

Drei Kleine kommen GANZ GROSS RAUS



Ford Puma, Peugeot 2008 und Renault Captur zählen zu den Klein-SUV. Doch von klein kann überhaupt keine Rede sein, denn die drei können mit ordentlichem Platzangebot punkten. Und auch sonst haben die Mini-Kraxler einiges zu bieten, wie wir in unserem Vergleichstest feststellten ...

▷ AUTOS IN DIESEM VERGLEICHSTEST: Kleine SUV



Ford Puma 1.0 Hybrid

155 PS, 6-Gang-Schalter
Preis: ab 24 857 Euro



Peugeot 2008 1.2 Puretech

155 PS, 8-Gang-Automatik
Preis: ab 31 534 Euro



Renault Captur TCe 155

155 PS, 7-Gang-Automatik
Preis: ab 26 563 Euro



▷ **COCKPIT-CHECK: Material, Verarbeitung, Design und Funktionalität**

PUMA-COCKPIT

im Kurz-Check

- ↑ Übersichtlicher Aufbau, wenige, gut erreichbare Knöpfe und Regler, angenehme Sitzposition, gelungener Materialmix, gute Verarbeitung, tolles Platzangebot im Cockpit
- Kleines Navi-Displays



Ford

DUNKLER CHIC: Als besonders farbenfroh kann man das Cockpit des Ford Puma nicht bezeichnen, immerhin gibt es aber ein paar farblich abgesetzte Ziernähte. Der klassische, übersichtliche Aufbau und die gute Sitzposition mit hoher Kopf- und Ellenbogenfreiheit können überzeugen. Die Alcantara-Einsätze in den Sitzen lassen den Innenraum sportlich und hochwertig erscheinen.

Peugeot



2008-COCKPIT

im Kurz-Check

- ↑ Großer, weit oben positionierter Bildschirm, geräumiger Aufbau des Cockpits, große, leicht bedienbare Tasten, bequeme Ledersitze mit hohen Seitenwangen, tolle Verarbeitung, erfrischendes Design des Armaturenbretts
- Tiefe Position des Lenkrads

BLACK BEAUTY: Auch der Peugeot-Innenraum zeigt sich von der dunklen Seite: Von den Sitzen über das Armaturenbrett bis hin zur Mittelkonsole sind außer dem Dachhimmel alle Elemente in dunklen Tönen gehalten – auch hier sorgen wenige Ziernähte für Abwechslung. Die Verarbeitung ist sauber ausgeführt und die gewählten Materialien fassen sich gut an.

CAPTUR-COCKPIT

im Kurz-Check

- ↑ Sinnvoller, praktikabler Aufbau, gute Erreichbarkeit aller Knöpfe und Regler, digitale Instrumententafel, gute Verarbeitung, gute Haptik der Sitzbezüge
- Geradliniges, etwas kühles und steril wirkendes Design



Renault

GRÜSSE AUS DEM KONZERN: Etwas freundlicher präsentiert sich der Renault-Innenraum. Auch der Captur steht seinen Mitbewerbern beim Thema Verarbeitung und Materialien in nichts nach. Der Aufbau des Cockpits ist logisch und alle Knöpfe sind dort, wo man sie vermutet. Durch das geradlinige Design wirkt das Ganze allerdings ein wenig steril.



Ford Puma

Gelungen: Die Mischung aus Stoff und Leder mit roten Ziernähten wirkt sportlich.



Peugeot 2008

Kein Materialmix: Im 2008 warten bequeme, lederbezogene Sessel.



Renault Captur

Schick: Auch im Capture gibt es eine Stoff-Leder-Kombination.

„Alle drei können sich sehen lassen, alle drei überzeugen auf ihre Art.“

IN DER FORD-DESIGN-ABTEILUNG MUSS ES WOHL EINEN GROSSEN PORSCHE-FAN GEBEN.

Schaut man dem neuen Kuga von schräg vorne ins Gesicht, kann, wer will, durchaus ein bisschen Cayenne erkennen. Und der kleine Ford Puma? Der sieht nicht nur auf den ersten Blick aus wie eine geschrumpfte Version des Schwaben-SUV. Einfalllos? Nein, eher ein Kompliment für Porsche-Designer Michael Mauer – und ganz ehrlich: Es gibt schlimmere Vorbilder als die Zuffenhausener. Aber reicht das, um gegen französische Haute-Couture zu bestehen? In unserem Vergleich muss sich der Puma mit dem durchgestylten Peugeot 2008 und dem kerligen Captur messen. Eins vorweg: Einen Design-Sieger gibt's hier nicht. Alle drei können sich sehen lassen, alle drei überzeugen auf ihre Art. Der Puma mimt, (wen wundert's?) den sportlichen Dynamiker, der Peugeot ist was für Exzentriker, die auffallen wollen, und der Captur bringt den meisten Abenteuer-Charme in die Klein-SUV-Klasse.

