



Renault Captur ENERGY TCe 90 Intens

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (66 kW / 90 PS)

Auch im Captur kommt der 0,9 Liter große Dreizylinder zum Einsatz, wie man ihn aus Smart, Renault Twingo oder Nissan Micra kennt. Bäume reißt der vretretbar kräftig rappende Benziner nicht aus, sorgt aber für alltagstaugliche Fahrleistungen. Der EcoTest-Verbrauch liegt bei 6,3 Litern auf 100 Kilometer - im Kleinwagenbereich und angesichts von 90 PS kein Top-Wert.

Auch nach dem Mitte 2017 erfolgten Facelift sind die Materialien im Innenraum von einfacher Qualität, obwohl Renault immerhin etwa Hand angelegt hat. Ein größerer Sprung gelang da schon mit den LED-Scheinwerfern, die zwar nicht mit den besten Lichtsystemen am Markt konkurrieren können, aber eine deutliche Weiterentwicklung zu den bisherigen Halogenscheinwerfern darstellen.

Die mäßige Auswahl an Sicherheitsassistenten wurde bei der Modellüberarbeitung lediglich um einen Totwinkel-Warner ergänzt. Einen Notbremsassistenten vermisst man noch immer.

19.890 Euro kostet der Captur als TCe 90 Intens mindestens, was aber mangels positiv herausragender Eigenschaften im Konkurrenzumfeld kein allzu gutes Angebot ist. Immerhin ist der Unterhalt günstig. **Konkurrenten:** u.a.: Citroen C4 Cactus, Fiat 500X, Opel Mokka X, Seat Arona, VW T-Roc.

⊕ abnehmbare Sitzbezüge, bequemer Ein-/Ausstieg, geringe Unterhaltskosten

⊖ dürftige Sicherheitsausstattung, mäßige Rundumsicht

ADAC-Urteil

AUTOTEST **3,1**

AUTOKOSTEN **1,4**

Zielgruppencheck

 Familie **3,3**

 Stadtverkehr **2,7**

 Senioren **2,2**

 Langstrecke **3,5**

 Transport **3,1**

 Fahrspaß **3,6**

 Preis/Leistung **2,2**

EcoTest ★★☆☆☆

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,3 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 innen unverkleidet und die Kofferraumverkleidungen kratzempfindlich.

Der Innenraum zeigt sich zwar solide verarbeitet, doch die

2,9 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 in Maßen attestieren. Mit einer Tankfüllung (45 l) kommt man auf Basis des EcoTest-Verbrauchs immerhin 710 km weit, die erlaubte Zuladung des Testwagens beträgt 452 kg. Die zulässige Stützlast der Anhängerkupplung liegt

3,3 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung 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 Fenster wenig Abhilfe. Die Karosserieenden lassen sich kaum abschätzen, da die Vorderkante sich dem Blick des Fahrers entzieht. Während sich niedrige vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse auch aufgrund der etwas höheren Sitzposition gut wahrnehmen lassen, fallen diese am Heck aufgrund der hohen Scheibenunterkante kaum ins Auge.



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

verbauten Kunststoffe wirken billig, unterstützt durch das Farbkonzept der Testwagenausstattung: Grau in Grau. Zumindest der obere Teil des Armaturenbretts ist seit dem Facelift geschäumt.

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

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

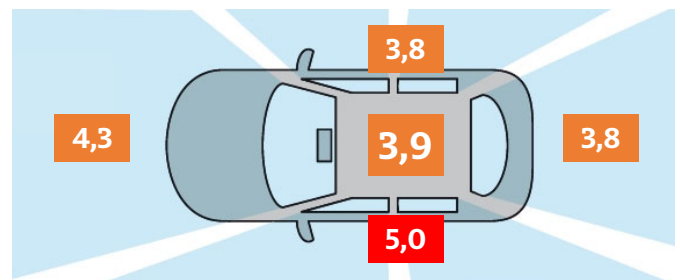
⊕ Netter Einfall: Die Sitzbezüge können mit Reißverschlüssen leicht abgezogen und gewaschen werden.

