lieferbar, mäßige Heizleistung



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

2,7 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

3,1 Familie

3,0 Stadtverkehr

2,5 Senioren

2,6 Langstrecke

3,1 Transport

3,0 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013
Text: Martin Brand

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie machen insgesamt einen recht guten Eindruck, wenn auch etwas Verbesserungspotenzial vorhanden ist. So sind bei genauem Hinsehen im Innenraum leichte Schwächen, wie teilweise schlecht entgratete Kanten oder unpräzise eingepasste Elemente erkennbar. Zudem sind die verwendeten Kunststoffe im Innenraum hart und kratzempfindlich.

+ Die Anbauteile sind ordentlich eingepasst, jedoch könnten die Spaltmaße etwas gleichmäßiger verlaufen. Der Innenraum wirkt solide verarbeitet und wird optisch durch Armaturen mit Klavierlack und Chromapplikationen aufgewertet. Die Türausschnitte sind ordentlich nach außen abgedichtet, vorn besitzen die lackierten Schweller auch Kratzschutzleisten. Der Motorraum ist abgeschottet und verschmutzt dadurch nicht so schnell. Der Tankdeckel ist in die Zentralverriegelung einbezogen, die Bedienung des Schraubverschlusses ist durchschnittlich. Der Captur ist mit einem Fehlbetankungsschutz ausgestattet und kann dadurch nicht mit falschem Kraftstoff befüllt werden. Sowohl Stoßfänger als auch die Fahrzeugflanken besitzen unlackierte Schutzelemente, die bei kleinen Remplern Lackschäden verhindern können. Scheinwerferlampen können einfach gewechselt werden, da genügend Platz hinter dem Scheinwerfer ist.

2,8

Alltagstauglichkeit

Bei der Alltagstauglichkeit schneidet der Captur durchschnittlich ab. Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Notsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Die maximale Zuladung fällt mit 426 Kilogramm ausreichend aus und auch die zulässige gebremste Anhängelast ist mit 1200 kg (ungebremst: 625 kg) durchschnittlich. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 80 kg transportiert werden. Mit einer Tankfüllung (45 l) ist eine zufriedenstellende Reichweite von 703 km realisierbar. Für den Fall einer Panne sind optional ein Notrad sowie Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.

- Die Notradmulde ist für ein defektes Rad in Fahrbereifung zu klein.

3,0

Sicht

Im Sicht-Kapitel ist das Ergebnis zufriedenstellend. Die Karosserie erweist sich als kaum einseh- und schwer abschätzbar. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Captur ausreichend ab. Besonders die hintersten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten stark ein. Doch auch die A-Säulen sind massiv. Das Sichtfeld in den Außenspiegeln fällt zufriedenstellend aus - der Linke besitzt einen asphärischen Bereich, wodurch sich Objekte im toten Winkel besser wahrnehmen lassen. Das Halogenlicht leuchtet die Fahrbahn zufriedenstellend aus, das bessere Xenonlicht ist nicht erhältlich.

+ Durch die etwas höhere Sitzposition kann der Fahrer das Verkehrsgeschehen gut überblicken. Aufgrund der flachen Motorhaube lassen sich tief vor dem Fahrzeug liegende Hindernisse gut wahrnehmen. Durch das Tagfahrlicht wird man von anderen Verkehrsteilnehmern besser gesehen. An Kreuzungen und Abzweigungen dienen die Nebelscheinwerfer nach Betätigung des Blinkers auch als Abbiegelicht. Die Scheibenwischer weisen einen ordentlichen Wirkungsbereich auf, wenn dieser auch oben rechts etwas größer ausfallen dürfte. Beim Rangieren helfen eine Rückfahrkamera sowie Parksensoren am Heck (beides gegen Aufpreis/City-Paket-Plus).



Breite Dachsäulen verhindern eine gute Sicht nach schräg hinten.

➖ Aufgrund der hohen Heckscheibenunterkante lassen sich tief liegende Gegenstände im hinteren Fahrzeugnahbereich schlecht wahrnehmen. Der Innenspiegel ist sehr klein und liefert dadurch auch nur ein kleines Sichtfeld. Bei störendem Scheinwerferlicht blendet der Innenspiegel nicht automatisch ab (auch nicht gegen Aufpreis erhältlich).