UNTERSCHIEDLICHE STÄRKEN

Ähnlich unterschiedlich geht's im Innenraum weiter: Mit 4,19 Meter Länge ist der Ford Puma der Kürzeste im Vergleich, überrascht aber mit erstaunlichem Platzangebot – vorne,

im Fond und sogar im Kofferraum. Mit seinen 456 Litern sticht das Puma-Gepäckabteil die Mitbewerber spielend aus und wartet zusätzlich mit einem besonderen Schmankerl auf: Unter dem variablen Kofferraumboden gibt's eine geräumige Plastewanne, die auch mal dreieckig werden darf. Einfach ausspülen und den Stöpsel ziehen, dann läuft das Wasser wieder ab. Genial einfach und einfach genial, wie wir finden. Bei der Inneneinrichtung selbst orientiert sich der Puma am Technik-Spender Ford Fiesta mit gro-

ßem Touchscreen auf der Mittelkonsole und Digital-Cockpit. Hartplastik wird hier gekonnt mit weichen Oberflächen gemischt, die Sitze sind bequem – und die Bezüge abzieh- und waschbar. Damit punktet auch der Renault, der mit einem aufgeräumten Cockpit die Käuferherzen für sich gewinnen will. Qualitativ steht der Captur dem Puma in nichts nach, und mit dem knauf-förmigen Automatikwählhebel sowie der freischwebenden Mittelkonsole kommt auch hier ein moderner Touch rein. Apropos Gangwahlhebel: Hier

► **IM DETAIL: Konnektivität**



GUT ERREICHBAR

Hinter dem Schalthebel befindet sich im Ford Puma eine 12-V-Steckdose und ein USB-Stecker. Geladen werden kann das Smartphone allerdings auch in der induktiven Ladeschale dahinter.



VORBILDLICH

Auch der 2008 hat eine induktive Ladeschale. Zudem gibt es links und rechts einen USB-Eingang. So ist sichergestellt, dass die Handys von Fahrer und Beifahrer gleichzeitig geladen werden können.



HERKÖMMLICH

Die Captur-Mittelkonsole bietet neben 12-V-Steckdose und zwei USB-Eingängen einen Aux-Eingang, um Musik vom Handy ins System zu speisen. In Zeiten von Bluetooth ist das allerdings überflüssig.



EXTRAS

Wer im Ford Puma die Porsche-artigen Scheinwerfer mit LED-Technik möchte, der muss etwa 780 Euro extra einwerfen. 18-Zöller sind in der ST-Line serienmäßig mit dabei.



INKLUSIVE

In der GT-Line gibt es voll LED-Scheinwerfer. Serienmäßig steht er in dieser Ausstattungslinie auf 17-Zöllern. Gegen Aufpreis gibt es 18-Zoll-Felgen. Größer geht es bei Peugeot nicht.



DABEI, DABEI

Auch der Captur besitzt serienmäßig LED-Scheinwerfer. Und auch für ihn gibt es gegen Aufpreis 18-Zöller. Wer das Häkchen hier nicht setzt, bekommt die serienmäßigen 17-Zoll-Felgen.

haben sich auch die Peugeot-Designer verkünstelt und einen schlanken Griff daraus gemacht. Mit Kippschalter, breitem Infotainment-Bildschirm und dem Peugeot-typischen i-Cockpit wirkt der 2008 am elegantesten. Das tief mon-

tierte Lenkrad, über das hinweg man auf die Instrumente blicken muss, soll Head-up-Display-Feeling aufkommen lassen, ist aber vor allem für große Fahrer eher unpraktisch – es sei denn, man lenkt gerne mit dem Knie. Das Platzangebot geht auch bei den beiden Franzosen in Ordnung: Im 4,23 Meter langen Renault lässt sich die Rückbank um 16 Zentimeter verschieben, wodurch sich der Kofferraum etwas vergrößern lässt. Sitzen kann dann im Fond aber keiner mehr. Auch im 2008 sind die besten Plätze in Reihe eins: Obwohl er mit 4,30 Metern der Längste im Vergleich ist und eigentlich genug Raum vorhanden ist, fühlt man sich hinten wegen der stark ansteigenden Gürtellinie etwas eingeeengt.

