



Fotos: Michael Blumenstein

Das Facelift 2024 hat dem Captur gutgetan. Mit seinen 1,3 Tonnen Gewicht zählt er mittlerweile zu den leichten Vertretern.

Der derzeit beste Renault

Renault hat aktuell ein Überangebot an SUV. Der Captur sticht positiv aus der Masse heraus. Er ist klein und flott, aber nicht frei von Makeln. Wir haben ihm mal auf den Zahn gefühlt.

Der Captur ist eine feste Größe bei Renault. Und er scheint so sehr zu überzeugen, dass Mitsubishi ihn direkt gekapert hat. Der Mitsubishi ASX ist nämlich der Klon des Franzosen. Keine schlechte Wahl der Japaner, wenngleich der ASX wenig „japanesk“ ist. Macht nichts. Wir fahren das Original, auch wenn hier lediglich zwei Jahre Garantie gegeben werden, der ASX bekommt von Mitsubishi gleich fünf Jahre gratis.

Gut gemachtes Interieur

Das Facelift, das der Captur vor etwa einem Jahr erhielt, tat ihm sichtlich gut. Er wirkt frisch und passt in die Renault-SUV-Reihe, die mittlerweile auf sieben Fahrzeuge angeschwollen ist, von denen die meisten Menschen keine drei Modellnamen zusammenbekommen. Mit 4,24 Metern Länge ist der Captur der Kleinste im Bunde. Das ändert jedoch nichts daran, dass man in ihm auch zu viert komfortabel reisen kann. Selbst große Menschen, und zwar auf jedem Sitzplatz. In der Mitte hinten soll ein fünfter sein. Soll ...

Das Interieur hat Renault fein gemacht. Die Materialien sind prima

und auch die Akkuratessse, mit der das Interieur ins Exterieur integriert wurde, stimmt. Das große Glasschiebedach taugt wirklich für die Frischluftzufuhr und bringt zudem Licht ins Kämmerlein. Details wie ein beleuchtetes Handschuhfach erfreuen bei Nachtfahrten, die logische Bedienung des Infotainmentsystems ständig.

Teure Topversion

Ob es die von uns gefahrene Topausstattung Esprit Alpine sein muss,

bleibt freilich jedem selbst überlassen. Mindestens 27.395 Euro werden dann nämlich fällig. Viel Geld für einen Kleinwagen. Wer es auf den von uns gefahrenen, stärksten Motor abgesehen hat, könnte auch zur Ausstattung Techno greifen und spart 2.353 Euro.

Nicht dabei sind die völlig überflüssigen und bockig abrollenden 19-Zoll-Räder, es gibt kein (verzichtbares, da nicht überzeugend klingendes) Harman-Kardon-Soundsystem, kein beheizbares Lenkrad und keine integrierten „Google-Inhalte“.



Als Offroader mit Frontantrieb geht's klassenüblich nicht so flott voran.



1 Der 1,3-Liter-Benziner ist trotz Mildhybridtechnik nicht sparsam, dafür aber laufruhig. **2** Das Topniveau heißt Esprit Alpine und macht den in Spanien produzierten Captur richtig schick. **3** Die Sitze sind insgesamt okay, die Lordosenstütze ist eher Basic. **4** Auch hinten sitzt es sich ganz gut, selbst für Erwachsene bis 1,90 Meter. **5** Dank des doppelten Ladebodens ergibt sich eine ebene Fläche. **6** Nervige, da ungenaue Assistenten lassen sich schnell ausschalten. **7** Das Cockpit ist übersichtlich und funktional.

Tatsächlich haben gerade die letzten beiden Aspekte überzeugt. Die Hände sind auf Wunsch schön warm und die Spracheingaben flutschen, als wenn man einem Concierge seine Wünsche vortragen würde. Die perfekte Handyablage mit Induktivladefunktion ist wieder bei beiden Lines dabei und hilft sehr, nicht aufs Handy zu schauen – während der Fahrt. Denn Apple Carplay und Android Auto übertragen die meisten Inhalte eh aufs Hochkant-Display.

Starker Mildhybrid

Der vernünftig platzierte und astrein zu greifende Schalthebel ist mittlerweile auch erwähnenswert. Hier gibt es kein Vertun und die Fahrstufe des Siebengang-Doppelkupplungsgetriebes sitzt – der passende Gang jedoch ab und an beim Fahren nicht.

Wer meint, selbst besser schalten zu können, kann mittels Schalt paddles am Lenkrad eingreifen. Das ergibt auf der Autobahn tatsächlich oft Sinn, da man dann flott im siebten Gang fährt und nicht hochdrehend und spritschluckender bei selbem Tempo im sechsten Gang zu bleiben.

Das Fahren macht per se Spaß. Der kleine Turbodiesel, der auch in diversen Mercedes-Modellen seinen Dienst verrichtet, stört nie, läuft meist ruhig und hat mächtig Druck, selbst aus den niedrigsten Drehzahlen. Der bringt die Traktion der Vorderräder jedoch bei Nässe schnell an die Grenzen. Trotz der Kraft hat Renault das Maximaltempo auf lediglich 176 km/h begrenzt. Renault gibt zwar Tempo 180 als Maximalwert an, das erreichte unser Testwagen aber bestenfalls auf dem Digitaltacho.