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Testwagen war mit der gegen Aufpreis erhältlichen Keycard Handsfree ausgestattet. Dann werden bei Annäherung die Türen und die Heckklappe automatisch entriegelt und beim Weggehen wieder verriegelt. Die Türaufhalter sind recht kräftig dimensioniert und besitzen vorn drei (hinten zwei) Rasterungen. Insgesamt gelangt man bequem ins Fahrzeug, wenn auch die Füße aufgrund des hohen Schwellers weit angehoben werden müssen. Der Fahrersitz liegt in guter Position und der horizontale Abstand zwischen Schweller- und Sitzaußenkante ist gering. Im Fond stört innen der hohe Schweller etwas und der Türausschnitt könnte ein kleines Stückchen größer ausfallen - dennoch gelangt man problemlos ins Fahrzeug. Haltegriffe sind über allen Türen vorhanden, jedoch nicht am Fahrerplatz.

3,6 Kofferraum-Volumen*

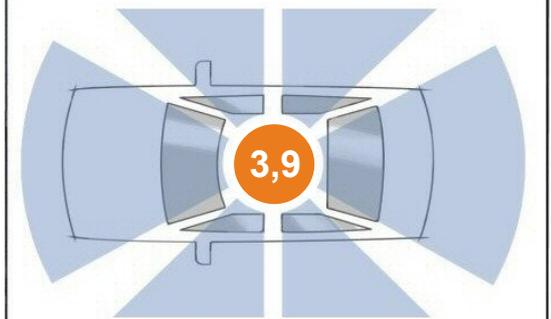
Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich gering aus. Im Normalfall fasst das Ladeabteil lediglich 285 Liter (bis zur Kofferraumabdeckung). Belädt man den Kofferraum bis unters Dach, lassen sich 390 Liter verstauen. Es finden bis zu acht handelsüblicher Getränkeboxen Platz. Legt man die Rücksitzlehnen um, passen bis zur Fensterkante 600 Liter hinein und dachhoch sind es dann 1.055 Liter.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

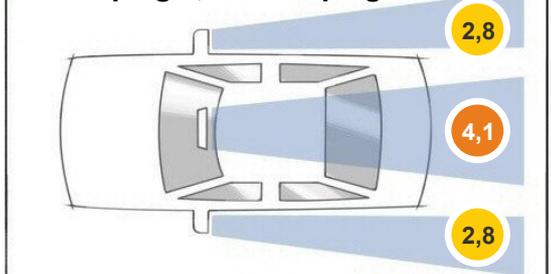
Zum Öffnen der Kofferraumklappe ist etwas Kraft erforderlich, hat man das erste Drittel überwunden schwingt sie von alleine auf. Die äußere Ladekante liegt mit 73 Zentimetern weit über der Fahrbahn, wodurch das Ladegut zum Einladen weit angehoben werden muss. Das Kofferraumformat ist praktisch, weist aber nur eine durchschnittliche Höhe und Breite auf. Die Ladeöffnung ist zwar sehr hoch, könnte aber breiter ausfallen.

⊕ Die Heckklappe schwingt recht hoch und bietet Personen bis 1,85 m Platz darunter. Der variable Ladeboden kann innen eben zur Ladekante gesteckt werden, wodurch man das Ladegut zum Ausladen nicht weit anheben muss. Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe sind bei der Rückbank liegende Gegenstände gut erreichbar.

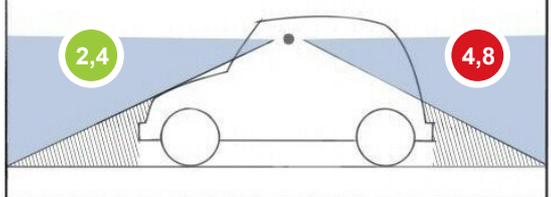
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der Kofferraum mit 285 l Volumen ist in dieser Fahrzeugklasse eher klein ausgefallen. Platz für das Reisegepäck oder den Einkauf ist trotzdem ausreichend vorhanden.

⊖ Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Sehr große Personen können sich an den spitzen Ecken der Heckklappe den Kopf stoßen.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Das Ladeabteil weist mit einer asymmetrisch geteilt klappbaren Lehne eine durchschnittliche Kofferraum-Variabilität auf. Die Lehnen lassen sich ohne großen Kraftaufwand umlegen. Zum Verstauen von kleineren Utensilien ist unter dem variablen Kofferraumboden ein Stauraum von etwa 90 Liter und Einkaufstaschen können seitlich in der Verkleidung eingehängt werden. Sonst finden sich keine Ablagemöglichkeiten im Kofferraum.