zugelegt. Zweifelsohne vorne liegt der Captur in Sachen Drehmoment: 270 Newtonmeter sind jeweils 30 mehr als bei 2008 und Puma; serienmäßig überlässt Renault die Verwaltung der Kraft einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Der Peugeot fährt mit nur drei Zylindern vor, sein 1,2-Liter-Turbo ist immer an eine Achtgang-Automatik gekoppelt. Einziger Handschalter im Test ist der Ford Puma – den 1.0-Ecoboost-Vierzylinder gibt's auch gegen Geld und gute Worte nicht mit Automatik. Das Ass im Ford-Ärmel? Die 48-Volt-Technik. Die Deutsch-Amerikaner spendieren ihrem Benziner elektrische Unterstützung in Form eines kleinen, 50 Newtonmeter starken E-Motors, der beim Anfahren und im niedrigen Drehzahlbereich mit anschiebt und dem Turboloch den Garaus macht. Das merkt man, der Puma beschleunigt gleichmäßig, verzögerungsfrei und gefühlt relativ flott. Doch der Eindruck täuscht: Mit neun Sekunden für den Standardsprint reicht es nur für den dritten Platz. Auf den Spitzenplatz fährt nominell der Peugeot 2008 mit 8,2 Sekunden, vier Zehntel später kommt der Renault Captur ins Ziel. Beide liefern sich ein Kopf-an-Kopf-Rennen: In Sachen Laufkultur hat zwar der etwas rauere Peugeot-Dreizylinder das

▷ **IM DETAIL: Navigationssysteme**

ETWAS TRÄGE:

Das Navi im Ford macht keine Fehler. Die Menüführung ist überwiegend einfach gehalten und man findet sich schnell zurecht. Die Reaktionszeiten könnten allerdings ein wenig kürzer sein.



TADELLOS:

Das Peugeot-Navi überzeugt mit einer einfach gehaltenen Kacheloptik. Alle Punkte findet man auf Anhieb. Auch die Smartphone-Integration via Apple CarPlay und AndroidAuto klappt problemlos.



KLASSISCH:

Auch die Renault-Menüführung ist einfach gehalten. Eine intuitive Bedienung ist genauso sichergestellt wie die Verbindung mit dem Smartphone.



DREI MAL 155 PS

Gleichstand herrscht, zumindest prinzipiell, unter der Haube: Alle drei angetretenen Kandidaten können auf 155 PS zurückgreifen. Zumindest war das noch so, als wir die Klein-SUV zum Vergleich baten. Zwischenzeitlich hat aber Renault bei seinem 1,4-Liter-Vierzylinder leicht nachgebessert, ihm einen Ottopartikelfilter spendiert und etwas an der Leistungsschraube gedreht. Aus dem Tce 155 wurde der Tce 160, in Wahrheit hat das Aggregat aber nur um drei vernachlässigbare PS

▷ INNENRAUM-CHECK: Platzverhältnisse, Gepäckraumvolumen und Variabilität

PUMA-INNENRAUM

im Kurz-Check

- ↑ Bequeme Polster im Fond, tolle Kopf-, Knie- und Ellenbogenfreiheit in der zweiten Sitzreihe, größtes Kofferraumvolumen bei voller Besetzung der hinteren Plätze
- Kleinster Kofferraum im Vergleichstest



Ford

DER KLEINSTE GANZ GROSS: Mit 456 Liter Kofferraumvolumen bietet der Puma bei voller Besetzung der hinteren Plätze die größte Zuladung. Nach dem Umlegen der Rücksitze wächst das Volumen auf 1216 Liter. Damit landet der Ford in dieser Disziplin auf den letzten Platz. In puncto Geräumigkeit überzeugt er sowohl vorne als auch hinten.

Peugeot



2008-INNENRAUM

im Kurz-Check

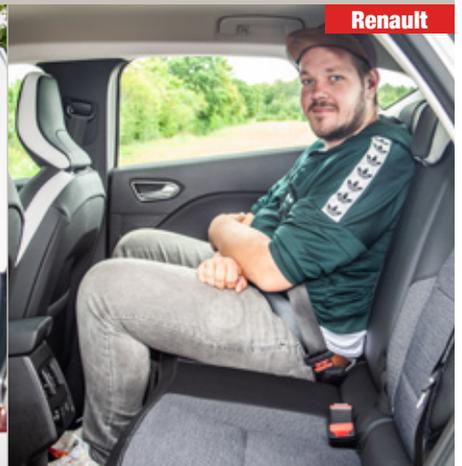
- ↑ Bequeme, robuste Sessel mit Lederbezügen im Fond, gute Kopf- und Beinfreiheit auf den vorderen Plätzen, größter Kofferraum im Vergleich mit Puma und Captur
- Beengtes Feeling im Fond auf Grund der hohen Gürtellinie

LADEKÜNSTLER: Mit einem Ladevolumen von 1467 Liter schlägt der Peugeot 2008 den Puma und den Captur um Längen. Sind alle Plätze belegt, überrascht er allerdings damit, dass er es nur mit 405 Liter Gepäck aufnehmen kann. Am meisten Platz bietet er auf den vorderen Sitzen. In Reihe zwei geht es wegen der hohen Gürtellinie deutlich beengter zu.

