



Renault Captur ENERGY TCe 120 Initiale Paris

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (87 kW / 118 PS)

Vier Jahre nach dem Erscheinen des Captur ist er Mitte 2017 reif für ein Facelift. Dieses fällt kommod aus, Kennern fallen die geänderte Frontpartie sowie die beim Initiale Paris serienmäßigen LED-Scheinwerfer auf - bisher gab es lediglich Halogen-Lampen. Auch innen wurde bei den Materialien etwas Hand angelegt und die bisher harte Kunststofflandschaft durch weichere Oberflächen aufgewertet. Das gilt insbesondere für das getestete Topmodell Initiale Paris, diese aus anderen Renault-Modellen bekannte Linie bringt eine charmante, teils elfenbeinfarbene Ausstattung mit. Unter der Haube des Testwagens rackert der schon bekannte Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,2 Litern Hubraum. Er leistet 118 PS, die er laufruhig und entspannt an die Vorderräder abgibt - Allradantrieb ist wie so oft in dieser Fahrzeugklasse trotz der Schlechtwege-Optik nicht verfügbar. Der Verbrauch liegt im EcoTest bei 6,8 Litern auf 100 Kilometer - moderne Motoren in dieser Klasse brauchen weniger.

Moderner sind Wettbewerber auch bei den Assistenzsystemen. Zwar gibt es jetzt einen Totwinkelwarner, ansonsten aber bietet der kleine Renault nichts an aktiver Sicherheit wie etwa einen Notbremsassistenten.

25.490 Euro kostet der getestete Wagen - die Aufpreisliste gibt dann nicht mehr viel her, da der Initiale Paris fast komplett ausgestattet ist. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4 Cactus, Fiat 500X, Opel Mokka, Skoda Karoq.

+ Platzangebot vorn, bequemer Ein-/Ausstieg, geringe Autokosten

- vergleichsweise hoher Verbrauch, kein Notbremssystem erhältlich, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,3**

AUTOKOSTEN **1,8**

Zielgruppencheck

Familie **3,3**

Stadtverkehr **3,2**

60+ **Senioren** **2,2**

Langstrecke **3,5**

Transport **3,3**

Fahrspaß **3,6**

Preis/Leistung **2,5**

EcoTest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,2 Verarbeitung

Auch wenn die Verarbeitung des Captur auf den ersten Blick ordentlich ist, führen mehrere kleinere Nachlässigkeiten zu einem nur durchschnittlichen Abschneiden in diesem Kapitel. So variieren die Spaltmaße recht stark, die Türrahmen sind von innen unverkleidet und die Kofferraumverkleidungen kratzempfindlich.

Der Innenraum zeigt sich zwar solide verarbeitet, doch die verbauten Kunststoffe wirken beim Anfassen billig. Die

3,0 Alltagstauglichkeit

Dank einer Fahrzeugbreite von 1,97 m (inkl. Außenspiegeln) lassen sich geeignete Parklücken in der Stadt ohne großen Aufwand finden, wenn auch der Wendekreis von 11,4 m die Manövrierbarkeit einschränkt.

Langstrecken- und Urlaubstauglichkeit kann man dem Captur allerdings nur bedingt attestieren. Mit einer Tankfüllung (45 l) kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs nur etwa 660 km weit, zudem liegt die Zuladung des Testwagens bei nur 432 kg. Die zulässige Stützlast der

3,1 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsicht erreicht der Captur kein gutes Ergebnis. Die Dachsäulen fallen allesamt massiv aus und behindern den Blick nach draußen nicht unerheblich. Besonders voluminös zeigen sich die C-Säulen gestaltet, da leistet auch das kleine zusätzliche Sichtfenster wenig Abhilfe. Die Karosserieenden lassen sich kaum abschätzen, da zum einen das Armaturenbrett recht lang ist und zum anderen die Vorderkante sich dem Blick des Fahrers entzieht. Während sich niedrige vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse auch aufgrund der etwas höheren Sitzpo-



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

beigen Akzente der Topausstattung Initiale Paris lockern das Ambiente aber auf, zudem sind einige Teile anders als bei den niedrigeren Ausstattungen mit Stoff oder weichen Oberflächen überzogen. Der obere Teil des Armaturenbretts ist seit dem Facelift bei allen geschäumt.