2,3 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Die Grundfunktionen des Captur lassen sich weitgehend einfach und nach recht kurzer Eingewöhnung bedienen. Geht man jedoch ins Detail, so bietet das optionale R-Link einige Personalisierungsmöglichkeiten an, deren Funktion erst erlernt werden muss. Die Onlinedienste stehen sechs Monate (Echtzeit HD Traffic; drei Monate) nach Fahrzeugauslieferung kostenlos zur Verfügung. Anschließend ist ein kostenpflichtiges Abonnement (u. a. über den Renault Partner möglich) notwendig.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und auch die Pedale sind ordentlich angeordnet, es besteht aber die Gefahr mit dem Fuß unter das Bremspedal zu rutschen, da dieses deutlich höher ist als das Gaspedal. Der Wählhebel ist gut erreichbar. Der beleuchtete Start-/Stoppknopf liegt günstig im Armaturenbrett. Das Licht wird über einen gut greifbaren, sich aber im Blinkerhebel befindlichen Drehschalter aktiviert - alternativ ist das Abblendlicht auch sensorgesteuert. Automatisch aktiviert werden auch die Scheibenwischer vorn. Die Rundinstrumente liegen gut im Sichtfeld des Fahrers, allerdings wird die Geschwindigkeit nur digital angezeigt, eine Kühlflüssigkeitstemperaturanzeige fehlt gänzlich. Es leuchtet lediglich eine Kontrolllampe wenn das Aggregat kalt ist. Der Bordcomputer informiert unter anderem über den Durchschnitts- und Momentanverbrauch. Der Touchscreen des serienmäßigen Multimediasystems mit Navigationsfunktion ist sehr gut positioniert. Die Bedienung des Displays ist einfach, zudem gibt es einen Bedienungssatelliten am Lenkrad. Der Tempomat/Geschwindigkeitsbegrenzer wird am Lenkrad auf die gewünschte Geschwindigkeit (mit Anzeige der Geschw.) eingestellt. Die Aktivierungstaste (Tempomat oder Begrenzer) befindet sich etwas ungünstig in der Mittelkonsole. Das Klimaanlagebedienteil liegt ordentlich und die Bedienung ist einfach. Die Heckscheibenheizung wird automatisch deaktiviert und die Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Die Fensterheber lassen sich elektrisch bedienen, allerdings hat nur die Fahrerseite eine Ab-/Aufwärtsautomatik mit Fingereinklemmschutz. Sehr praktisch ist das Handschuhfach. Es ist sehr groß, beleuchtet und lässt sich wie eine Schublade ausziehen - dadurch kann man den gesamten Stauraum nutzen. Insgesamt ist die Anzahl an Ablagen vorn gut.

⊖ Das steckbare Ablagefach zwischen den Vordersitzen stört beim Einstellen der Lehnen. Im Fond gibt es wenig Ablagemöglichkeiten und die Gummibänder an den Rückseiten der Vordersitzlehnen eignen sich nur für flache und etwas großflächigere Gegenstände. Werden diese von Kindern zweckentfremdet, z. B. durch zupfen, gibt das ein nerviges Geräusch wenn sie wieder an die harte Rückenlehne springen. Vorn müssen sich die Passagiere zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität sind beim Renault Captur gut. Es besteht allerdings noch etwas Raum für Verbesserungen.

2,1 Raumangebot vorne*

⊕ Vorn ist das Raumangebot recht großzügig. Personen bis zu einer Körpergröße von 1,95 m finden genügend Beinfreiheit vor, die Kopffreiheit erweist sich üppiger. Die Innenbreite fällt im Klassenvergleich durchschnittlich aus, das Raumempfinden ist aber dennoch angenehm.

2,9 Raumangebot hinten*

Im Fond ist das Raumangebot durchschnittlich. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten Passagiere bis 1,86 m genügend Beinfreiheit vor. Die Innenbreite ist durchschnittlich und das subjektive Raumempfinden zufriedenstellend. Letzteres wird durch die C-Säulen etwas gemindert, das sich diese direkt neben dem Kopf befinden.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,86 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

3,8 Innenraum-Variabilität

Die Innenraum-Variabilität des Captur ist ausreichend. Für den Renault gibt es zwar keine Sitzvarianten, allerdings kann die Rücksitzbank um etwa 16 cm nach vorn verschoben werden.

