

# Essai - Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain

*Avec le Captur, la Régie Renault désire explorer un segment tout nouveau pour elle: le crossover urbain. Laissons-nous capturer le temps d'un essai...*



- 4 cylindres turbo, 1'197 cm<sup>3</sup>
- 120 CV à 4'900 t/min
- 190 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses double-embayage, 6 rap.
- Vitesse maxi : 192 km/h
- 0 à 100 km/h en 10.9 sec.
- Poids : 1'255 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'122 x 1'778 x 1'566
- Conso. mesurée : 6.8 l./100 km
- Emissions de CO<sub>2</sub> : 125 g/km (C)
- dès CHF 24'600.-, modèle essayé: CHF 30'230.-

---

Texte : Sébastien Moulin / Photos : Jérôme Marchon et Jean-Baptiste Moulin

---

Lors de son lancement au Salon de l'Auto de Genève 2013, les dirigeants de la marque n'ont pas eu peur des mots en affirmant fièrement que le Captur avait été conçu pour combiner le meilleur d'un monospace, d'un SUV et d'une berline

familiale. Un sacré défi ! Après une prise en main plutôt encourageante, voyons si ces bonnes impressions se confirment après plusieurs jours au volant.

La marque au losange s'est basée sur une plateforme de Clio IV pour relever le défi. Mais le Renault Captur n'est pas seulement une Clio haute sur pattes, il a son caractère et souhaite revendiquer sa propre identité. Soyons clairs d'entrée, bien que ressemblant à un 4x4, le Captur est en réalité un SUV deux-roues motrices. Il lui faudra donc d'autres atouts pour rivaliser avec le Nissan Juke, son lointain cousin et la star du segment.

## ***A l'extérieur***

«Vous ne pouvez pas le louper, il est orange!» C'est en ces termes que l'hôtesse d'accueil de Renault m'invite à rejoindre le Captur mis à ma disposition pour cet essai. Et, en effet, difficile de passer à côté sans le remarquer, et pas seulement en raison de sa couleur éclatante. Au premier coup d'œil, on se dit qu'on se trouve devant une voiture au style osé, plutôt branché.

Nouvelle identité visuelle oblige, ses liens de parenté avec la Clio sont évidents, quoique plus grande, plus haute et plus musclée. D'ailleurs, bien inconsciemment, j'ai opté dès le début de cet article pour le genre masculin: LE Captur ! En réalité nous sommes en présence d'un véhicule personnalisable à volonté. Peinture bi-ton pour la carrosserie, ambiance d'intérieur et thèmes graphiques, chacun y trouvera son compte, sans renoncer ni à sa féminité ni à sa virilité.

La face avant, très expressive, est particulièrement réussie. La calandre noire soulignée d'une barrette chromée est dominée en son centre par un losange surdimensionné. Elle s'étire latéralement jusqu'aux optiques en décrivant un sourire malicieux qui donne d'emblée au Captur une petite bouille bien sympathique. Tout en rondeurs, le bouclier avant se termine vers le bas par de grandes écopés chromées intégrant les feux antibrouillard et les feux de jour à LED.

Le profil, dont les flancs légèrement sculptés s'évaporent vers l'arrière, donne à l'ensemble une impression de légèreté avec une petite touche de sportivité. La hauteur de caisse et les grandes roues, associées à des protections d'ailes et des bas de caisse en plastique noir agrémenté d'une barrette chromée, contribuent à

lui assurer son statut de baroudeur. A noter que les poignées des portes arrière ne sont plus dissimulées comme sur la Clio IV. Vocation familiale oblige, elles ont repris leur place traditionnelle sur les portières afin de les rendre plus accessibles aux enfants.

Coté design, seule la face arrière est perfectible. Très classique, elle contraste avec le reste de la voiture. J'aurais apprécié un look un peu plus audacieux, en rapport avec le reste de la voiture.

## ***A l'intérieur***

L'aménagement intérieur du Captur est très largement emprunté à la Clio IV. Selon la finition choisie, la planche de bord reçoit des inserts de plastique colorés ou chromés. Sur la console centrale prend place un écran tactile de 7 pouces qui permet de gérer le R-Link, un ingénieux système multimédia intégrant ordinateur de bord, téléphonie embarquée, navigation TomTom et la possibilité de télécharger de petites applications très ludiques.