⊕ Stoßleisten an den Türen können den Lack vor Kratzern bei kleinen Remplern schützen.

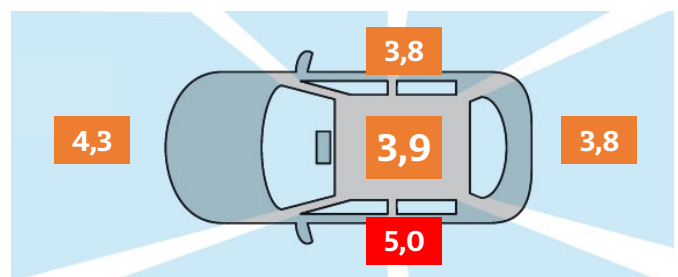
Anhängerkupplung liegt bei 75 kg, was für den Transport zweier E-Bikes ausreichen sollte.

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifenpannenset an Bord. Wer sicher sein möchte, im Falle einer Reifenpanne nicht liegenzubleiben, sollte auf jeden Fall das optionale Ersatzrad ordern. Dann sind auch Wagenheber und Radmutterenschlüssel dabei.

sition gut wahrnehmen lassen, fallen diese am Heck aufgrund der hohen Scheibenunterkante allerdings kaum ins Auge.

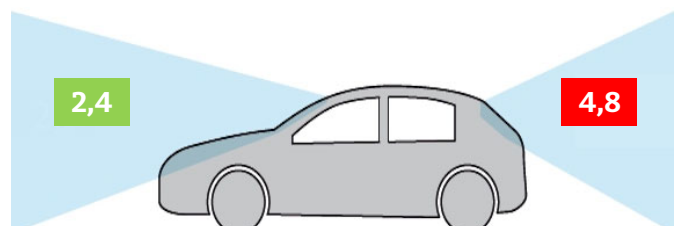
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Beim Rangieren und Parken helfen beim getesteten Topmodell Parksensoren vorn und hinten, eine Rückfahrkamera und ein Parkassistent, der die Lenkarbeit übernimmt. Bei Nachtfahrten leuchten die zum Facelift neu gekommenen und beim Initiale Paris serienmäßigen LED-Schein-

2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Dank der erhöhten Sitzposition, großer Türausschnitte und Haltegriffe über allen Türen bis auf die Fahrertür (hier ist an dieser Stelle ein Brillenhalter) ist vorn bequemes Ein- und Aussteigen möglich, nur der recht hohe Schweller und die flach verlaufenden A-Säulen mindern den Komfort etwas. In den Fond gelangt man ebenfalls ordentlich, jedoch ragt hier der Radlauf in den Einstiegsbereich und der Türausschnitt fällt etwas eng aus, besonders im Fußbereich.

Der Initiale Paris ist serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem ausgestattet. Der Schlüssel im Scheckkartenformat wirkt zwar sehr klobig und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben. Praktisch: Das Fahrzeug verschließt

werfer die Fahrbahn gut aus, etwas homogener könnte das Lichtbild aber sein. Ein Abbiegelicht wird durch die Nebelscheinwerfer realisiert.

sich automatisch, wenn man sich mit dem Schlüssel entfernt. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer, unaufdringlicher Piepton.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist mangelhaft, da das Fahrzeug über einen simplen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless. Das Keyless-System kann zumindest zulasten des Komforts deaktiviert werden, wenn man konventionell über die Taste auf der Fernbedienung das Fahrzeug verriegelt. Dann muss auch wieder mit der Fernbedienung aufgeschlossen werden.

3,3 Kofferraum-Volumen

Das Standardvolumen unter der Hutablage fällt mit 285 l durchschnittlich aus. Bei ausgebaute Hutablage passen 390 l oder bis zu acht Getränkekisten in den Kofferraum. Klappt man die Rücksitzlehne um, lässt sich das Volumen auf bis zu 1.055 l erhöhen, bis zur Fensterunterkante sind es 600 l.