2,8 KOMFORT

2,5 Federung

⊕ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Der Renault ist zwar prinzipiell komfortabel abgestimmt, so dass langwellige Fahrbahnunebenheiten gut abgefedert werden, die Karosserie aber auch deutliche Seitenneigungen in schnell durchfahrenen Kurven zeigt. Gleichzeitig spricht das Fahrwerk aber auf Einzelhindernisse und Querfugen hölzern an und gibt diese wenig gefiltert bis zu den Insassen durch. Kurze Wellen absorbiert der Captur ordentlich. Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnen dringen nicht zu stark bis in den Innenraum. Voll beladen neigt der Captur bei langen Wellen zu leichtem Nachschwingen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist das Ansprechen gut, so dass ein noch guter Langsamfahrkomfort attestiert werden kann.

2,7 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich in der Höhe einstellen, eine Neigungseinstellung gibt es aber nicht. Auf der Beifahrerseite sind weder eine Höhen- noch eine Neigungseinstellung möglich. Die hohen Lehnen sind vorn ordentlich und die Sitzflächen zufriedenstellen konturiert. Der Seitenhalt ist insgesamt gut bis zufriedenstellend. Der Sitzkomfort geht auf den straff gepolsterten Sitzen in Ordnung. Die Sitzposition ist vorn insgesamt gut, eine ausziehbare Sitzfläche und die Neigungseinstellung würden diese jedoch verbessern. Zudem kann der Fahrer seinen linken Fuß nur befriedigend am Radlauf abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es nicht. Im Fond sind weder die Sitzlehnen noch die -flächen stark konturiert und bieten daher kaum Seitenhalt. Die Lehnenhöhe ist durchschnittlich, das harte Polster bietet einen noch guten Sitzkomfort.

Insgesamt ist die Sitzposition dank einer recht guten Oberschenkelauflage angenehm. In der Luxe-Ausstattung ist der Captur mit Sitzbezügen Zip Collection ausgestattet. Das bedeutet, dass man die Bezüge abziehen und waschen kann - ein sehr praktisches Detail.

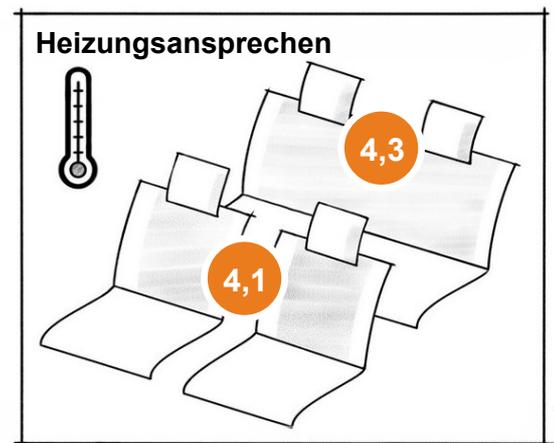
2,2 Innengeräusch

⊕ Das gemessene Innengeräusch liegt bei Autobahnrichtgeschwindigkeit mit 67,9 dB(A) recht niedrig. Das subjektive Empfinden ist insgesamt ebenfalls recht angenehm. Das Motorgeräusch hält sich bei Konstantfahrten im Hintergrund, unter Last und bei hohen Drehzahlen wird das Aggregat allerdings recht laut. Windgeräusche sind ebenfalls nicht vordergründig, steigen mit den Geschwindigkeiten an. Fahrgeräusche fallen nicht zu stark auf, gelegentlich ist aber eine Achspoltern zu vernehmen.

3,4 Klimatisierung

In der getesteten Variante ist der Captur serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Die Temperatur kann für Fahrer und Beifahrer getrennt eingestellt werden, die Luftverteilung erfolgt jedoch für beide gemeinsam. Die Austrittsbereiche können einzeln angewählt werden. Die Frisch-/Umluftzufuhr wird automatisch gesteuert.

⊖ Beim ADAC Heizungstest schneidet der Captur nicht gut ab, besonders hinten dauert es lange bis angenehme Temperaturen vorherrschen. Selbst die Fußbereiche werden nicht deutlich schneller erwärmt als die restliche Fahrgastzelle.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

⊕ Der getestete Captur wurde vom aufgeladenen 1.2 Liter großen Ottomotor mit einer Maximalleistung von 120 PS (bei 4.900 U/min) und einem maximalen Drehmoment von 190 nm (bei 2.000 U/min) angetrieben. Übertragen wird die Antriebskraft vom Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe. Damit schneidet der Renault beim simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) zufriedenstellend ab. Insgesamt wirkt der Captur jedoch wenig dynamisch.

