

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

Ce début d'année 2013 voit les deux premiers constructeurs de l'hexagone présenter presque simultanément leur produit du segment : le Peugeot 2008 et le Renault Captur. C'est ce dernier que nous avons eu l'occasion d'essayer pendant une journée sur les routes du Pays Basque. Découverte de ce nouveau modèle Renault séduisant à plus d'un égard...



- 3 cylindres, 898 cm³
- 90 CV à 5'250 t/min
- 135 Nm à 2'500 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 5 rap.
- Vitesse maxi : 171 km/h
- 0 à 100 km/h en 12.9 sec.
- Poids : 1'255 kg
- Conso. mesurée : 4.9 l./100 km
- Emissions de CO₂: 113 g/km
- dès CHF 22'300.-

Texte et photos : Claude-Alain Ferrière

Depuis quelques années, la mode des petits Crossover urbains fait fureur. Étonnamment, les constructeurs français n'étaient encore que peu présents sur ce marché, l'un des seuls en croissance constante. Ce manque est désormais comblé avec le Renault Captur, qui prend au passage la place de Modus dans la gamme. Habitable, stylistiquement séduisant, techniquement réussi, il a tout pour plaire !

Esthétique

Le Renault Captur est donc le premier Crossover de classe B de la marque au losange. Développé sur la plateforme de la Clio IV, il fait la part belle à l'habitabilité tout en développant un beau dynamisme esthétique. Capot plongeant, porte-à-faux réduits, bas de caisse marqués, garde au sol de 20cm et grandes roues de 17" : c'est bien un Crossover. Il reprend les éléments principaux du nouveau style Renault, en particulier la calandre dynamique intégrant le gros logo en losange, des lignes de carrosserie rondes, presque sans arrêtes saillantes et pourtant très dynamiques ainsi que des feux de jour à LED. Et Captur va plus loin que n'importe quelle autre Renault en termes de personnalisation. À commencer par la possibilité de choisir l'option Bi-Ton, avec trois teintes de toit à marier avec l'une des neuf teintes de carrosserie disponibles. À n'en pas douter c'est une réussite sur le plan du design.

À l'intérieur, la hauteur de toit importante offre un habitacle très généreux pour un véhicule de cette taille et la modularité dont Renault s'est toujours targué est une fois de plus au rendez-vous : banquette arrière rabattable et coulissante, espace de 80 litres sous le plancher du coffre, pas moins de 27 litres de rangements et vide-poches divers, dont une boîte à gants-tiroir géante de 11 litres de contenance ! Cet intérieur est également personnalisable, avec deux ambiances (claire et sombre), de nombreux rappels de la couleur de carrosserie ainsi que des sièges dont les housses se retirent pour être lavées ou remplacées par d'autres de couleurs différentes. Seul l'espace aux genoux des places arrière pourra paraître un peu juste aux passagers de plus de 1.85 m. Le volume du coffre varie de 377 l. à 1'235 l. une fois la banquette arrière rabattue, ce qui en fait le plus grand coffre de sa catégorie, équivalent celui d'une Laguna ! Le Renault Captur se dote de tous les équipements de sécurité et d'assistance à la conduite actuels.

Notons encore l'arrivée du Renault R-Link en option, une tablette tactile intégrée proposant multimédia, téléphonie embarquée, navigation connectée TomTom et divers autres informations sur le véhicule et son environnement. Le système est connecté à R-Link Store qui permet le téléchargement d'applications complétant les fonctionnalités ainsi que la connexion d'un smartphone via Bluetooth.

Sous le capot

Trois motorisations seront importées en Suisse, toutes turbocompressées : un 3 cylindres 900 cm³ essence développant 90 CV à 5'250 t/min pour un couple de 135 Nm à 2'500 t/min, un 4 cylindres 1200 cm³ essence développant 120 CV à 4'900 t/min pour un couple de 190 Nm à 2'000 t/min et un 4 cylindres 1500 cm³ diesel développant 90 CV à 4'000 t/min et un couple de 220 Nm à 1'750 t/min. Le 4 cylindres essence est accouplé à une boîte EDC 6 vitesses à double embrayage alors que les deux 90 CV se contentent pour l'instant d'une boîte manuelle à 5 vitesses.