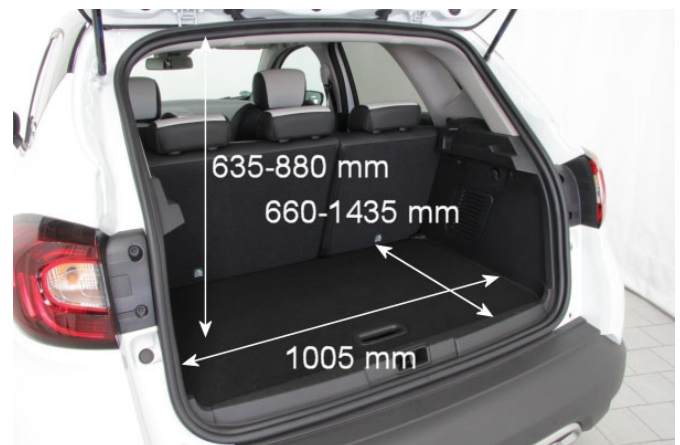
3,0 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die manuell zu öffnende Heckklappe gibt eine hohe Ladeöffnung frei, beim Beladen stört aber die 74 cm über der Fahrbahn liegende Ladekante. Immerhin ist der variable Ladeboden in oberer Position auf einer Höhe mit der Ladekante. Legt man den Boden zugunsten des Kofferraumvolumens nach unten, stört eine 19 cm hohe Stufe.

⊖ Aufgrund der geringen Kofferraumtiefe und den durchschnittlichen Längen- und Breitenmaßen lassen sich

3,0 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt vom Innenraum aus umklappen. Die Anzahl an Ablagen fällt im Kofferraum überschaubar aus. Es gibt lediglich einen Taschenhaken und etwas Platz unter dem variablen Kofferraumboden. Unter der Kofferraummatte befindet sich die



Mit 285 l Volumen ist der Kofferraum des Captur von klassenüblicher Größe.

sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Große Personen sollten Acht geben, dass sie sich nicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

Reserveradmulde, da das Blech ungeschützt ist, lässt sich diese nur schlecht nutzen.

⊖ Ein Trennnetz zur Ladungssicherung ist nicht erhältlich.

2,7 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich an unterschiedlich große Fahrer anpassen, der Schalthebel liegt etwas tief, ist aber einwandfrei erreichbar. Bei den Pedalen gibt es hingegen noch Verbesserungspotenzial. Das Platzangebot um das Gaspedal dürfte etwas großzügiger sein und es fehlt ein Schutz am Bremspedal, damit man beim Wechsel vom Gas nicht mit der Schuhsohle daran hängen bleibt. Der Motorstart erfolgt mittels Startknopf, für den Schlüssel im Scheckkartenformat gibt es einen Halteschacht. Das Kombiinstrument liegt zwar gut im Sichtfeld des Fahrers, es gibt aber leider nur eine digitale Geschwindigkeitsanzeige.

Mit den Grundfunktionen des Captur kommt man nach kurzer Zeit zurecht, auch wenn manche Bedieneinheit nicht optimal gestaltet ist. So befindet sich beispielsweise der Lichtschalter am Blinkerhebel und der Tempomat muss erst in der Mittelkonsole aktiviert werden, bevor die gewünschte Geschwindigkeit am Lenkrad eingestellt werden kann. Das Multimediasystem R-Link Evolution wird mittels Sieben-Zoll-Touchdisplay bedient. Das Menü ist in sich logisch aufgebaut. Alternativ kann das Radio jedoch auch über einen separaten Lenkradsatelliten bedient werden. Dieser ist hinter dem Lenkrad schlecht zu sehen und erst nach einiger Eingewöhnung intuitiv bedienbar.

2,4 Multimedia/Konnektivität

Der Initiale Paris ist serienmäßig mit dem Multimediasystem R-Link Evolution mit TomTom-Navigation per SD-Karte, Radio (FM/AM und DAB), Bluetooth-Freisprecheinrichtung und je einem AUX- und USB-Anschluss ausgestattet. Online-Anbindungen und ein kräftiges Bose-Soundsystem samt Subwoofer sind auch dabei. Online-Konnektivität, Verkehrsinformationen in Echtzeit (HD Traffic), TomTom Places und Wettervorhersagen gibt es

2,3 Raumangebot vorn

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich längs verstellbar. Ganz zurück geschoben reicht die Beinfreiheit für 1,95 m große Personen. Die Kopffreiheit ist sogar nochmals deutlich großzügiger bemessen (knapp 2,10 m).