Une ambiance branchée et décontractée qui ne suffit toutefois pas à masquer un assemblage approximatif. J'ai mesuré près d'un centimètre d'écart à la jonction de la planche de bord avec le panneau de portière droite, alors que du côté conducteur ils étaient quasiment en contact. A noter que cette approximation observée sur notre modèle d'essai ne s'est pas vérifiée sur les Captur exposés chez le concessionnaire lors de la remise du véhicule. Toujours est-il que la qualité des plastiques est également discutable, particulièrement sur le volant où les décors sont réalisés avec des plastiques durs, à peine chanfreinés.

Mais l'intérieur du Captur réserve aussi quelques très bonnes surprises, comme cet immense tiroir de 11 litres monté sur glissière et qui fait office de boîte à gants. Aussi astucieux que pratique, contrairement aux ficelles élastiques derrière les sièges avant qui officient comme aumônières. Très originales visuellement, elles permettront au mieux d'y glisser le courrier du jour avant que les enfants ne s'amuse à tirer dessus pour les faire claquer contre le siège. Ambiance garantie ! Autre bonne idée, la sellerie déhoussable et lavable en machine qui permet un nettoyage facilité ou une remise à neuf lors de la revente.

Niveau habitabilité, les 6 cm en longueur, 5 cm en largeur et 12 cm en hauteur

gagnés par rapport à la Clio IV permettent au Captur d'offrir une espace bien plus confortable. Grâce à l'astucieux système de la banquette arrière coulissante, inauguré sur la première Twingo il y a 20 ans déjà, le volume du coffre peut varier de 377 à 455 litres. Ajoutez à cela un double fond dans le coffre et vous aurez compris que le Captur est un exemple de modularité.

Mon seul petit regret concerne l'absence de toit panoramique. Une option pourtant en vogue chez les constructeurs français et qui aurait augmenté l'agrément de la vie à bord.

### ***Sous le capot***

En Suisse, le Renault Captur est pour l'instant disponible avec une motorisation diesel et deux motorisations essence, toutes équipées d'un turbocompresseur. Le moteur diesel est un 4 cylindres de 1'461 cm<sup>3</sup> développant 90 CV à 4'000 t/min. Le petit moteur essence est un 3 cylindres de seulement 898 cm<sup>3</sup> développant 90 CV à 5'250 t/min tandis que la version supérieure est un 4 cylindres 1'197 cm<sup>3</sup> développant 120 CV à 4'900 t/min pour un couple de 190 Nm à 2'000 t/min.

Le Captur TCe 120 mis à ma disposition pour cet essai est équipé de cette dernière version essence de 120 chevaux, couplé à la boîte automatique EDC (Efficient Dual Clutch) double-embayage à 6 vitesses. Un moteur «petit mais costaud» qui se distingue par une puissance élevée en regard de sa cylindrée. Les 120 chevaux du bloc moteur sont largement suffisants pour une utilisation normale d'autant plus qu'il montre une disponibilité exemplaire à bas régime.

Sur l'ensemble de mon essai, j'ai mesuré une consommation moyenne de 6,8 l./100km. Un résultat assez loin des données constructeur, mais qui pourrait probablement être nettement amélioré avec une utilisation plus intensive du mode économique. Une petite pression sur le bouton «ECO» situé sur la console centrale et le Captur adapte ses performances afin de réduire l'appétit du moteur. Le système limite le couple moteur, engage les vitesses à des régimes inférieurs et bride les performances de la climatisation automatique.

### ***Au volant***

La position de conduite surélevée et le sentiment de sécurité qu'elle procure n'est très certainement pas étranger au succès actuel des crossovers urbains. Sans vraiment dominer le trafic, on bénéficie de cette perception de sécurité au volant du Renault Captur. Par contre, la visibilité périphérique demande une vigilance particulière. A l'abord de giratoires, je me suis fait surprendre à plusieurs reprises par des véhicules masqués par les montants d'un pare-brise particulièrement épais. Quant à la visibilité vers l'arrière, on ne saurait trop vous conseiller de ne pas hésiter à investir dans le système de caméra de recul.

Le moteur essence de 120 chevaux n'est certes pas un foudre de guerre, mais il profite de son couple généreux pour offrir des relances satisfaisantes, le tout dans un silence de fonctionnement épatant. La boîte automatique à double embrayage EDC est réellement plaisante, avec des passages de vitesses rapides et fluides. Dommage que le turbo manque de réactivité au décollage lorsqu'il s'agit d'accélérer vite et franchement.

