



Arnold van Schepen
21 juni 2013

Sympathique

In 2011 werd de Captur als studiemodel op de autosalon van Genève gepresenteerd. Renault heeft de concept car in korte tijd uitgewerkt tot een productiemodel. Enige haast was ook wel geboden, want de opmars van SUV's in het populaire B-segment lijkt niet te stuiten. Zonder model in deze niche tel je als automerk niet helemaal mee, alhoewel Renault het in ons land prima doet, gezien de verkoopcijfers. Kan de Captur hier ook een belangrijke bijdrage aan leveren? Hij biedt in elk geval in meerdere opzichten meerwaarde.



Niet te frivol, niet te braaf

Zoals dat met alle conceptcars gaat, is het ontwerp stevig verdund tot een lijnenspel dat voor breed publiek goed te verteren is. De Captur opereert in een sterk opkomend marktsegment en Renault is niet de enige die in die vijver zit te vissen. Het merk waagt zich niet aan designfratsen, alhoewel de Captur zeker een paar uitgesproken kenmerken heeft. De meest opvallende is de schuine lijn in de C-stijl en het achterste zijruitje. Bij de two-tone kleurstellingen valt deze lijn nog meer op en is de Captur zeer herkenbaar. Het ontwerp van het front heeft wel sterke overeenkomsten met het studiemodel, we hebben het inmiddels ook al gezien op de nieuwste Clio. Te midden van zijn concurrenten, de Peugeot 2008, Opel Mokka en Chevy Trax vaart de Captur de gulden middenweg wat het ontwerp betreft. Hij is niet zo frivol als de 2008, maar ook niet weer zo ingetogen als de Trax. Zoals gezegd is de Captur ook in two-tone kleurstelling leverbaar, maar Renault biedt ook nog assortiment bestickeringen voor het dak en de motorkap. Capturs die in een tweekleuren-uitvoering besteld worden waarbij een deel (dak of body) oranje is, kunnen desgewenst met oranjekleurige velgen geleverd worden.

Onze grijs-zwarte testauto laat zien dat je met de Captur ook heel zakelijk voor de dag kunt komen. Tijdens de test hebben we meermalen ervaren dat het ontwerp ook in deze kleurstelling erg opvalt, veel voorbijgangers knoopten een praatje aan en wilden meer weten over Renaults jongste model. Zonder uitzondering werd het ontwerp en de uitstraling van de Captur als positief ervaren.



Praktische ruimte

Een aansprekend exterieur is mooi meegenomen, maar als eigenaar breng je meer tijd door in het interieur en in het geval van de Captur-doelgroep waarschijnlijk met partner en eventuele kinderen. Gelukkig weet het interieur van de Captur de emotie en ratio goed met elkaar te verbinden. De verblijfsruimte is namelijk erg ruim en praktisch van opzet, dankzij de vlakke deurpanelen biedt het interieur veel ruimte in de breedte.

Uiteraard heeft de Captur een hoge instap en een prettige hoge zit, vanuit de bestuurdersstoel kijk je uit op een zeer overzichtelijk en opgeruimd dashboard. De instelmogelijkheden van stoel en stuurwiel zijn prima, pas met een lengte van ruim boven de twee meter kom je in de Captur in het geniep. Dankzij het R-Link infotainmentsysteem is de middenconsole erg opgeruimd, het enige dat gewenning vraagt - als je eerder nog geen Renault gereden hebt - is de bediening van de radiosatelliet achter het stuurwiel en de plaats van de keuzeschakelaar van de cruisecontrol. Het R-Link systeem is standaard op de Dynamique-uitvoeringen, op de Expression is het in een pakket (Pack Comfort Navi) leverbaar in combinatie met airco en licht- en regensensoren. De Renault-dealer vraagt 1.195 euro voor dit pakket.

Over het systeem niets dan lof. Het werkt snel, is intuïtief te bedienen, heeft een mooie grafische weergave en een prettig touchscreen. Je moet wel heel vette vingers hebben, wil je vegen achterlaten op het scherm. Dit geldt helaas niet voor het hoogglans kunststof (veelal ten onrechte 'pianolak' genoemd) van de middenconsole, het is besmettelijk en trekt stof aan. Bij de materiaalkeuze in het interieur heeft Renault zich laten leiden door het kostenaspect, de bovenkant van het dashboard en de deurpanelen zijn van een harde kunststof gemaakt. Deze keuze is goed te rijmen met het praktische karakter van de Captur, want met een vochtige doek heb je de boel zo schoon, maar het is helaas wel krasgevoelig. Een intensief gebruik laat wel zijn sporen na.



Voor een breed publiek

Onze Captur wordt aangedreven door een 90 pk sterke dieselmotor van 1.461 cc, deze bekende Renault motor doet zijn werk ook in dienst van andere merken, waaronder Mercedes, Nissan en Dacia. Vanaf 1.750 toeren heeft het blok 220 Nm aan trekkracht paraat, en op papier moet dat ruim voldoende zijn om de 1.145 kilo wegende Captur vlot te bewegen. De motor is altijd gekoppeld aan een handgeschakelde vijfbak, een automaat is (nog) niet leverbaar. Met een uitstoot van 95 gram CO2 per kilometer komt de Captur in aanmerking voor 20% bijtelling. Omdat de theorie en praktijk altijd verschillen, hebben we ruim de tijd genomen om de Captur met deze motorisering te beproeven.