⊕ Den Komfort erhöht der serienmäßige Licht- und Regensensor. Die Klimaautomatik ist übersichtlich aufgebaut und lässt sich einwandfrei bedienen.

⊖ Vorn muss man sich zum Schließen der Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Griffe dann weit weg sind. Wichtige Kontrollelemente wie eine Kühlfüssigkeitstemperaturanzeige fehlen. Eine Fensterheberautomatik hat nur das Fahrerfenster.



Die Verarbeitungsqualität und Materialanmutung im Innenraum sind in Ordnung, bieten aber durchaus Raum für Verbesserungen. Die Bedienung stellt den Fahrer vor keine großen Herausforderungen.

nach Aktivierung 3 Jahre lang kostenlos.

Ein CD-Laufwerk gibt es im Captur nicht mehr. Auch einen WLAN-Hotspot bietet Renault nicht. Um unterwegs elektronische Geräte laden zu können, gibt es eine 12V-Steckdose sowie einen USB-Anschluss vorn und eine 12V-Steckdose hinten.

Im Renault-Zubehörkatalog findet man eine Mittelarmlehne mit induktiver Ladestation.

Es stellt sich auch trotz der nur durchschnittlichen Innenbreite und des wuchtigen Mitteltunnels ein recht angenehmes Raumgefühl ein.

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 m genügend Bein- und Kopffreiheit vor. Die geringe Innenbreite, die schmalen Seitenscheiben und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen beeinträchtigen das Raumgefühl.

3,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Innenraum-Variabilität wird durch die serienmäßig um 16 cm verschiebbare Rückbank gesteigert. Grundsätzlich praktisch ist das Handschuhfach. Es ist sehr groß, beleuchtet und lässt sich wie eine Schublade ausziehen - dadurch kann man den gesamten Stauraum nutzen. Abschließbar ist es aber nicht, außerdem lässt es sich nicht unbedingt ganz aufziehen, wenn auf dem Beifahrerplatz jemand sitzt.

⊖ Die Ablagenanzahl ist insgesamt überschaubar. Vorn finden zumindest 1 l-Flaschen in den Türverkleidungen Platz und es gibt ein kleines geschlossenes Fach auf dem



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Armaturenbrett. Ablagen unter den Sitzen oder auch brauchbare Becherhalter sucht man vergebens. Im Fond gibt es kleine Türfächer und Netztaschen an den Vordersitzen.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Das Fahrwerk besitzt zwar eine tendenziell komfortable Abstimmung, dennoch bringen sowohl Querfugen als auch feine Unebenheiten etwas Unruhe ins Fahrzeug. Vor allem bei höheren Geschwindigkeiten erhält man eine

stärkere Rückmeldung des Fahrbahnzustandes. Kopfsteinpflaster ist deutlich im Innenraum spürbar. Grobe Einzelhindernisse schlagen teilweise deutlich durch, insgesamt geht der Federungskomfort bei niedrigen Geschwindigkeiten aber in Ordnung.

3,5 Sitze

Während sich der Fahrersitz auch in der Höhe justieren lässt, ist am Beifahrersitz nur eine Längs- und Lehnenneigungseinstellung möglich. Sowohl die Sitzflächen als auch die Lehnen zeigen sich zufriedenstellend geformt, der Seitenhalt in Kurven ist aber aufgrund der wenig ausgeprägten Seitenwangen nicht gut. Dank einer Mittelarmlehne kann der Fahrer seinen rechten Arm abstützen, diese ist in

der Höhe einstellbar. Die Rücksitzbank ist kaum konturiert und die Sitzfläche kurz, wodurch die Sitzposition auf den Außenplätzen nur akzeptabel ist.

⊖ Der Fondmittelsitz ist hart und unbequem, daher für lange Strecken ungeeignet.

3,2 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 recht hohe 68,7 dB(A). Dazu tragen maßgeblich die Wind- sowie Umgebungsgeräusche bei. Der kleine Benzinmotor ist

stets hörbar, stört aber nicht wirklich. Dreht man den Motor aus, quittiert er es mit Dröhnen. Fahrgeräusche wie Achsklappern oder Ähnliches fallen nicht unangenehm auf.