CAPTUR-INNENRAUM

im Kurz-Check

- ↑ Zweitgrößtes Ladevolumen im Vergleich, hohe Variabilität dank verschiebbarer Rücksitzbank, bequeme Sitzbezüge auch in der zweiten Reihe
- Platzangebot in Reihe zwei könnte größer bemessen sein.



Renault

IM MITTELFELD: Mit 422 Liter Gepäckvolumen bei Belegung aller Plätze nimmt der Renault mehr auf als der Peugeot, kommt allerdings nicht an den Puma ran. Den holt er jedoch bei umgelegter Rücksitzbank ein. Hier wächst das Volumen auf 1275 Liter (worüber der Peugeot freilich nur müde lächeln kann). Auch der Captur hat bequeme Sessel im Angebot

▷ FAHRDYNAMIK-CHECK: Handling, Komfort, Fahrleistungen und Verbrauch

PUMA

im Kurz-Check

- ↑ Gleichmäßige Leistungsentfaltung des Ottos, gute Dämmung, direkte Lenkung mit viel Rückmeldung an den Fahrer, sportliche Fahrwerksabstimmung
- Den 1.0 Hybrid gibt es auch gegen Aufpreis nicht mit Automatik.



Ford

SPORTLICH UNTERWEGS: Der Ford Puma gibt im Alltag eher den Sportler, obwohl er laut technischer Daten mit neun Sekunden am langsamsten auf 100 km/h beschleunigt hat. Davon merkt man dank der 48-Volt-Mild-Hybrid-Unterstützung allerdings nichts.

Peugeot



2008 1.2 PURETECH

im Kurz-Check

- ↑ Kraftvoller Selbstzünder mit 200 PS, gleichmäßige Beschleunigung, sehr gute Elastizitätswerte, gelassenes Fahren dank 8-Stufen-Wandlerautomatik
- Fahrwerksabstimmung könnte ein wenig komfortabler sein, Dreizylinder klingt knurrig.

GUTE BESCHLEUNIGUNG: Mit 8,2 Sekunden spurtet der Peugeot 2008 am schnellsten auf Landstraßentempo. Sein stramm ausgelegtes Fahrwerk arbeitet teilweise zu verbindlich. Mit der Acht-Stufen-Wandlerautomatik fährt er deutlich bequemer als der Renault Captur!

CAPTUR TCE 155

im Kurz-Check

- ↑ Ausgewogene Abstimmung des Fahrwerks, kraftvoller Antrieb, größtes Drehmoment von 270 Newtonmeter, ordentlich gedämmter Motor
- Die Schaltvorgänge der Doppelkupplung könnten schneller erfolgen.



Renault

AUTOMATISCH SANFT: Der Renault Captur tritt mit einem Siebengang-DSG an. Leider geht dieses nicht so sanft durch die sieben Stufen wie der Wandler im Peugeot 2008. Das Fahrwerk ist komfortabel ausgelegt und bügelt Bodenebenenheiten gekonnt weg.

Bewertung	Ford	Peugeot	Renault
-----------	------	---------	---------

KAROSSERIE / INNENRAUM			
Platzangebot	1	1	2
Sitze / Sitzposition	1	1	1
Kofferraum / Variabilität	1	1	1
Anhängelast / Zuladung	2	1	1
Bedienung / Funktionalität	1	2	2
Verarbeitung / Materialien	1	1	2
Ausstattung	1	1	1
Übersichtlichkeit	1	2	2

MOTOR / GETRIEBE			
Motoreigenschaften	1	1	1
Beschleunigung	1	1	1
Höchstgeschwindigkeit	1	1	1
Elastizität	2	1	2
Fahrverhalten	1	2	2
Fahrkomfort	1	2	1
Getriebe / Schaltung	1	2	1
Lenkung / Wendekreis	1	1	2

ALLRAD / GELÄNDEWERTE			
Allradantrieb	3	3	3
Bodenfreiheit	1	2	1
Karosserie	1	2	2

KOSTEN / UMWELT			
Steuer	1	2	3
Versicherung	1	1	2
Verbrauch	1	2	2
Emissionen	1	2	2
Wartungsintervalle	1	2	1
Garantie	1	1	1
Preis	1	2	1

Gesamtwertung	1	2	2
----------------------	----------	----------	----------

1. PLATZ

Ford Puma

- + Fahrleistungen
- + Preis-Leistungs-Verhältnis
- + Hochwertige Innenausstattung
- Kleinster Kofferraum