Apropos Tempo. Das Abstellen des Gepiepses beim angeblichen Überschreiten des Limits ist mit einem

Renault Captur 160 Esprit Alpine

Testwagenpreis 30.336 €

R4/1.333 cm³ | 116 kW/158 PS

270 Nm ab 1.750 U/min

7-Gang-DKG | 176 km/h | 8,5 s

6 S | 136 g/km

4.239 x 1.797 x 1.575 mm

Kofferabteil 422–1.275 Liter

HK 20 | **VK** 19 | **TK** 21

Wartung jährlich/30.000 km

Garantie 2 Jahre

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



Die LED-Scheinwerfer arbeiten gut, nur das Fernlicht könnte weiter strahlen.

Knopfdruck links im Armaturenbrett erledigt. So muss das funktionieren.

Fahrwerk mit Schwächen

Vielleicht hat Renault bei 176 km/h auch den Anker gesetzt, weil sie selbst dem Fahrwerk nicht mehr zutrauen. Gerade mit den 19-Zoll-Rädern wirkt der Kleine bockig, hoppelig und wenig überzeugend – und zwar egal, ob er innerstädtisch oder auf der Autobahn bewegt wird.

Das ist häufig ein Indiz dafür, dass man es mit der Fahrwerksentwicklung bei 90 Prozent des Möglichen beließ. Im Umkehrschluss ist dann oft ein hypersensibles ESP an Bord, das zu früh und zu hart eingreift, wie beim Renault Captur, dessen Elektronik in dieser Situation zudem den Kraftfluss

zu lange unterbricht. Das können andere besser.

Französisch trinkfreudig

Ebenso ist der Captur kein Verbrauchswunder. Und das trotz Mildhybridtech-

nik an Bord. Diese ermöglicht jedoch kein benzinfreies Fahren. Im Mittel haben wir das kleine SUV mit sieben Litern Superbenzin bewegt.

Auf flotten Autobahnetappen waren es 9,8 Liter, beim Bummeln um die sechs Liter. Angesichts der gebotenen Leistung ist das alles aber akzeptabel. Dank 48-Liter-Tankgröße lassen sich dennoch gute Reichweiten am Stück realisieren. Der Hybrid ist hier ebenso Alibi wie der mittlere Platz auf der Rückbank, die immerhin in Gänze verschiebbar ist.

Alles in allem ist der Renault Captur EDC 160 jedoch mehr als ein Alibi. Er bietet ausreichend Platz, hat einen starken Motor, bleibt in der Ausstattungslinie Techno mit gut 25.210 Euro preislich im Rahmen und er zieht seine Insassen gut an. *mb*

DAT-PROGNOSE

Renault Captur 160

EDC Esprit Alpine

36 Monate, ohne Extras

15.000 km/Jahr: 60,7 %

25.000 km/Jahr: 53,2 %

40.000 km/Jahr: 43,6 %



Anzeige

Aral Fleet Solutions: Eine Karte, alle Optionen

Anzeige

Flächendeckendes Netz, transparente Konditionen, einfache Verwaltung und exklusiv PAYBACK-Punkte sammeln: Aral Fleet Solutions hält für alle Anforderungen das passende Angebot bereit.

Quantität oder Qualität? Beides!

Egal, wo Sie in Deutschland unterwegs sind – Aral verfügt als Marktführer über das größte unternehmenseigene Netz mit 2.400 Stationen. Fast alle liegen verkehrsgünstig an Verkehrsknotenpunkten und viele von ihnen sind rund um die Uhr für Sie da. An mehr als 900 Standorten erwartet Sie außerdem ein REWE To Go-Shop mit frischen Lebensmitteln.

Kaffeepause reicht für das Aufladen des E-Fahrzeugs

Mit der Aral Fuel & Charge Tank- und Ladekarte können Sie sowohl auf die Qualitätskraftstoffe von Aral vertrauen als auch die Energieversorgung Ihrer E-Autos unterwegs sicherstellen. Denn Aral Fuel & Charge eröffnet den Zugang zu 99 Prozent aller öffentlich zugänglichen Ladepunkte in Deutschland. Besonders hurtig geht der Ladevorgang bei Aral pulse. An inzwischen mehr als 3.300 ultraschnellen Ladepunkten an über 470 Standorten reicht eine 10-minütige Kaffeepause, um mit entsprechender Fahrzeugtechnik eine Reichweite von bis zu 300 Kilometern nachzuladen.

Effizientes Flottenmanagement mit Aral Komfort

Die Aral Komfort Karte richtet sich speziell an Kleinunternehmen mit maximal fünf Fahrzeugen, die ausschließlich in Deutschland unterwegs sind. Diese Tankkarte ermöglicht ein effizientes Flottenmanagement und bietet ein modernes Kundenportal sowie höchste Sicherheitsstandards und transparente Konditionen.

Sie haben mehr als zehn Fahrzeuge oder sind europaweit unterwegs? Dann ist die bp + Aral Tankkarte die richtige Lösung für Sie.



Foto: Aral AG

Was alle Tank- und Ladekarten gemeinsam haben: Sie können damit wertvolle PAYBACK-Punkte sammeln. Auch das ist einzigartig im Wettbewerb.



www.aral.de/fleet