3,0 Klimatisierung

⊕ Ab der mittleren der fünf Ausstattungsvarianten ist der Captur serienmäßig mit einer Klimaautomatik ausgestattet. Ein Luftgütesensor überwacht die Zuluft und regelt bedarfsgerecht die Frisch-/Umluftzufuhr. Eine Sitzheizung, die bei niedrigen Temperaturen für

Behaglichkeit sorgt, ist beim Initiale Paris ebenfalls serienmäßig, genauso wie getönte Scheiben im Fond.

⊖ Die Luftstromintensität aller vier Düsen in der Armaturentafel lässt sich nicht unabhängig von der jeweiligen Gebläse-richtung justieren - im Alltag ärgerlich.

2,7 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

Der 118 PS starke Vierzylinder-Turbobenziner sorgt im Captur für vernünftige Fahrleistungen. Auch im sechsten Gang zieht der Captur noch ordentlich durch. Der simulierte Überholvorgang von 60 auf 100 km/h wird in 6,4 s absolviert.

Die Höchstgeschwindigkeit wird vom Hersteller mit 182 km/h angegeben, in haarscharf unter zehn Sekunden soll er aus dem Stand auf 100 km/h spurten.

2,9 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Vibrationen des Vierzylinders sind merklich, stören aber nicht weiter. Gegenüber einem Dreizylinder zeigt sich hier der Vorteil. Unangenehmes Brummen unter Last verkneift sich der Motor über weite Drehzahlbereiche, macht im oberen Drehzahlbereich aber mit Dröhnen auf sich aufmerksam.

Zwar spricht der Motor nicht besonders spontan an, entwickelt dann aber gleichmäßig Kraft und zieht schön durch. Ausnahme sind niedrige bis mittlere Drehzahlbereiche unter Vollast in den ersten drei Gängen, für das hier fühlbare Zittern ist aber eher der Fahrzeug-Vorderwagen als der Motor verantwortlich.

2,7 Schaltung/Getriebe

Die Vorwärtsgänge lassen sich mit geringem Kraftaufwand schalten, der Hebel dürfte aber etwas präziser geführt sein - bei schnellen Gangwechseln kann es auch mal Haken. Eine Ganganzeige unterstützt eine ökonomische Fahrweise. Das Anfahren klappt weitgehend problemlos, da sich die Kupplung ordentlich dosieren lässt. Auch weiche

Schaltvorgänge sind prima möglich. Eine Berganfahrhilfe erleichtert das Anfahren an Steigungen. Das Start-Stopp-System funktioniert tadellos. Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen soweit - insgesamt ist der Wagen aber sehr kurz übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle rund 3.800 mal pro Minute.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Kräftiges Anreißen am Lenkrad quittiert der Captur mit deutlichen Aufbaubewegungen. Insgesamt liegen die möglichen Kurvengeschwindigkeiten nicht sehr hoch, der Grenzbereich kündigt sich früh an. Bei einem plötzlichen Ausweichmanöver, wie es im ADAC Ausweichtest nachge-

stellt wird, untersteuert das Auto stark - auch das grob regelnde ESP hilft hier nicht weiter. Insgesamt vermittelt das Verhalten wenig Fahrspaß. Die Traktion des Frontrieblers geht in Ordnung, es gibt aber kein (elektronisches) Sperrdifferential, das die Traktion beim Beschleunigen aus Kurven erhöhen könnte.

3,0 Lenkung

Während die Lenkung bei niedrigen Geschwindigkeiten leichtgängig ist, steigt das Lenkmoment bei höheren Geschwindigkeiten an. Dennoch ist die Rückmeldung nicht perfekt, der zum Kurvenverlauf passende Lenkwinkel lässt sich vorher nicht immer richtig einschätzen. Geringe Lenkkräfte und nur rund 2,5 Lenkradumdrehung von ganz links nach ganz rechts erleichtern das Rangieren.