⊖ 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 Radmutter Schlüssel dabei.

Beim Rangieren und Parken helfen serienmäßig Parksensoren hinten und gegen Aufpreis auch vordere, eine Rückfahrkamera und ein Parkassistent, der die Lenkarbeit übernimmt.

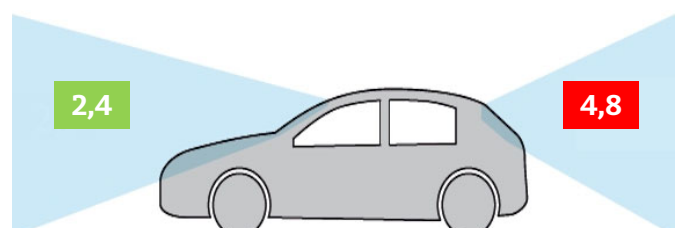
Rundumsicht

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.



Bei Nachtfahrten leuchten die zum Facelift neu gekommenen und beim Intens serienmäßigen LED-Scheinwerfer die Fahrbahn gut aus, etwas homogener könnte das Lichtbild

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.

Ab Intens ist der Captur serienmäßig mit einem schlüssellosen Zugangssystem namens Keycard Hands-free ausgestattet. Der Schlüssel im Scheckkartenformat wirkt zwar sehr klobig und dadurch unhandlich, doch meistens kann dieser auch einfach in der Tasche bleiben.

3,3 Kofferraum-Volumen

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

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 sperrige Gegenstände nur bedingt transportieren. Da die

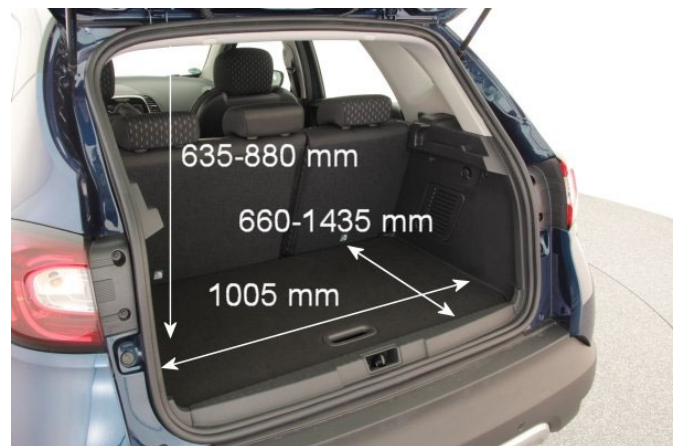
3,0 Kofferraum-Variabilität

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

aber sein. Ein Abbiegelicht wird durch die Nebelscheinwerfer realisiert.

Praktisch: Das Fahrzeug verschließt 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.



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

Heckklappe nur 1,86 Meter hoch schwingt, sollten große Personen 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.

2,8 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite 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.

2,8 Multimedia/Konnektivität

Der Captur Intens ist wie der Testwagen gegen Aufpreis mit dem Multimediasystem R-Link Evolution mit TomTom-Navigation per SD-Karte ausgestattet. Radio (FM/AM und DAB), ein einfacheres Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung und je ein AUX- und USB-Anschluss sind allerdings schon serienmäßig im Intens verbaut. Online-Anbindungen und gegen weiteren Aufpreis ein kräftiges Bose-Soundsystem samt Subwoofer sind auch erhältlich. Online-Konnektivität, Verkehrsinformationen in

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).

3,1 Raumangebot hinten

Im Fond finden Personen bis zu einer Größe von knapp 1,90 Meter genügend Bein- und Kopffreiheit vor, wenn der Vordersitz auf eine 1,85 Meter große Person eingestellt ist.

⊕ 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 Kühlflüssigkeitstemporanzeige 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.

Echtzeit (HD Traffic), TomTom Places und Wettervorhersagen gibt es 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 12 V-Steckdose sowie einen USB-Anschluss vorn und eine 12 V-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.

