



Renault Captur E-TECH

Luxeproblemen

Autotest | De laatste generatie compacte auto's van Renault onderscheidt zich duidelijk van de concurrentie: ze bieden bovengemiddeld veel luxe en comfort. Ze bevinden zich daarom in de top van hun segment en vormen zelfs een voordelig alternatief voor auto's uit een hogere klasse. Nu zet Renault een volgende stap met de introductie van de Captur E-TECH. Weet deze Captur met plug-inhybride aandrijving de lat nog hoger te leggen?

Renault behoorde tot de eerste autofabrikanten die inzagen dat de vraag naar gezinsauto's groot was, zolang ze maar een stoere verpakking hadden. Daarom had de eerste generatie van de Captur de uitstraling van een terreinwagen, terwijl binnen alles draaide om ruimte en functionaliteit.



Ook deze tweede generatie heeft een stoere uitstraling dankzij een hoog opgetrokken neus, een stevige schouderpartij en grote wielen. Tegelijkertijd heeft de Captur iets ontwapenends dankzij de grote

koplampen en de bijna glimlachende vorm van de grille. Uiterlijk verschilt de E-TECH nauwelijks van andere versies van de Captur. Het enige verschil zit in de onderrand van de achterbumper, waardoor de uitlaat minder zichtbaar is. Bovendien zijn aan beide kanten van de auto klepjes voor de vulopeningen te vinden: aan de ene kant voor benzine en aan de andere kant voor elektriciteit.

Ruimte en uitrusting

Ook binnenin weet de Captur te overtuigen met een geslaagde mix tussen functionaliteit en frivoliteit. Zo is de opzet van het dashboard logisch en functioneel, maar geven panelen in lichte kleuren en het vrijstaande, verticale beeldscherm de Captur iets eigenzinnigs. Dankzij de hoge bouw heeft de Captur een eenvoudige instap en een iets hogere zit dan een conventionele auto. De bijzondere techniek van deze E-TECH versie gaat niet ten koste van de binnenruimte. De ruimte voor- en achterin is keurig. De achterbank staat nog steeds op rails en kan nog steeds worden opgeklapt, waarna een vlakke laadvloer ontstaat.



De uitrusting van de hier gereden Intens-uitvoering is modern en compleet, zowel op het gebied van luxe als veiligheid. Het audio-, communicatie- en navigatiesysteem laat zich bedienen zoals een tabletcomputer. Menigeen kan er daarom mee aan de slag zonder het instructieboekje te lezen. Wie daar de voorkeur aan geeft, kan de eigen smartphone gebruiken om bovenstaande functies te vervullen dankzij ondersteuning voor Apple Carplay en Android

Auto. Het door Bose verzorgde audiosysteem heeft een rommelig en opdringerig geluid. Dit is onprettig op de lange afstand, en voor de testredacteur, in een ver verleden hifi-redacteur, was het zelfs op de korte afstand al storend.

Omdat de klokken achter het stuurwiel zijn vervangen door een beeldscherm, kon Renault de weergave eenvoudig aanpassen om extra informatie weer te geven over de aandrijflijn. Zo is te zien hoeveel lading er nog resteert in de accu en hoe ver nog elektrisch kan worden gereden. Renault geeft slechts beperkt inzicht in de werking van de techniek; deze auto is bedoeld voor eenvoud en gemak, niet voor nieuwsgierige technenuten.

Weggedrag

De Captur dankt het bovengemiddelde comfort niet alleen aan de ruimte, de uitrusting en de gekozen materialen maar ook aan het weggedrag. De standaard Captur reageert met een zekere gelatenheid op commando's van de bestuurder en laat zich nooit verleiden tot wilde uitpattingen.

Dat geldt nog sterker voor deze hybride. Het gewicht van de accu's is laag en centraal geplaatst (onder de achterbank), zodat het de auto alleen maar stabiel maakt. Echter, het onderstel kan het extra gewicht van de batterijen niet verhullen. In de bocht hebben de banden en het onderstel merkbaar meer moeite om de massa in toom te houden. Bovendien helt de Captur E-TECH meer over dan de standaard versie.

"Geheel volgens het boekje zorgt de half elektrische aandrijflijn voor meer rust, meer comfort en lagere kilometerkosten"



Rijden

Zoals eerder aangegeven, is de Captur E-TECH een zogenaamde "plug-inhybride". Dat betekent dat de Captur niet alleen oplaadt tijdens uitrollen en remmen, maar ook kan worden geladen aan een stekker. Daarmee is de invloed van de elektromotor groter en, zolang consequent wordt opgeladen, het verbruik nog lager.