2,9 Bremse

Aus Tempo 100 gemessen kommt der Captur nach 36,2 m zum Stehen. Das ist ein durchschnittlicher Wert, andere können es aber auch in dieser Klasse besser. Die Bremse spricht dabei gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

3,6 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Die aktive Sicherheitsausstattung des Captur fällt übersichtlich aus. Neben den vom Gesetzgeber vorgeschriebenen Systemen gibt es noch einen Tempomat und einen Geschwindigkeitsbegrenzer - beides serienmäßig. Seit dem Facelift gibt es für die höheren Ausstattungen noch einen Totwinkelassistenten, im Initiale Paris serienmäßig. Während einer Notbremsung weist die Warnblinkanlage auf die Gefahrensituation hin.

















⊖ Sinnvolle Assistenzsysteme wie eine Kollisionswarnung sowie ein City-Notbremssystem sind für den Captur nicht erhältlich.

3,0 Passive Sicherheit - Insassen

Im ADAC Crashtest erreicht der Captur vor dem Facelift mit 88 Prozent der möglichen Punkte beim Insassenschutz ein gutes Resultat - dieses ist auch für das aufgefrischte Modell anwendbar. Insgesamt bekommt das Fahrzeug die vollen fünf Sterne (Stand: 05/2016). Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m und die Sicherheitsgurte sind vorn serienmäßig höhenstellbar. Weniger überzeugend sind die Kopfstützen im Fond. Sie reichen nur für ca. 1,65 m große Mitfahrer. Fahrer und Beifahrer werden ermahnt sich anzuschnallen, der Status der hinteren Gurte wird dem Fahrer angezeigt.

⊖ Trotz des guten Resultats im Crashtest überzeugt die Sicherheitsausstattung nicht. Es gibt lediglich Front- und kombinierte Kopf-/Seitenairbags vorn. Seiten- und Kopfairbags stehen den hinteren Insassen nicht zur Verfügung. Das Warndreieck und der Verbandkasten haben keinen festen Platz und sind unter Umständen im Notfall schlecht erreichbar.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

3,5 Kindersicherheit

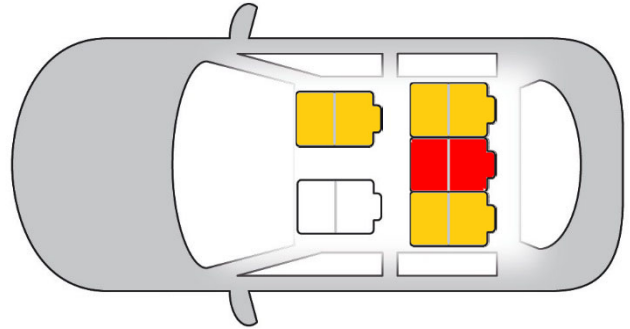
Im ADAC Crashtest erreicht der Vorfacelift-Captur 79 Prozent der möglichen Punkte. Kindersitze können mittels Isofix-System samt Ankerhaken sowohl auf dem Beifahrerplatz als auch auf den äußeren Fondplätzen befestigt werden. Der Beifahrerairbag ist via eines Schalters im Armaturenbrett deaktivierbar. Vorn lassen sich Kindersitze auch mit den Gurten problemlos fixieren. Im Fond geht das etwas umständlicher von der Hand, da die Schlösser an flexiblen Bändern hängen. Hohe Kindersitze können nur eingeschränkt verbaut werden, da diese an der C-Säule anstehen können. Achtgeben sollte man auch bei Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, sodass sich der entsprechende Vordersitz unter Umständen nicht ganz zurück schieben lässt. Bei Verwendung einer Base unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben.

⊖ Der Mittelsitz ist zur Befestigung von Kindersitzen ungeeignet. Auch auf dem Beifahrerplatz dürfen nicht alle universellen Kindersitze aller Altersgruppen verwendet

werden. Die Schließkräfte der elektrischen Fensterheber liegen hoch, wodurch ein erhebliches Verletzungsrisiko vorliegt. Die Kindersicherung der Fondtüren kann leicht deaktiviert werden.

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)

4,1 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz erreicht der Renault nur 61 Prozent der möglichen Punkte.

⊖ Assistenzsysteme, die den Zusammenstoß mit einem Fußgänger vermeiden könnten, sind für den Captur nicht erhältlich.

