



## Renault Captur

### Het beste van twee werelden

Autotest | Renault hinkte op twee gedachten. De Modus is Renaults compacte MPV. Deze ruime gezinsauto was aan vervanging toe. Compacte terreinauto's, ook wel bekend als SUV's, vormen op dit moment echter de grootste groeimarkt en het ontwikkelen van een nieuw model is uiterst kostbaar. Moest er een nieuwe Modus komen? Of een compacte SUV? Het antwoord is de "Captur": een combinatie van MPV en SUV.

Renault heeft een reputatie hoog te houden als het gaat om MPV's, ofwel Multi Purpose Vehicles. In de jaren '80 van de vorige eeuw was Renault namelijk de eerste om de ruimte van een busje te koppelen aan de luxe van een personenauto.

MPV's kregen in de loop der jaren echter het imago van tuttige gezinsauto's, omdat het uiterlijk ondergeschikt is aan de praktische mogelijkheden. Bij de Captur zijn de rollen voor het eerst omgedraaid. Dit is een auto die vanwege de originele vormgeving moet worden gekozen.



## MPV

De binnenruimte is echter niet vergeten! Dankzij de hoge instap (10 cm hoger dan een Clio, bijna even hoog als een Scénic) is de toegang eenvoudig. De ruimte voorin is prima, alhoewel de hoofdsteunen iets hoger hadden gemogen.

De achterbank staat op rails, zodat afhankelijk van de situatie kan worden gekozen voor meer beenruimte of juist meer bagageruimte. Met de achterbank in de achterste stand is de beenruimte achterin prima; zelfs lange volwassenen zitten hier prima. Ter illustratie: de beenruimte achterin de Captur is gelijk aan die van de Laguna Estate.



Zoals het hoort bij een MPV staat het interieur bol van de bakjes, vakjes, haakjes en andere slimme zaken. Heel bijzonder is de "dashboardlade" ("Magic Drawer" in marketingtermen). In plaats van het traditionele scharnierende dashboardkastje biedt de Captur een lade die veel dieper (en dus ruimer!) is dan gebruikelijk.

Omdat de Captur veel meer is dan een traditionele MPV, is het uiterlijk op vele manieren aan te passen aan de eigen smaak. Dat begint met de tweekleurige lak, waardoor de auto veel minder hoog lijkt dan deze eigenlijk is. Ook de dorpels, spiegels, radiator en mistachterlichten zijn in contrasterende kleuren uit te voeren.



Het interieur kan licht of donker worden uitgevoerd, waarna opnieuw kan worden gekozen voor afwijkende kleuren voor diverse omlijstingen en panelen. Heel bijzonder is de afritsbare en wasmachinebestendige bekleding van de stoelen. Indien nodig kan de bekleding eenvoudig worden vervangen, waarna het interieur weer als nieuw is.

De Captur is onderhuids gebaseerd op de Renault Clio. De enige zichtbare onderdelen die voor beide modellen gelijk zijn, zijn de knoppen, hendels en displays in het interieur. Net als de Clio, is de Captur te voorzien van "R-Link"; Renaults audio-, communicatie- en navigatiesysteem. Dit werkt eenvoudig, vlot en intuïtief. Het handige startscherm zorgt ervoor, dat de belangrijkste informatie direct na het starten van de motor in beeld verschijnt. TomTom verzorgt het navigatiesysteem en dus zijn de kwaliteit van het kaartmateriaal en de geplande routes prima.



## Rijeigenschappen

De Captur is onderhuids gebaseerd op de Renault Clio. In de stad en op de buitenweg is dat een groot voordeel. Ten opzichte van andere SUV's is de Captur minder intimiderend, maar juist handelbaar en overzichtelijk. Sportief of uitdagend is de Captur echter niet. Manoeuvreren in een drukke straat of parkeren in een kleine garage is geen enkel probleem (en de optionele achteruitrijcamera maakt dat nog makkelijker).



Het onderstel is iets stugger dan gemiddeld en daarom helt de Captur in snelle bochten nauwelijks over. Alleen in lange, flauwe bochten op hoge snelheid is goed merkbaar dat de Captur een hoger zwaartepunt heeft dan de Clio.

De Captur heeft 20 cm bodemvrijheid en daarmee zijn de "off-road" capaciteiten besproken. De Captur heeft geen vierwielaandrijving, geen afdaalhelp of welke off-road techniek dan ook aan boord. Ook het maximaal te trekken aanhanger gewicht is iets lager dan bij de meer avontuurlijk ingestelde SUV's van andere merken.