Malgré un centre de gravité élevé, le comportement routier du Captur s'avère sain et équilibré. La fermeté des suspensions, qui peut être perçue négativement lors d'un usage urbain, devient un allié lorsque le rythme s'accélère. La direction reste précise et on n'observe finalement que très peu de roulis dans les virages. A l'attaque d'une côte, on regretterait presque de ne pas disposer de palettes au volant afin de jouer avec la boîte EDC, comme sur les modèles sportifs de la marque.

Quelques manoeuvres effectuées sur une route forestière m'ont permis de me rendre compte rapidement que le Captur n'a aucune aptitude au franchissement. On s'en doutait. Une transmission intégrale aurait probablement boosté les ventes dans nos contrées. A défaut, il ne faudra pas lésiner sur la qualité de la monte pneumatique avant d'affronter l'hiver.

## ***Verdict***

Alors, en fin de compte, est-ce que les ingénieurs de Renault sont parvenus à relever le défi proposé par leurs dirigeants, à savoir conjuguer dans le Captur le meilleur d'un monospace, d'un SUV et d'une berline familiale? Il me semble définitivement prétentieux de l'affirmer, mais sachant qu'il est construit sur une base de Clio IV, on peut affirmer que Renault a réussi son pari sur le plan de

l'espace intérieur. On se sent à l'aise à bord du Captur. Du SUV, il a pris le look baroudeur avec ses grandes roues et sa garde au sol augmentée, cela même si l'on regrettera encore une fois que le Captur ne soit pas décliné en traction intégrale. Et de la berline, il emprunte un comportement routier exemplaire pour un véhicule surélevé.

Mais ce n'est finalement pas faire bonne presse au Captur que de le cantonner dans ces arguments marketing. Laissons les consommateurs choisir la vocation du Captur et... inventer la vie qui va avec !

Si la version Essence TCe de 90 chevaux est disponible dès CHF 22'300.-, il faut compter au minimum CHF 24'600.- pour la version TCe de 120 chevaux. Pour le Captur TCe 120 «Privilège» que j'ai testé, il vous faudra déboursier la somme de CHF 30'230.-. Pour ce prix, vous disposerez alors de pratiquement toutes les options disponibles.

### **Prix et options - Renault Captur TCe 120 EDC "Privilège"**

**Prix de base : CHF 26'700.-**

**Peinture métallisée Arizona + Ivoire «Bi-ton» : CHF 650.-**

**Stripping intérieur Losange : CHF 700.-**

**Roue de secours : CHF 130.-**

**Pack City+ : CHF 900.-**

(Caméra de recul, rétroviseurs rabattables électriquement)

**Sièges avant chauffants : 400.-**

**R-Link : CHF 750.-**

(Système multimédia avec écran tactile 7", système de navigation Carminat TomTom®, carte mémoire SD avec cartes d'Europe, Radio, prise jack et port USB, système multimédia, streaming audio/photo Bluetooth®, kit mains-libres Bluetooth®, informations sur le véhicule, applications pour Android et accès au R-Link App Store- Satellite de commandes au volant- «Son 3D by Arkamys» avec

2 haut-parleurs graves et 2 aigus à l'avant, 2 haut-parleurs bicônes large bande à l'arrière - Carte d'Europe)

**Prix TOTAL : CHF 30'230.-**

Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum UltraSportives.

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour le prêt de ce Renault Captur TCe 120 EDC "Privilège" ainsi qu'à la filiale d'Ecublens du groupe RRG Léman pour la logistique.

### **A lire aussi**

Essai - Renault Clio R.S. 200 EDC : La bombinette devenue grande, très grande

Premier contact - Renault Captur : un Crossover jeune, dynamique et attachant !

Premier contact - Renault Zoé : Y a de l'électricité dans l'air !

Premier contact - Renault Clio R.S. 200 EDC : Mais que ReSte-t-il aux grandes ?

Essai - Renault Fluence Z.E. : Influx de vert chez Renault

Essai - Renault Twingo R.S. : C'est de la dynamite !