2. PLATZ

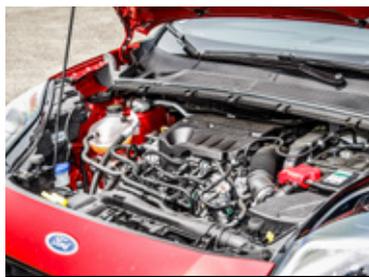
Peugeot 2008

- + Tolles Karosseriedesign
- + Grandioses Platzangebot
- + Größter Kofferraum
- Strammes Fahrwerk

2. PLATZ

Renault Captur

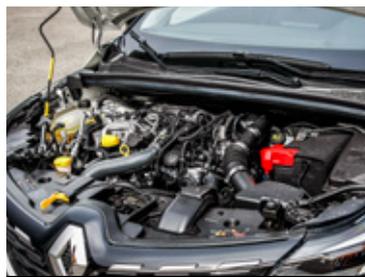
- + Hohe Variabilität
- + Gute Dämmung
- + Guter Fahrkomfort
- Träges DSG



Ford Puma 1.0 EcoBoost Hybrid
Der Vierzylinder-Otto stellt 155 PS und 240 Nm bereit.



Peugeot 2008 1.2 Puretech
Der 155 PS starke Dreizylinder hat 240 Newtonmeter Drehmoment.



Renault Captur TCe 155
Auch der Capture hat 155 PS. Mit 270 Newtonmeter aber das stärkste Drehmoment.

„Optisch betrachtet orientiert der Ford sich an Porsches Designsprache.“

Nachsehen, dafür holt jedoch die Wandlerautomatik gegenüber dem Renault-Doppelkuppler am Ende die entscheidenden Komfort-Punkte, so dass wir dem 2008 in diesem vergleichsinternen Duell den Vorzug geben – gegenüber dem Puma entscheidet am Ende auch die eigene Vorliebe: Schaltfans werden dem Ford ihr Foto geben, Schaltmuffel dem Franzosen. In Sachen Vmax gibt's nur marginale Unterschiede, alle drei schaffen knapp über 200 km/h.

DYNAMIK UND PREIS

Relativ eindeutig entscheidet der Puma das Kapitel Fahrdynamik für sich: Auch bei seinem Klein-SUV lässt sich Ford nicht lumpen, präsentiert einen völlig tadellos abgestimmten Unterbau, der Dynamik-Fans und komfortorientierte Fahrer gleichermaßen begeistert. Selbst mit dem von uns getesteten, etwas strafferen ST-Line-Fahrwerk federt der Ford sauber über Unebenheiten hinweg. Zusammen mit der super-präzisen Lenkung wird der Puma zum Kurvenräuber. Der Peugeot kann hier zwar ziemlich gut mithalten, allerdings erkaufte man sich den Fahrspaß mit einem recht strammen Fahrwerk, das im Alltag manchmal zu verbindlich arbeitet. Und der Renault? Der hat in diesem Fall das Nachsehen: Die Lenkung arbeitet weniger gefühlvoll, im Stadtverkehr wirkt der Captur etwas staksig, dafür zeigt er bei flotter

Fahrt die stärkste Seitenneigung. Insgesamt geht das zwar in Ordnung, im direkten Vergleich muss sich der Franzose aber mit dem Bronze-Platz begnügen. Übrigens: Das Offroad-Thema spielt bei allen dreien keine Rolle. Puma, 2008 und Captur fahren ausschließlich frontgetrieben vor und begründen ihre SUV-Eigenschaft vor allem mit der etwas höheren Bodenfreiheit gegenüber Fiesta, 208 und Clio. Mit 215 Millimetern liegt der Peugeot hier knapp vor dem Renault (210 Millimeter) und deutlich über dem Ford (190 Millimeter). Bleibt noch das Preiskapitel: Hier legt Ford die Messlatte tief! Los geht's beim 155-PS-Puma ab 24857 Euro, die von uns getestete ST-Line schlägt mit 28171 Euro zu Buche. Für den – nicht mehr neu bestellbaren – Renault Captur TCe 155 haben die Franzosen in der Intense-Ausstattung vergleichbare 26563 Euro aufgerufen; die neue TCe-160-Version ist aktuell noch nicht eingepreist, dürfte aber auf ähnlichem Niveau liegen. Deutlich tiefer muss man für den Peugeot in die Tasche greifen. Die Starkversion ist nur in der GT-Ausstattung erhältlich, dafür werden 31534 Euro fällig. Und beim Verbrauch? Hier zeigen sich auf dem Papier deutliche Unterschiede: Renault gibt den Captur mit fünf-einhalb bis sechs Liter an, Peugeot liegt bei glatten fünf, der Ford nochmal einen halben Liter darunter – jeweils nach NEFZ-Lesart. Im Alltag pendelten

sich die Franzosen bei gut sieben Litern ein. Beim Puma zahlt sich das 48-Volt-System aus, er bleibt einen knappen Liter darunter.