## Diesel

Behalve met meer ruimte en meer praktische mogelijkheden wil de Captur zich van de concurrentie onderscheiden met een lager verbruik. Om dat te realiseren is waar mogelijk gewicht bespaard. Het resultaat is er naar: de Captur weegt nauwelijks meer dan een traditionele personenauto. Door de hoge bouw is de stroomlijn uiteraard minder gunstig. Ter compensatie opent en sluit de grille al naar gelang de behoefte aan koeling.



Voor deze test is eerst gereden met de 1.5 liter dieselmotor. Deze levert 90 pk / 220 Nm en dat is precies genoeg. Renault heeft een mooi compromis gevonden tussen prestaties en een laag verbruik. Alleen een sprint van bijvoorbeeld 60 naar 80 km/u verloopt moeizaam, dan moet worden teruggeschakeld. In de meeste andere situaties is niet of nauwelijks merkbaar dat dit een zuinigheidswonder is.

De handgeschakelde Captur telt slechts vijf versnellingen. Deze zijn echter zo gekozen, dat het geluidsniveau ook op de snelweg bescheiden blijft. In de stad zijn de versnellingsbakverhoudingen minder

gelukkig gekozen: bij 50 km/u loopt de motor zo langzaam dat de verleiding groot is om harder te rijden.

Onder de (digitale!) snelheidsmeter en toerenteller is een brede indicator te vinden. Deze licht groen, oranje of rood op om aan te geven hoe economisch de bestuurder rijdt. Tijdens deze test werd zo "groen" mogelijk gereden. Ondanks het zeer veeleisende parcours kwam het verbruik toch uit op een bescheiden 4.7 liter per 100 km. Dat is niet alleen een keurige waarde voor een SUV, zelfs menig personenauto zou hier trots op zijn!



## Benzine

Wie kiest voor een benzinemotor, kan deze koppelen aan een zes-traps automaat met dubbele koppeling. Helaas biedt deze automaat niet de verfijning van de exemplaren van de Duitse concurrentie. Zo is merkbaar wanneer wordt geschakeld. Bovendien schakelt "EDC" (Efficient Dual Clutch) gevoelsmatig niet altijd op de meest gelukkige momenten.

In de bergen houdt de computer doelbewust een lage versnelling vast om klimmen makkelijker te maken dan wel te kunnen remmen op de motor. Ook dit gaat lang niet altijd goed. Dan bestaat de mogelijkheid om zelf sequentieel te schakelen, maar daar wordt een automaat niet voor gekocht. Bovendien zijn bij een koude motor diverse mechanische geluiden hoorbaar die afbreuk doen aan het comfort.



De benzinemotor presteert even goed als de diesel en is eveneens aangenaam zuinig. Ook met de Captur benzine werd een veeleisend parcours afgelegd met stadsverkeer en steile bergweggetjes. Desondanks kwam het gemiddelde verbruik uit op 6.1 liter per 100 km. Dat is beduidend hoger dan de fabrieksopgave, maar nog steeds veel lager dan de meeste andere compacte SUV's.

## Conclusie

Renault combineert de ruimte van een MPV met de avontuurlijke uitstraling van een SUV en noemt het resultaat "Captur". In alle opzichten is die combinatie geslaagd. Op het gebied van ruimte en praktische mogelijkheden kan de Captur de vergelijking met compacte MPV's probleemloos aan.

De Captur ziet er echter een stuk vlotter uit dan het gemiddelde "familiebusje" dankzij de uitstraling van een SUV én de vele personalisatiemogelijkheden. De hoge zit en grote bodemvrijheid van een SUV zorgen bovendien voor extra gemak. Dus wie twijfelt tussen een MPV en SUV: de Captur weet overtuigend het beste van beide te combineren. ■



# Specificaties

## Renault Captur dCi 90 Dynamique

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	412 x 178 x 157 cm
Wielbasis	261 cm
Gewicht	1.145 kg
Aanhanger	620 kg
Aanhanger geremd	1.200 kg
Tankinhoud	45 l
Bagageruimte	377/1235 l
Bandenmaat	205/55R17

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1461 cc
Cilinders / kleppen	4/2
Vermogen	90 pk @ 4000 tpm
Koppel	220 Nm @ 1750 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	13,1 sec.
Topsnelheid	171 km/u
Verbruik gemiddeld	3,7 l / 100 km
Verbruik stad	4,2 l / 100 km
Verbruik buitenweg	3,4 l / 100 km
CO2 uitstoot	95 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 24.090,-
Prijs instapmodel	€ 17.190,-