1,8 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Turboaggregats kann sich sehen lassen. Vibrationen werden praktisch nicht wahrgenommen und auch Störfrequenzen sind kaum vorhanden. Unter Last ist lediglich ein leichtes Dröhnen bei niedrigen Drehzahlen vorhanden - bei hohen Drehzahlen wird es laut.

2,5 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe schaltet die Gänge bei zurückhaltender Fahrweise weich durch, bei plötzlicher Leistungsabforderung ruckt es jedoch gelegentlich. Im Anschluss an Beschleunigungen hält das Getriebe den niedrigen Gang relativ lang vor, bis es hochschaltet und damit das Drehzahlniveau senkt. Die Bedienung des Wählhebels gibt keine Rätsel auf, man kann allerdings den Motor in der "D-Stellung" ausschalten und die Keycard aus dem Schacht nehmen (es kommt eine Warnung im Kombiinstrument) - wird die Handbremse nicht betätigt, kann das Fahrzeug anrollen. Der Rückwärtsgang lässt sich stets problemlos einlegen. Das Anfahren funktioniert auch an Steigungen problemlos.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe ist insgesamt gut abgestimmt, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist insgesamt zufriedenstellend - bei 130 km/h dreht das Aggregat mit 3.000 U/min. Eine längere Übersetzung würde den Kraftstoffverbrauch zwar senken, allerdings würde sich dies negativ auf die Fahrleistung auswirken - insgesamt würde es wenig Sinn machen.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

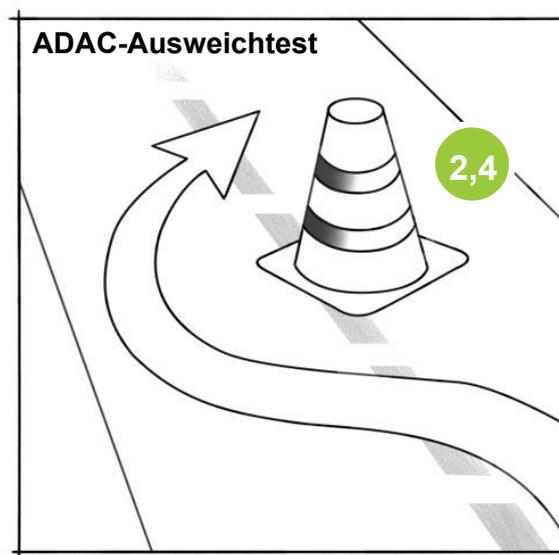
2,4 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Captur geht insgesamt in Ordnung. Spurrillen nehmen kaum Einfluss auf die Richtungsstabilität, der Renault pendelt aber bei plötzlichen Lenkimpulsen mit dem Heck deutlich nach. Beim ADAC Ausweichtest gibt er ein gutes Bild ab. Er drängt beim ersten Anlenken zwar etwas mit dem Heck, verhält sich dann aber untersteuernd - das überfordert selbst ungeübte Fahrer nicht. Während des gesamten Ausweichvorgangs regelt das elektronische Stabilitätsprogramm heftig. Eine Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Das Eigenlenkverhalten ändert sich bei einem plötzlichen Lastwechsel kaum. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle durchdrehende Antriebsräder ab. Voll beladen ist die Untersteuerneigung ausgeprägter.

2,8 Lenkung*

Die Lenkung reagiert recht gut auf Lenkbefehle, allerdings baut die Hinterachse leicht verzögert Seitenführungskräfte auf - erst dann folgt der Captur stabil der vorgegebenen Richtung. Zudem wünscht man sich etwas mehr Rückmeldung am Lenkrad. Bei langgezogenen Kurven (und kleinen Lenkwinkeln) sind deshalb Korrekturen am Lenkrad notwendig. Mit steigenden Lenkwinkeln bekommt der Fahrer mehr Rückmeldung. Zum Rangieren ist kein großer Kraftaufwand notwendig und von Anschlag bis Anschlag sind es etwas mehr als 2,5 Lenkradumdrehungen. Der Wendekreis liegt mit 11,4 m im hinteren Klassenmittelfeld.