TEXT & FOTOS: Jan Menno Gebhardt

FAZIT

Im Test gewinnt der Ford Puma. Er überzeugt in fast allen Disziplinen und hat das coolste Design der drei Testkandidaten. Saubere Leistung!



► KURZ UND SCHMERZLOS: Tester-Meinungen



Jan Menno Gebhardt

„Ich würde definitiv den Testsieger nehmen. Mir gefällt das Porsche-ähnliche Design und der niedrige Verbrauch ist gerade für die Langstrecke ideal.“



Bastian Hambalgo

„Der Peugeot mit seinem großen Kofferraum ist ideal für mich. Großeinkäufe meistert der 2008 so ohne Probleme. Die sanfte Wandlerautomatik hat mich hier überzeugt.“



Hannes Kollmannsberger

„Ich tendiere zum Renault Captur. Der Franzose ist ein bequemes Alltagsfahrzeug und kommt gut ausgestattet vorgefahren. Vor allem die verschiebbare Rücksitzbank ist super.“

DATENBLATT

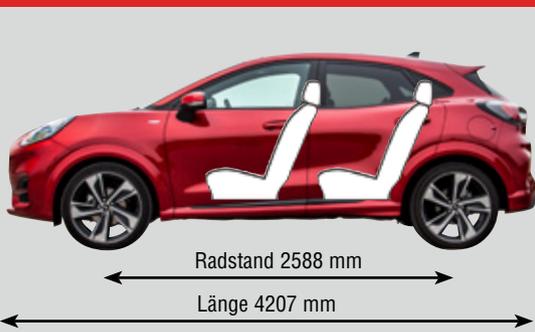
Technische Daten	Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid	Peugeot 2008 1.2 Puretech	Renault Captur TCe155
MOTOR			
Prinzip / Zylinderzahl, Bauart	Otto / 4 in Reihe	Otto / 3 in Reihe	Otto / 4 in Reihe
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile pro Zylinder / Nockenwellen	4 / zwei oben liegende	4 / zwei oben liegende	4 / zwei oben liegende
Leistung	190 PS (140 kW) bei 3500 U/min	155 PS (114 kW) bei 5500 U/min	155 PS (113 kW) bei 5500 U/min
Drehmoment	400 Nm bei 2000-3000 U/min	240 Nm bei 1750 U/min	270 Nm bei 1800 U/min
Hubraum	999 ccm	1199 ccm	1333 ccm
Verdichtung	10,0:1	11,0:1	10,3:1
Aufladung	Abgasturbolader	Abgasturbolader	Abgasturbolader
Gemischaubereitung	Direkteinspritzung	Direkteinspritzung	Direkteinspritzung
KRAFTÜBERTRAGUNG			
Antrieb	Frontantrieb	Frontantrieb	Frontantrieb
Getriebe	Sechsgang-Schaltgetriebe	Acht-Stufen-Automatikgetriebe	Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe
Übersetzungen (1./2./3./4./5./6./7.) (Rückwärts/Achse)	3,42/1,96/1,28/0,94/0,76/0,63 3,83/4,35	keine Angabe	keine Angabe
FAHRWERK			
Radaufhängung vorn	Einzelradaufhängung, McPherson	Einzelradaufhängung, Schraubenfeder	Einzelradaufhängung, Blattfeder
Radaufhängung hinten	Einzelradaufhängung, Schraubenfeder	Einzelradaufhängung, Schraubenfeder	Einzelradaufhängung, Schraubenfeder
Bremsen vorn / hinten	innenbel. / massive Scheibe	innenbel. / massive Scheibe	innenbel. / massive Scheibe
Lenkung	elektromechanische Servolenkung	elektromechanische Servolenkung	elektromechanische Servolenkung
Wendekreis	10,5 m	10,4 m	11,4 m
Serienbereifung	215/55 R17	195/60 R16	205/60 R15
Testwagenbereifung	225/40 R19, Goodyear	215/55 18, Michelin	215/60 R17, Michelin
VERBRAUCH / EMISSIONEN / REICHWEITE			
Verbrauch laut Hersteller	innerorts: 5,1 / außerorts: 3,9 / gesamt: 4,4 L/100 km	innerorts: 5,8 / außerorts: 4,5 / gesamt: 5,0 L/100 km	innerorts: 7,3 / außerorts: 4,8 / gesamt: 5,4 L/100 km
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	99 g/km	113 g/km	122 g/km
Abgasnorm	Euro 6d	Euro 6d	Euro 6d
Tankinhalt	42 Liter	44 Liter	48 Liter