Het opladen kan aan het stopcontact thuis (5 uur) of aan een publiek laadpunt (3 uur). Volgens fabrieksopgave kan daarna 50 km volledig elektrisch worden gereden. Dit was 46 km tijdens de test onder gemiddelde omstandigheden op een gemiddelde route (50% snelweg, 50% stad). Wanneer de accu bijna leeg is, kan niet langer volledig elektrisch worden gereden en vullen beide motoren elkaar aan voor de best mogelijke combinatie van efficiency en comfort. Om te bepalen hoe en waar welke energiebron wordt ingezet, kan de bestuurder kiezen voor volledig elektrisch rijden, zo veel mogelijk op benzine rijden om de elektriciteit voor later te bewaren of voor een optimale mix van beide. Renault heeft voor de nabije toekomst een update aangekondigd waardoor de beschikbare energie op basis van informatie uit het navigatiesysteem zo optimaal mogelijk over de rit wordt verdeeld.



Tijdens deze eerste kennismaking was het aan de bestuurder om te bepalen welke energiebron werd aangesproken en daarbij ging de voorkeur uit naar volledig elektrisch rijden. Ondanks het feit dat bij het basisontwerp van de Captur rekening is gehouden met (deels) elektrische aandrijving, zijn dan veel geluiden hoorbaar die bij conventionele versies van de Captur wegvallen in het motorgeluid. Denk daarbij aan geluiden van de airconditioning en de rijwind, maar ook het zoemende geluid dat dient als waarschuwing voor voetgangers. Net zoals iedere andere elektrische auto presteert de Captur E-TECH moeiteloos omdat de motor geen toeren heeft op te bouwen om vermogen te leveren; het is er gewoon. Echter, zodra te veel vermogen wordt gevaagd schakelt de benzinemotor toch bij. Dat voelt als een echt verlies, omdat de serene rust wordt doorbroken. Zelfs als de Captur stilstaat kan de benzinemotor opeens aanslaan, bijvoorbeeld om de airco van energie te voorzien. Daarom is het superieure gevoel dat hoort bij elektrisch rijden veelal van korte duur.

Sommige fabrikanten kiezen ervoor om hun plug-inhybride heel veel vermogen te geven om een auto op die manier aantrekkelijker te maken. Renault heeft hier expliciet niet voor gekozen. Met een vermogen van 160 pk is de Captur E-TECH slechts bedoeld als een verstandig alternatief voor een sterke benzine- of dieselmotor. Dat klinkt misschien negatief, maar het zorgt ervoor dat de Captur voordeliger is in aanschaf en gebruik. Alhoewel de Captur plug-inhybrid in de praktijk niet bijzonder snel of levendig is, is wel merkbaar dat de prestaties met veel meer gemak worden geleverd dan door de

conventionele versies.



Conclusie

Weet plug-inhybride techniek de Renault Captur naar een nog hoger niveau te tillen? Ja, maar niet veel hoger. Geheel volgens het boekje zorgt de half elektrische aandrijflijn voor meer rust, meer comfort en lagere kilometerkosten. En ook geheel volgens de voorschriften zorgt de combinatie van een elektromotor en een benzinemotor dat er zorgeloos kan worden gereden, zelfs wanneer de accu leeg is. Ondanks de extra techniek is de E-TECH even ruim als iedere andere Captur.

Echter, in het weggedrag is merkbaar dat de E-TECH zwaar is en dat doet het rijplezier geen goed. Daarbij zijn in de elektrische modus diverse mechanische en rijgeluiden hoorbaar die anders door de benzinemotor gemaskeerd worden. Tijdens het elektrisch rijden wordt de rust regelmatig verstoord door de benzinemotor die ongevraagd bijspringt om beter te presteren of om de airco aan te sturen. Daardoor zijn de rust en superioriteit die horen bij elektrisch rijden steeds van korte duur. Per saldo is de E-TECH echter nog stiller en nog comfortabeler dan de standaard Captur. De problemen die er zijn, zijn slechts luxeproblemen. ■



Specificaties

Renault Captur E-TECH

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	423 x 180 x 158 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.639 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	39 l
Bagageruimte	377/1235 l
Bandenmaat	215/60R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	159 pk @ 0 rpm
Koppel	0 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10.1 sec.
Topsnelheid	173 km/u
Verbruik gemiddeld	1.5 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	7.1 l / 100 km
CO2 uitstoot	34 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 33.790,-
Prijs instapmodel	€ 28.690,-