Die geringe Innenbreite, die schmalen Seitenscheiben und die direkt neben dem Kopf liegenden C-Säulen beeinträchtigen das Raumgefühl aber.

3,6 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 ganz aufziehen, wenn auf dem Beifahrerplatz jemand sitzt. Einen Brillenhalter bekommt man im Intens nur gegen Aufpreis.

⊖ Die Ablagenanzahl ist insgesamt überschaubar. Vorn finden zumindest 1 l-Flaschen in den Türverkleidungen Platz und es gibt ein kleines geschlossenes Fach auf dem Armaturenbrett. Ablagen unter den Sitzen oder auch brauchbare Becherhalter sucht man vergebens. Im Fond gibt es kleine Türfächer und Netztaschen an den Vordersitzlehnen.

3,3 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.

3,6 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. Nur optional gibt es im Captur Intens eine Mittelarmlehne, diese ist dann immerhin 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.

3,3 Innengeräusch

Der gemessene Geräuschpegel beträgt bei Tempo 130 mäßige 68,9 dB(A). Dazu tragen maßgeblich die Wind- sowie Umgebungsgeräusche bei. Der kleine Benzinmotor knurrt

dazu vernehmbar, wirklich laut wird er aber nur beim starken Beschleunigen und bei höheren Drehzahlen. Fahrgeräusche wie Achsklappern oder Ähnliches fallen nicht unangenehm auf.

3,2 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 sowie wie getönte Scheiben im Fond sind beim Intens gegen Aufpreis erhältlich.

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

3,2 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen

Der 90 PS starke Dreizylinder-Turbobenziner sorgt im Captur für im Alltag ausreichende Fahrleistungen, zumindest wenn man die Drehzahl hoch hält. Im fünften Gang braucht er über 20 Sekunden von 60 auf 100 km/h. Rührt man fleißig im Schaltgetriebe und fährt den gleichen Spurt

im zweiten und dritten Gang, braucht er akzeptable 8,5 Sekunden.

Die Höchstgeschwindigkeit gibt der Hersteller mit 171 km/h an, in 13,1 Sekunden soll er aus dem Stand auf 100 km/h beschleunigen.

3,4 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Dreizylinder vibriert naturgemäß stärker als ein Vierzylinder, auch der 0,9 Liter große Motor im Captur TCe 90 macht da keine Ausnahme. So sind Vibrationen ständig zu spüren, sie verleiden einem das Fahren aber nicht - man

nimmt sie eben hin.

Zwar spricht der Motor nicht besonders spontan an, einmal in Fahrt, zieht er aber recht gleichmäßig durch.

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 trotz des etwas verzögert ansprechenden Motors 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 recht kurz übersetzt: Bei Tempo 130 rotiert die Kurbelwelle schon rund 3.500 mal pro Minute.

3,1 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 Fronttrieblers 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.

3,1 Bremse

Aus Tempo 100 gemessen kommt der Captur nach 36,9 Metern 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

4,1 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, für den man beim Captur Intens Aufpreis zahlen muss. 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 höheneinstellbar. 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.

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 über einen Schalter im Armaturenbrett deaktivierbar. Vorn lassen sich Kindersitze auch mit dem Gurt 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.

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
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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 zu leicht deaktiviert werden.

4,1 Fußgängerschutz

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

2,9 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

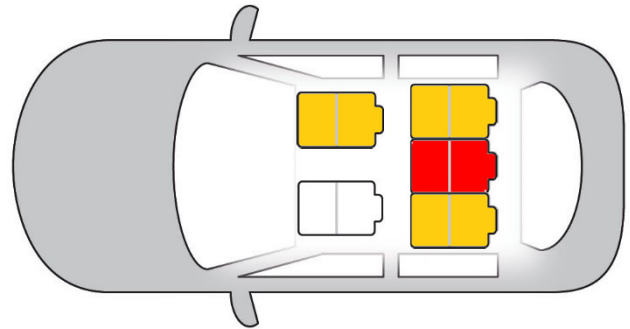
Der Captur TCe 90 erhält mit einer CO₂-Bilanz von 172 g/km 26 von 60 Punkten in diesem Teil des ADAC EcoTest. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 6,3 l/100 km. Innerorts verbraucht der Renault 5,8 Liter, außerorts 5,6 Liter und auf der Autobahn 7,7 Liter pro 100 Kilometer.