Testwerte	Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid	Peugeot 2008 1.2 Puretech	Renault Captur TCe155
FAHRLEISTUNGEN			
Beschleunigung 0-80 km/h	7,6 s	5,8 s	6,3 s
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s	8,5 s	8,9 s
Beschleunigung 0-130 km/h	15,0 s	13,9 s	14,7 s
Beschleunigung 0-160 km/h	23,2 s	21,8 s	22,9 s
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h	208 km/h	202 km/h
Zwischenspur 60-100 km/h	6,1 s (3. Gang)	5,8 s (Kickdown)	6,1 s (Kickdown)
Zwischenspur 80-120 km/h	8,8 s (4. Gang)	7,8 s (Kickdown)	8,6 s (Kickdown)
Tachoabweichung 30/50/100/130	28/48/97/127 km/h	28/48/97/127 km/h	28/48/97/127 km/h
VERBRAUCH			
minimal	5,0 L/100 km	6,8 L/100 km	6,1 L/100 km
maximal	7,5 L/100 km	10,0 L/100 km	9,9 L/100 km
gesamt	6,2 L/100 km	7,8 L/100 km	7,4 L/100 km

Kosten	Ford Puma 1.0 Ecoboost Hybrid	Peugeot 2008 1.2 Puretech	Renault Captur TCe155
UNTERHALTSKOSTEN			
Steuer	28 Euro	60 Euro	82 Euro
Haftpflicht/Teilkasko/Vollkasko	385 (TK 15)/159 (TK 20)/475 (TK 19)	385 (TK 15)/129 (TK 18)/475 (TK 19)	439 (TK 18)/179 (TK 21)/634 (TK 22)
Wartungsintervalle	2 Jahre / 30000 km	1 Jahr / 30000 km	2 Jahre / 30000 km
Garantie	2 Jahre ohne km-Begrenzung	2 Jahre ohne km-Begrenzung	2 Jahre ohne km-Begrenzung
ANSCHAFFUNGSKOSTEN			
Einstiegspreis	28171 Euro (1.0 Ecoboost Hybrid)	31534 Euro (1.2 Puretech 155)	26563 Euro (TCe155)
Testwagenpreis	33684 Euro (1.0 Ecoboost Hybrid)	36095 Euro (1.2 Puretech 155)	31680 Euro (TCe155)

Ford Puma

Ausstattung



INNENRAUM VORN	
Höhe/Breite	810-1010/1380 mm
Sitzhöhe/-tiefe	570-620/530 mm
INNENRAUM HINTEN	
Höhe/Breite	910/1370 mm
Kniefreiheit	120-445 mm
Sitztiefe	465 mm
GEPÄCKRAUM	
Länge/Breite	720-1570/1000 mm
Höhe	660 mm
Ladekantenhöhe	760 mm
Volumen (VDA)	456-1216 L

GEWICHTE

Leergewicht (ausstattungsabhängig)	1280 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1760 kg
Zuladung (abhängig vom spez. Fzg.-Leergewicht)	480 kg
Dachlast	50 kg
Stützlast	75 kg
Anhängelast (ungebremst)	640 kg
Anhängelast (gebremst)	1100 kg

Geländewerte

Karosseriewinkel (v/M/h)	16,9°/k.A./26,6°
Bodenfreiheit (v/M/h)	190/210/190 mm
Steigfähigkeit	k.A.
Gesamtuntersetzung (max.)	k.A.
Kriechgeschwindigkeit (min.)	5,8 km/h



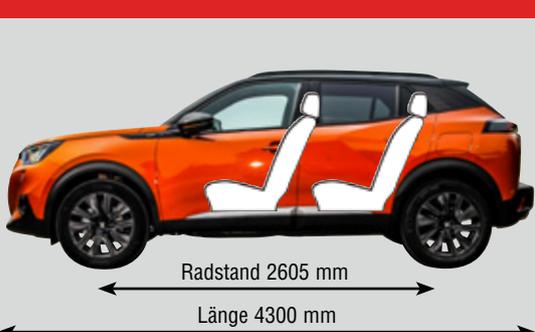
Serienausstattung (ST-Line):
 Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbags vorn, Vorhang-Airbags v+h, Fahrer-Knieairbag, Matrix-LED-Scheinwerfer, Parksensoren v+h Rückfahrkamera, Pre-Collision-Assist, Sitze mit Leder-Stoff-Bezug, Ford SYNC 3 inkl. Navigationssystem, Sitzheizung vorn, Klimaautomatik, 18-Zoll-Leichtmetallfelgen