Présentation - Renault Initiale Paris

Présentation - Renault Megane

Nouveauté - Renault Clio GT TCe 120 EDC

Présentation - Renault Twin'Run

Nouveauté - Renault ZOE

Nouveauté - Renault Clio R.S. 200 EDC

Nouveauté - Renault Clio Grandtour

Nouveauté - Renault Scenic XMOD

Présentation - Renault Captur

Economie - Partenariat entre Renault et le groupe Caterham

Nouveauté - Renault Clio

Présentation - Renault Alpine A110-50

Eurocup Megane Trophy 2012 - Fabien Thuner, l'espoir suisse romand

Nouveauté - Renault Twingo R.S.

Une mauvaise nouvelle de plus pour le sport automobile suisse

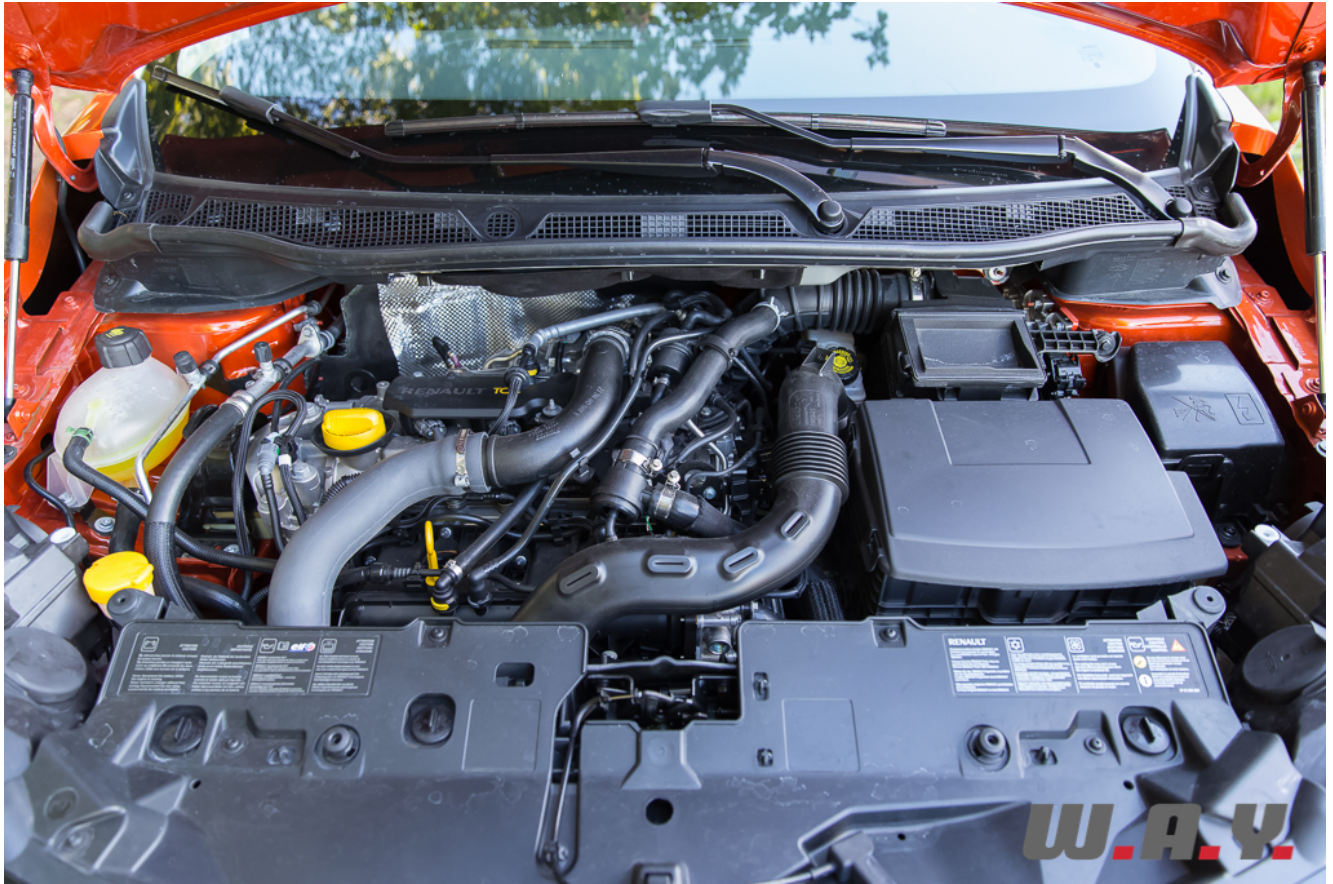






























W.A.Y.