2,3 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoffkapitel liefert der Captur ein ordentliches Ergebnis ab. CO- und Partikelaustritt steigen nur moderat an. Hierfür gibt es in diesem Kapitel 37 von 50 Punkten, sodass der Renault in der Summe auf 63 Zähler und drei Sterne kommt.

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)

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

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	5,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

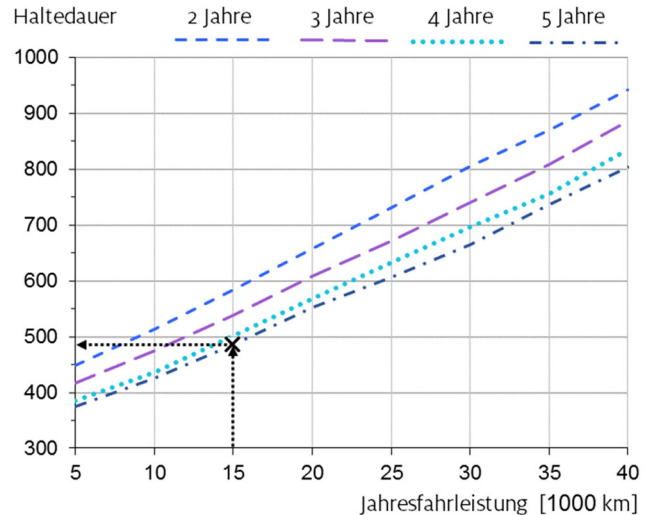
1,4 AUTOKOSTEN

1,4 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Die monatlichen Gesamtkosten fallen erfreulich niedrig aus. Einen Anteil daran haben unter anderem die geringen Betriebskosten. Die Kfz-Steuer liegt bei nur 56 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 90 Intens liegt bei 19.890 Euro - dann ist aber schon vieles an Bord, was es für den Captur gibt. Empfehlenswert ist aber noch das Techno-Paket mit Parkhilfen, Toter-Winkel-Warner und Navigationssystem für insgesamt 1.290 Euro.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 485 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	ENERGY TCe 90	ENERGY TCe 120	ENERGY dCi 90	ENERGY 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]	464	498	460	504
Preis [Euro]	15.990	19.090	19.890	22.990

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	898 ccm
Leistung	66 kW/90 PS bei 5.000 1/min
Maximales Drehmoment	140 Nm bei 2.250 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	171 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	13,1 s
Verbrauch pro 100 km	5,1 l
CO ₂ -Ausstoß	114 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	1.259/423 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	377/1.235 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	625/1.200 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)	8,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5. Gang)	12,6/20,6 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	36,9 m
Reifengröße Testwagen	205/55 R17 95V
Reifenmarke Testwagen	Michelin Primacy ³
Wendekreis links/rechts	11,4 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,8/5,6/7,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	710 km
Innengeräusch 130 km/h	68,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.975 mm
Leergewicht/Zuladung	1.230/452 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	285/600/1.055 l

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

Betriebskosten	107 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	98 Euro	Wertverlust	217 Euro
Monatliche Gesamtkosten	485 Euro		
Steuer pro Jahr	56 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/19		
Basispreis Captur ENERGY Tce 90 Intens	19.890 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.06.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	20.680 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.398 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten (im Paket)	400 Euro/Serie
Parklenkassistent (im Paket)	1.290 Euro
Rückfahrkamera/360° Kamera (im Paket)	400 Euro/-
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 (im Paket)	1.290 Euro

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 (im Paket)	390 Euro/-
Sitzheizung vorn/hinten	290 Euro/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar (asymmetrisch geteilt)	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,1

AUTOKOSTEN

1,4

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

Stand: Januar 2018

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.