Het rijden in de Captur is prettig, de afstemming van besturing en het onderstel zal een breed publiek aanspreken. De vering en demping zijn comfortabel, misschien een tikje stevig. Dit is begrijpelijk, gezien het hogere zwaartepunt van de auto. De carrosserie helt nauwelijks in bochten, alleen bij lange bochten merk je dat de Captur graag een iets ruimere bocht had gereden. Het onderstel doet zijn werk in stilte en zorgt dat de

carrosseriebewegingen rustig blijven. Alleen op sterk glooiende wegen en bij hogere snelheden kan de achteras het niet altijd bijbenen. Een meer verfijnde constructie had soelaas kunnen bieden, maar daar zit ook weer een kostenplaatje aan. Dat geldt ook voor schijfremmen achter, de Captur heeft altijd trommelremmen op de achteras. De elektrische stuurbekrachtiging verdient een pluim, de weerstand en de overbrenging zijn precies goed. Op smalle straatjes in stedelijk gebied laat de Captur zich licht en vlot besturen, en op de snelweg biedt de besturing veel precisie en rust.



Besparen in stilte

Hij rijdt goed, hij stuurt fijn, maar daarmee hebben we het belangrijkste aspect van de Captur nog niet gehad. Wat namelijk het meest opvalt aan de Captur is de stilte aan boord, zeker voor een dieselaangedreven auto. Hij is het andere uiterste van de Chevrolet Trax diesel die we onlangs reden. Je hoort het dieseltje alleen de eerste minuten na een koude start en bij warme motor boven de 3.500 toeren. In de praktijk betekent dit dat je eigenlijk nooit hoort dat je met een zelfontbrander rijdt. Tel daarbij het stille onderstel, de stille banden en het geringe windgeruis op en voilà : je hebt een

Renault Captur 90 dCi Dynamique

aangenaam stille auto. Of beter gezegd: een rustige auto, want de Captur 90 dCi is namelijk geen snellerik. In het Nederlandse verkeer komt hij prima mee, maar bij het invoegen en accelereren hadden we af en toe graag twintig pk extra gehad. Een extra versnelling had een goede bijdrage kunnen leveren aan het sprintvermogen boven de 80 kilometer per uur, maar de Captur moet het met een vijfbak doen die uitgelegd is op lage toeren en brandstofbesparing.

Door de bank genomen heb je hier alleen hinder van als je veel snelwegkilometers maakt, als dit niet het voornaamste werkgebied van de Captur is, zul je je snel een kalme rijstijl aanwennen. En niet zonder gevolg, we haalden zonder al te veel moeite 1:20. Tel daarbij op dat de airco vol aan de bak moest en de auto verder geen verregaande besparingsmaatregelen heeft en we kunnen de Captur 90 dCi gerust als zuinig betitelen.



Geduchte concurrent

Renault heeft met de Captur een sterke troef in handen om een flink stuk van het

marktsegment der compacte SUV's naar zich toe te trekken. De Fransen hebben zich niet uitgeput in designfratsen en andere ¼berhippe aspecten, ze zijn er in geslaagd een aansprekende, praktische en fijn rijdende auto van de Captur te maken. Wanneer we de auto nauwkeuriger bekijken, valt het wel op dat de rekenmeesters hun invloed hebben gehad. Zo zijn de gasveren en sluitdempers van het kofferbakdeksel gemonteerd op een paar beugels die simpelweg met popnagels vastgezet zijn. Ook de trommelremmen op de achteras zijn niet meer helemaal van deze tijd en de vertekening in de onderrand van de voorruit kan hinderlijk zijn. De Captur laat dus wel een paar kleine steekjes vallen, maar in welke mate dit hinderlijk is zal vooral bepaald worden door de portemonnee van de koper.

Als we de Captur door de bril van de doorsnee consument bekijken, dan biedt Renault een auto die erg interessant is voor een grote groep kopers. Dankzij de afritsbare stoelbekleding is het interieur bestand tegen geknoei met chocokoeken en pakjes Fristi. Even de boel in de wasmachine en alles is weer schoon. Het is niet alleen handig, maar ook goed voor het waardebehoud. En over waarde gesproken, temidden van zijn directe concurrenten biedt de Captur zeker meerwaarde en niet in de laatste plaats vanwege zijn praktische kwaliteiten. Hij is ruim, rijdt lekker en is spaarzaam met brandstof. Het zal ons niet verbazen als potentiële M@gane-kopers zich laten verleiden door de Captur.

Plus

- + Stil en zuinig
- + Ruim en praktisch interieur
- + Aansprekend design

Min

- Als diesel niet de snelste
- Materiaalgebruik dashboard / deuren
- Niet vrij van kleine bijgeluiden