4,1 UMWELT/ECOTEST

3,8 Verbrauch/CO₂

Der Captur TCe 120 erhält mit einer CO₂-Bilanz von 184 g/km 22 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC Eco-Test. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,8 l/100 km. Innerorts verbraucht der Renault 6,4 l, außerorts 5,9 l und auf der Autobahn 8,6 l pro 100 km.

4,3 Schadstoffe

⊖ Im Schadstoffkapitel liefert der Captur kein überzeugendes Ergebnis ab. Gerade im Autobahnzyklus des ADAC EcoTest steigen CO- und Partikelaustritt deutlich an. Hierfür gibt es in diesem Kapitel 17 von 50 Punkten, sodass der Renault in der Summe nur auf 39 Zähler und zwei Sterne kommt.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,8	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

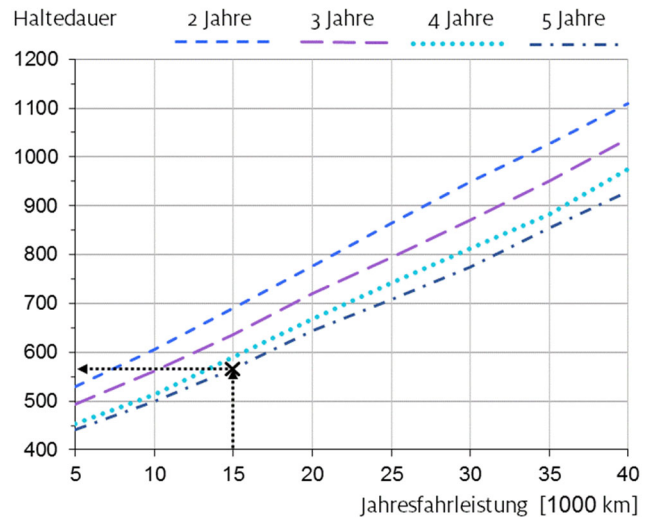
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen erfreulich niedrig aus. Einen Anteil daran haben unter anderem die geringen Betriebskosten. Die Kfz-Steuer liegt bei 84 Euro pro Jahr. Der Motor ist zudem mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet. Ein Service ist alle 30.000 km oder zwölf Monate nötig - ärgerlich für Wenigfahrer. Der Einstiegspreis für den Captur Energy TCe 120 Initiale Paris liegt bei 25.490 Euro - dann ist aber quasi alles an Bord, was es für den Captur gibt.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 566 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	TCe 90	TCe 120	dCi 90	dCi 110
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/898	4/1197	4/1461	4/1461
Leistung [kW (PS)]	66 (90)	87 (118)	66 (90)	81 (110)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	140/2250	205/2000	220/1750	260/1750
0-100 km/h [s]	13,1	9,9	13,1	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	171	182	171	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,1 S	5,5 S	3,6 D	3,7 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	114	125	95	98
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/19/19	20/23/23	18/20/21	18/20/21
Steuer pro Jahr [Euro]	56	84	142	148
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	460	495	458	501
Preis [Euro]	15.890	19.090	19.890	22.990

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro6b	
Hubraum	1.197 ccm
Leistung	87 kW/118 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	205 Nm bei 2.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Verbrauch pro 100 km	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	125 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.122/1.778/1.566 mm
Leergewicht/Zuladung	1.270/457 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	377/1.235 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635/1.200 kg
Stützlast/Dachlast	75/80 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valladolid

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,4 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,6/11,9/16,2 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.800 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,2 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy ³
Wendekreis links/rechts	11,4/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	6,8 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,9/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	156 g/km (WTW* 184 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.295/432 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/600/1.055 l

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

Betriebskosten	113 Euro	Werkstattkosten	64 Euro
Fixkosten	117 Euro	Wertverlust	272 Euro
Monatliche Gesamtkosten	566 Euro		
Steuer pro Jahr	84 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/22/20		
Basispreis Captur ENERGY Tce 120 Initiale Paris	25.490 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	26.180 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.652 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 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.

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	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	-
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

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	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör, abnehmbar)	499 Euro
Metalliclackierung	590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/590 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,3

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: Oktober 2017

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.