⊖ Fahrbahnunebenheiten schlagen gelegentlich bis auf das Lenkrad durch.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

1,8 Bremse

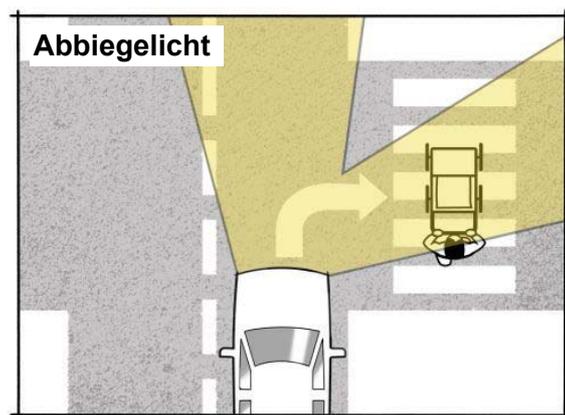
⊕ Die Bremse spricht gut an, lässt sich ordentlich dosieren und erweist sich als belastbar. Der Bremsweg aus Tempo 100 fällt mit 35,8 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy 3; Größe: 205/55 R17 95V) kurz aus. Die Richtungsstabilität bei Vollbremsungen in Kurven ist gut.

2,3 SICHERHEIT

2,5 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Captur noch gut ab. Der Renault ist serienmäßig mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) und einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer im Falle einer Notbremsung das volle Bremspotenzial zu nutzen. Bei Vollbremsungen wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert um den herannahenden Verkehr zu warnen. Beim Abbiegen leuchten die Nebelscheinwerfer (serienmäßig) entsprechend des Lenkeinschlags die Umgebung aus. Ab Werk ist der Captur auch mit einem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Steht die Automatik in "D" lässt sich der Motor nicht starten.

⊖ Ist die Warnblinkanlage aktiviert, ist der Blinker außer Funktion - dadurch kann z. B. ein Richtungswechsel beim Abschleppen nicht angezeigt werden. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder -strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf den offenen Zustand der Türen hinweisen.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC Crashtest kann der Captur mit 88 Prozent der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis vorweisen. Der Renault ist mit Front- und Kopf-/Thoraxairbags vorn ausgestattet. Vorn bieten die Kopfstützen Personen bis knapp 1,90 m optimalen Schutz und weisen zudem einen geringen Abstand zum Kopf auf. Vorn wird man ermahnt sich anzuschallen, der Anschnallstatus der hinteren Passagiere wird in einem Display angezeigt. Die Türgriffe sind stabil, so dass man höhere Zugkräfte aufbringen kann - das kann nach einem Unfall von Vorteil sein.

⊖ Im Fond bieten die Kopfstützen nur Personen bis 1,60 m guten Schutz und auch der Abstand zum Kopf könnte geringer ausfallen. Es gibt keinen richtigen Halter für den Verbandkasten/das Warndreieck. Zudem fehlen im Kofferraum auch Zurrösen, wodurch sich Gegenstände nicht sicher im Kofferraum befestigen lassen.

2,5 Kindersicherheit

⊕ Bei der Kindersicherheit schneidet der Captur noch gut ab - beim Crashtest kann er 79 Prozent der möglichen Punkte vorweisen. Zur Kindersitzbefestigung gibt es vorn rechts und auf den äußeren Fondplätzen Isofix-Halterungen mit Ankerhaken, der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden.

Auf diesen Plätzen sind die Gurte lang und reichen auch für Sitze mit hohem Gurtbedarf. Auf dem Beifahrerplatz ist das Gurtschloss zudem kurz und fest, was eine Einhandmontage erleichtert. Die Abstände zwischen den Gurten und den Schließern sind auf allen Plätzen gut. Hohe Kindersitze lassen sich problemlos montieren, im Fond finden jedoch nur zwei Rückhaltesysteme Platz.

➖ Der Mittelsitz eignet sich nicht zur Kindersitzbefestigung ist laut Bedienungsanleitung auch nicht dafür vorgesehen. Auf dem Beifahrerplatz sind universelle Kindersitze mehrerer Altersgruppen (Kat.: o, II, III) nicht zugelassen. Im Fond sind die Gurtschlösser sehr lang und die Positionen der Gurtanlenkpunkte ungünstig, dadurch lassen sich Kindersitze mit flachen Aufnehmern nicht stabil befestigen und können rutschen. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber sind sehr hoch und bergen damit ein Verletzungspotenzial. Das Isofix-System lässt sich nur mit Einsteckhilfen nutzen.