Renault a fait un effort important sur le poids : malgré son gabarit généreux, Captur ne pèse que 1'255 kg en état de marche. Cela contribue assurément aux faibles consommations annoncées comme les plus restreintes de la catégorie en cycle mixte : 5.4 l/100km et 125 g/km de CO₂ pour la version essence 120 CV, 4.9 l/100km et 113 g/km de CO₂ pour la version essence 90 CV et 3.6 l/100km et 96 g/km de CO₂ pour la version dCi. Les versions à boîte manuelle disposent en série du Stop & Start qui n'est pour l'instant pas disponible sur les versions EDC. Ces consommations sont obtenues grâce au programme Eco2 qu'on enclenche en pressant sur une touche de la console médiane et qui modifie la gestion moteur ainsi que celle de la boîte EDC pour une économie allant jusqu'à 10%. A noter que Captur inaugure un volet de calandre piloté, qui obstrue cette dernière lorsque le refroidissement moteur le permet, réduisant ainsi la trainée aérodynamique.

Au volant

Le cahier des charges dicté par les attentes de la clientèle incluait un comportement routier dynamique et sûr, à l'instar de celui de la Clio. Pari gagné

à n'en pas douter, malgré le centre de gravité et la position de conduite bien plus élevés que celui de sa petite sœur. Le Captur limite bien le roulis toute en offrant un confort de suspension agréable grâce à de bons débattements, cela même sur les petites routes bosselées du Pays Basque. La plongée au freinage est également bien maîtrisée ; seule la motricité sur route mouillée demeure perfectible en sortie de virage serré même si le contrôle de traction régule aisément l'excès d'accélération. J'ai apprécié la direction plutôt directe sur les faibles angles de volant, renforçant le sentiment dynamique de l'ensemble. Un seul point m'a un peu gêné : le montant de pare-brise qui, relativement éloigné, masque le champ de vision dans les virages à gauche ; il faut alors pencher la tête pour bien voir la route, une habitude à prendre...

Côté motorisation, difficile de faire un choix entre les deux modèles essayés ; malgré leurs données techniques différentes, les performances ressenties sont très proches. Ainsi, le choix se fera plutôt sur la boîte : plus dynamique sans toutefois être sportive pour l'EDC de la version TCe 120 CV, plus économique pour la boîte manuelle de la dCi. L'arrivée d'une dCi avec la boîte EDC d'ici la fin de l'année changera la donne, le couple supérieur et la sobriété du diesel allié à l'agrément de la boîte à double embrayage constituant selon moi la meilleure formule.

Les chaussées détrempées et bosselées du Sud Ouest m'ont permis de tester le fonctionnement de l'ESC qui contrecarre efficacement le sous-virage. Quant à l'ABS, il n'intervient que lors de freinage d'urgence où le système d'assistance au freinage d'urgence intervient efficacement, les grandes roues offrant une bonne adhérence longitudinale. Enfin, le « Hill Start Assist » facilite le démarrage en côte. Le rayon de braquage de 10.4 m est dans la norme pour un véhicule de cette longueur. A noter encore que si l'habitacle n'est pas exempt de bruits aérodynamiques, les deux motorisations sont plutôt bien insonorisées. Ce n'est qu'au dessus de 2'800 t/min pour le dCi et 3'500 t/min pour le TCe que la mécanique devient assez bruyante.

Ne vous attendez par contre pas à des capacités de franchissement tout terrain de la part du Captur ; il n'a pas été conçu pour cela et ne fera ainsi pas mieux qu'une voiture classique, à l'exception peut-être de sa garde au sol supérieure qui l'autorise à s'aventurer un peu plus loin dans les chemins pas trop pentus.

Verdict

Le pari de Renault de proposer un Crossover urbain dynamique jouant sur l'émotionnel, l'innovation et le fonctionnel semble réussi : Captur attire le regard par ses lignes jeunes et modernes rehaussées par la peinture Bi-Ton, séduit par l'espace et les nouveaux équipements qu'il offre, rassure par les capacités dynamiques de son comportement.

Captur sera proposé en Suisse à partir de mai dans les trois motorisations citées et deux versions d'équipement, à des tarifs attrayants : en version Dynamique, dès CHF 22'300.- pour la version TCe 90 CV, CHF 24'200.- pour la version dCi 90 CV et CHF 24'600.- pour la version TCe 120 CV et boîte EDC. Le niveau d'équipement supérieur Privilège, sans doute celui qui se vendra le plus en Suisse, sera disponible dès respectivement CHF 24'400.-, 26'300 et 26'700.-. Des extensions de garanties allant de 4 ans et 100'000 km à 6 ans et 150'000 km sont disponibles pour CHF 450.- à 1'400.-.

Gageons que les nombreux regards attirés par le passage du Captur durant mon essai augurent d'un joli succès à cette sympathique nouveauté qui devrait séduire autant la gente féminine que les familles avec un ou deux enfants en tant que deuxième véhicule.

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

Nos remerciements à Renault Suisse SA pour l'invitation aux essais presse de ce Renault Captur.

A lire aussi

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 !

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.

