Zusatzausstattungen

- Metalliclackierung ab 877 €
 - Winterpaket 487 €
 - Design-Paket 682 €
 - elektr. Heckklappe 516 €
 - Fahrassistenz-Paket 1170 €
 - LED-Scheinwerfer 780 €
- = empfehlenswert

Peugeot 2008

Ausstattung



INNENRAUM VORN	
Höhe/Breite	880-1030/1430 mm
Sitzhöhe/-tiefe	590-50/525 mm
INNENRAUM HINTEN	
Höhe/Breite	940/1400 mm
Kniefreiheit	140-455 mm
Sitztiefe	450 mm
GEPÄCKRAUM	
Länge/Breite	730-1570/1050 mm
Höhe	750 mm
Ladekantenhöhe	690 mm
Volumen (VDA)	405-1467 L

GEWICHTE

Leergewicht (ausstattungsabhängig)	1263 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1710 kg
Zuladung (abhängig vom spez. Fzg.-Leergewicht)	447kg
Dachlast	70 kg
Stützlast	48 kg
Anhängelast (ungebremst)	630 kg
Anhängelast (gebremst)	1200 kg

Geländewerte

Karosseriewinkel (v/M/h)	k.A./k.A./k.A.
Bodenfreiheit (v/M/h)	215/215/215 mm
Steigfähigkeit	k.A.
Gesamtuntersetzung (max.)	k.A.
Kriechgeschwindigkeit (min.)	6,5 km/h



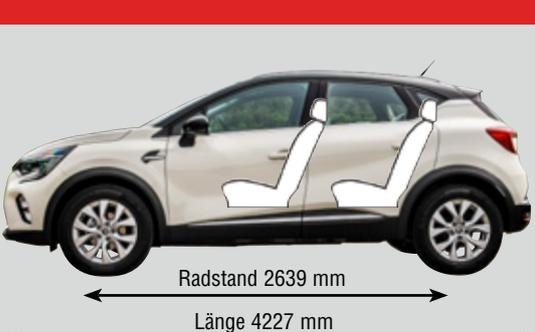
Serienausstattung (Premium):
 Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbags v, Vorhang-Airbags v+h, LED-Tagfahrlicht, Leichtmetallfelgen 16 Zoll, Regensensor, 2-Zonen-Klimaautomatik, 7-Zoll-Touchscreen, Notbremsassistent, Einparkhilfe vorn und hinten, Frontkollisionswarner, Metalliclackierung, Nebelscheinwerfer

Zusatzausstattungen

- Voll-Leder-Paket 1257 €
 - Alarmanlage 292 €
 - Panorama-Dach 965 €
 - Keyless-System 292 €
 - Park-Assist 1170 €
 - Induktive Ladestation 146 €
- = empfehlenswert

Renault Captur

Ausstattung



INNENRAUM VORN	
Höhe/Breite	820-980/1410 mm
Sitzhöhe/-tiefe	640-710/525 mm
INNENRAUM HINTEN/MITTE	
Höhe/Breite	930/1390 mm
Kniefreiheit	130-435 mm
Sitztiefe	450 mm
GEPÄCKRAUM	
Länge/Breite	670-1530/1000 mm
Höhe	740 mm
Ladekantenhöhe	770 mm
Volumen (VDA)	422-1275 L

GEWICHTE

Leergewicht (ausstattungsabhängig)	1341 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1811 kg
Zuladung (abhängig vom spez. Fzg.-Leergewicht)	470 kg
Dachlast	75 kg
Stützlast	80 kg
Anhängelast (ungebremst)	670 kg
Anhängelast (gebremst)	1200 kg

Geländewerte

Karosseriewinkel (v/M/h)	20,0°/k.A./30,0°
Bodenfreiheit (v/M/h)	210/195/210 mm
Steigfähigkeit	k.A.
Gesamtuntersetzung (max.)	k.A.
Kriechgeschwindigkeit (min.)	6,2 km/h



Serienausstattung (Intens):
 Fahrer-, Beifahrer-, Seitenairbags v, Vorhang-Airbags v+h, Fahrer-Knieairbag, Voll-LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik, Tagfahrlicht, LED-Rückleuchten, ISOFIX, Spurhalteassistent, Fernlichtassistent 17-Zoll-Leichtmetallfelgen

Zusatzausstattungen

- Zweifarb. Lackierung 683 €
 - Style-Paket 633 €
 - Glas-Schiebedach 1169 €
 - City-Paket 438 €
 - Verkehrszeichenerkennung und-warner 195 €
 - Stau-Assistent 487 €
 - Sitzheizung vorn 292 €
- = empfehlenswert