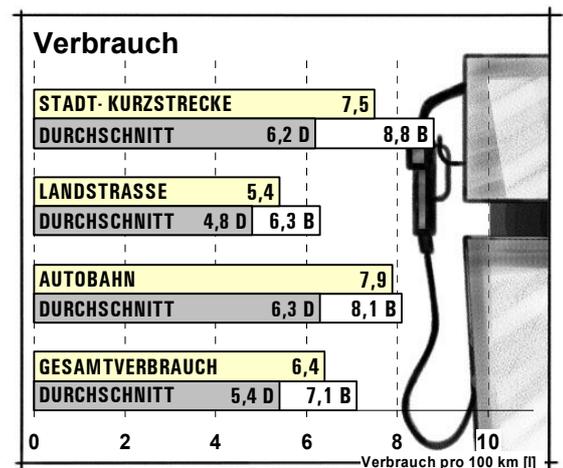
2,6 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erhält der Captur 61 Prozent der möglichen Punkte. Der komplette Stoßfänger und Teilbereiche der Motorhaube sind zwar entschärft, jedoch erweisen sich die Seitenbereiche der Motorhaube sowie die Säulen der Windschutzscheibe als zu aggressiv.

3,1 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Mit einem ermittelten CO₂-Ausstoß von 175 g/km erhält der Captur 24 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter auf 100 Kilometer. Im Innerortsteil genehmigt sich der Renault 7,5 l/100 km und im Außerortsteil verbraucht er 5,4 l/100 km. Im Autobahnzyklus beläuft sich der Verbrauch auf 7,9 l/100 km.



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

2,5 Schadstoffe

Zusammen bringt es der Captur auf 59 Punkte im ADAC EcoTest - das entspricht drei von fünf Sternen.

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt nicht zu hoch. Im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der CO-Wert jedoch etwas an. In diesem Kapitel erreicht der Captur 35 von 50 Punkten.

2,7 AUTOKOSTEN

4,1 Betriebskosten*

➖ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Dies führt beim Captur nur zu einer ausreichenden Beurteilung.

3,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

- ⊕ Renault gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

2,9

Wertstabilität*

Da der Captur ein völlig neues Modell darstellt, ist während des vierjährigen Berechnungszeitraums nicht mit einer Ablöse zu rechnen. SUV erfreuen sich hoher Beliebtheit, daher wird dem Captur ein stabiler Restwertverlauf prognostiziert.

3,1

Kosten für Anschaffung*

Die Anschaffungskosten liegen für die getestete Variante im Klassenvergleich mit 20.890 Euro recht hoch. Zudem fällt die serienmäßige Ausstattung nur durchschnittlich aus. Navigation gibt es zwar serienmäßig, aber Ausstattungsdetails, wie Xenon- und Abbiegelicht sind erst gar nicht lieferbar.

1,8

Fixkosten*

- ⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt nicht zu hoch aus. Die KFZ-Steuer beträgt lediglich 54 Euro pro Jahr. Die Versicherungseinstufungen liegen im guten bis zufriedenstellenden Bereich, dabei sind allerdings die Haftpflicht und Vollkaskoversicherung etwas teurer als die Teilkaskoversicherung (KH: 16; TK: 17; VK: 18).

2,2

Monatliche Gesamtkosten*

- ⊕ Während die Betriebs- und Werkstatt-/Reifenkosten hoch ausfallen, ist der Anschaffungspreis durchschnittlich und die Fixkosten sind recht gering, so dass die monatlichen Gesamtkosten mit 538 Euro insgesamt überschaubar sind.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | ENERGY TCe 90 Start & Stop | TCe 120 EDC | ENERGY dCi 90 Start & Stop (DPF) |
|---|----------------------------------|-------------|--|
| Aufbau/Türen | GE/5 | GE/5 | GE/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/898 | 4/1197 | 4/1461 |
| Leistung [kW (PS)] | 66 (90) | 88 (120) | 66 (90) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 135/2500 | 190/2000 | 220/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 13,0 | 10,9 | 13,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 171 | 192 | 171 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l] | 5,0 S | 5,4 S | 3,6 D |
| CO2 [g/km] | 115 | 125 | 95 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 16/18/17 | 16/18/17 | 18/19/18 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 28 | 54 | 142 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 484 | 515 | 470 |
| Preis [Euro] | 15.290 | 19.390 | 17.090 |

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
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

DATEN UND MESSWERTE

| | |
|--|--------------------------------|
| 4-Zylinder Otto | Schadstoffklasse Euro5 |
| Hubraum | 1197 ccm |
| Leistung | 88 kW (120 PS) |
| bei | 4900 U/min |
| Maximales Drehmoment | 190 Nm |
| bei | 2000 U/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 205/55R17 |
| Reifengröße (Testwagen) | 205/55R17V |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Trommel |
| Wendekreis links/rechts | 11,4/11,3 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 192 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 10,9 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 6,6 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,8 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 5,4 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super) | 6,4 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 7,5/5,4/7,9 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 125 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 175 g/km |
| Innengeräusch 130km/h | 67,9 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4122/1778/1566 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 1965 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1300 kg/426 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 285 l/600 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 625 kg/1200 kg |
| Dachlast | 80 kg |
| Tankinhalt | 45 l |
| Reichweite | 700 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 134 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 63 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 90 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 251 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 538 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 16/18/17 |
| Grundpreis | 20.890 Euro |

NOTENSKALA

| | | | |
|--|-----------|---|-----------|
| ● Sehr gut | 0,6 – 1,5 | ● Ausreichend | 3,6 – 4,5 |
| ● Gut | 1,6 – 2,5 | ● Mangelhaft | 4,6 – 5,5 |
| ● Befriedigend | 2,6 – 3,5 | | |

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*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.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

| | |
|--|-----------------------|
| Abbieglicht (Nebelscheinwerfer) | Serie |
| Automatikgetriebe | Serie |
| Berganfahrhilfe | Serie |
| Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch | Serie |
| Kurvenlicht | nicht erhältlich |
| Regen- und Lichtsensor | Serie |
| Reifendruckkontrolle | nicht erhältlich |
| Rückfahrkamera (City-Paket Plus) | 590 Euro ^o |
| Spurassistent | nicht erhältlich |
| Tempomat | Serie |
| Totwinkelassistent | nicht erhältlich |
| Verbrauchsanzeige (Bordcomputer) | Serie |
| Xenonlicht | nicht erhältlich |

INNEN

| | |
|---------------------------------------|------------------------|
| Airbag, Seite vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten | Serie/nicht erhältlich |
| Fensterheber, elektrisch vorne/hinten | Serie |
| Innenspiegel, automatisch abblendend | nicht erhältlich |
| Keyless Entry | Serie |
| Klimaautomatik | Serie |
| Knieairbag | nicht erhältlich |
| Navigationssystem | Serie |
| Rücksitzlehne, umklappbar | Serie |

AUSSEN

| | |
|--------------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung | ab 349 |
| Außenspiegel, elektrisch einstellbar | Serie |
| Lackierung Metallic | 490 Euro ^o |

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

| KATEGORIE | NOTE | KATEGORIE | NOTE |
|------------------------------|------------|--------------------------------------|------------|
| Karosserie/Kofferraum | 2,8 | Fahreigenschaften | 2,3 |
| Verarbeitung | 2,5 | Fahrstabilität | 2,4 |
| Alltagstauglichkeit | 2,8 | Lenkung* | 2,8 |
| Sicht | 3,0 | Bremse | 1,8 |
| Ein-/Ausstieg | 2,2 | Sicherheit | 2,3 |
| Kofferraum-Volumen* | 3,6 | Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme | 2,5 |
| Kofferraum-Zugänglichkeit | 2,8 | Passive Sicherheit - Insassen | 2,0 |
| Kofferraum-Variabilität | 2,8 | Kindersicherheit | 2,5 |
| Innenraum | 2,3 | Fußgängerschutz | 2,6 |
| Bedienung | 2,2 | Umwelt/EcoTest | 3,1 |
| Raumangebot vorne* | 2,1 | Verbrauch/CO ₂ * | 3,6 |
| Raumangebot hinten* | 2,9 | Schadstoffe | 2,5 |
| Innenraum-Variabilität | 3,8 | | |
| Komfort | 2,8 | | |
| Federung | 2,5 | | |
| Sitze | 2,7 | AUTOKOSTEN | 2,7 |
| Innengeräusch | 2,2 | Betriebskosten* | 4,1 |
| Klimatisierung | 3,4 | Werkstatt- / Reifenkosten* | 3,9 |
| Motor/Antrieb | 2,4 | Wertstabilität* | 2,9 |
| Fahrleistungen* | 2,7 | Kosten für Anschaffung* | 3,1 |
| Laufkultur | 1,8 | Fixkosten* | 1,8 |
| Schaltung | 2,5 | Monatliche Gesamtkosten* | 2,2 |
| Getriebeabstufung | 2,3 | | |

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen