

Premier contact - Renault Captur : Une seconde version promise au succès

Renault renouvellement gentiment toute sa gamme, sans toutefois révolutionner tous les modèles. Le nouveau Captur débarque prochainement sur nos routes, l'occasion pour Wheels And You d'en prendre les commandes pour une première prise en main.



- 4 cylindres, essence, turbo, 1'197 cm³
- 120 ch à 5'000 t/min
- 205 Nm à 2'000 t/min
- Boîte de vitesses manuelle, 6 rap.
- Vitesse maxi : 182 km/h
- 0 à 100 km/h en 9.9 sec.
- Poids : 1'270 kg
- Long./larg./haut. (mm): 4'122 x 1'778 x 1'566
- Conso. mixte : 5.5 l/100 km
- Emissions CO₂ : 125 g/km
- dès CHF 18'100.- (version TCe 90 LIFE)

Forte de ses 215 mille unités vendues en Europe sur 2016, la marque au losange, c'est peu de le dire, attend beaucoup de son second modèle. Quelques tours de roues à Copenhague pour se forger une première opinion.



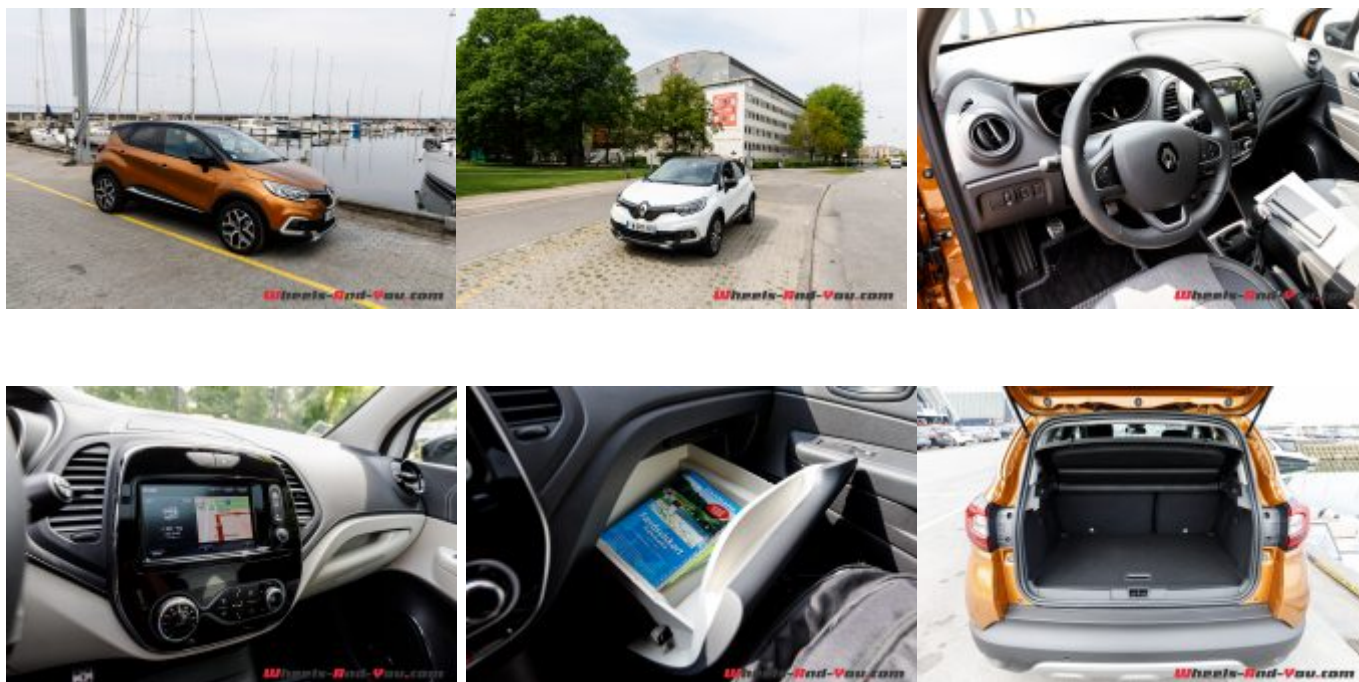
Esthétisme

Grosso modo, l'équipe du design n'a pas pris de gros risques avec cette deuxième version. Pour ceux qui appréciaient [le premier Renault Captur](#), ils seront certainement séduits par la nouvelle mouture car les lignes évoluent légèrement sur les bases de la voiture commercialisée pour la première fois en 2013. Signe qui ne trompe pas, les dimensions sont exactement les mêmes, au millimètre près.

Si les traits extérieurs sont un peu plus effilés et rappellent ceux du [Kadjar](#), les nouveautés esthétiques sont plus marquées à l'intérieur avec un large choix de finitions dans le but d'offrir un grand éventail de personnalisations.

Globalement, la qualité des matériaux et de l'agencement est clairement en hausse et, suivant les finitions, les futurs clients pourront avoir de jolies surcoutures ainsi qu'un cuir de belle facture.

Bien entendu, les espaces « malins » et une boîte à gants hors norme de 11 litres permettent de caser tous les accessoires modernes utilisés par la génération connectée. A noter aussi la banquette arrière qui est toujours coulissante mais qui, de surcroît, permet de se diviser en trois parties, contre deux précédemment, offrant davantage de solutions pour des chargements divers comme des skis tout en pouvant garder 4 places assises.



Sous le capot

Grâce à un large banc de moteurs EURO6 à disposition, Renault propose immédiatement deux motorisations diesel et deux essence, avec une boîte manuelle à 5 ou 6 rapports, ou une boîte automatique à double embrayage EDC.

Pour le diesel, ce sont le dCi 90 et dCi 110 de respectivement 90 ch et 110 ch à 4'000 t/min et un couple de 220 Nm et 260 Nm à 1'750 t/min. Côté essence, le TCe 90 ainsi que le TCe 120 sont proposés et affichent respectivement 90 ch et 120 ch à 5'000 t/min pour 140 Nm et 205 Nm à 2'000 t/min.

Sur le plan de la consommation, l'engin dCi 90 affiche toujours le meilleur rendement avec un mixte déclaré à 3.6 l/100 km alors que le TCe 120 culmine à 5.5 litres pour le même exercice.

Enfin, les motorisations les plus puissantes peuvent bénéficier de la boîte automatique à double embrayage et 6 rapports.



Au volant

Grâce à un circuit citadin puis un autre alliant la ville et la campagne danoise, je peux me faire une bonne idée des versions TCe 120 et dCi 110, à commencer par le confort à bord. En effet, les nouveaux sièges englobent mieux le conducteur ainsi que le passager. Le confort est accru sur les parcours sinueux, mais également lorsqu'il faut prendre son mal en patience dans le trafic.

Ces motorisations offrent également un remarquable agrément à l'utilisation car elles sont très élastiques. Besoin d'une bonne reprise pour s'insérer sur l'autoroute ou d'une bonne accélération pour un dépassement ? Les engins de 110 ch et 120 ch répondent très bien aux sollicitations du conducteur grâce à un levier de vitesse agréable et très facile à manipuler même si, comme toujours dans ce type de véhicule, je trouve que la course de la pédale d'embrayage est interminable.

Mes modèles d'essai sont équipés de la solution R-Link pour l'infotainment, un écran tactile qui permet d'afficher navigation, musique et autres éléments disponibles. Je trouve que son orientation n'est pas idéale car cet écran est tourné vers l'habitacle et non vers le conducteur. C'est un peu gênant pour suivre une route sur la carte.

Ceci dit, le confort a été largement amélioré et, au-delà des sièges, j'apprécie

aussi l'isolation phonique dans l'habitacle aussi bien vis-à-vis du moteur que des flux d'air sur la carrosserie, en particulier sur l'autoroute. Le gain est notable et l'ensemble des occupants bénéficie d'une évolution bienvenue dans ce segment.

De retour au centre d'essai, je jette encore un œil sur l'ensemble des véhicules à disposition et, globalement, cette nouvelle version est plaisante à regarder et vis-à-vis de la clientèle visée. Je pense que Renault a vu juste en améliorant l'ensemble de son offre.



Verdict

Au-delà de ces évolutions physiques, sur le plan électronique, je suis agréablement surpris par plusieurs éléments qui d'habitude se retrouvent en option ou sur des modèles plus cossus. Par exemple, de série sur certaines finitions : l'avertisseur d'angle mort et le radar avant et arrière de recul. Egalement disponible en standard sur certaines gammes, le Easy Park Assist ou l'assistant au parcage en bataille, en épi ou simplement en créneau.

Pour les urbains et autres connectés, Renault propose toute une gamme d'ordinateurs de bord avec, au sommet de la hiérarchie, le R-LINK constitué par un écran tactile de 7 pouces équipé d'un système Android et, bien entendu, compatible avec Android Auto. Petit bémol toutefois : pour de sombres raisons de licence, pour le moment, le système ne supporte pas Car Play de chez Apple.

Au final, je pense que cette seconde version sera un succès grâce aux dizaines d'améliorations ici et là. Ajoutez à ça un prix de départ à CHF 18'100 pour la version TCe 90 LIFE et vous avez les ingrédients pour une « success story » version 2.



Pour partager vos impressions, rendez-vous sur le forum [UltraSportives](#).

Nos remerciements à [Renault Suisse SA](#) pour l'invitation aux essais presse de ce nouveau Renault Captur.





A lire aussi

[Essai - Renault Twingo GT : Pas assez sport mon fils !](#)

[Essai - Renault Talisman Grandtour : L'Espace se cache dans ce break](#)

[Premier contact - Renault Nouveau Scenic : Le temps de la métamorphose](#)

[Essai - Renault Mégane GT : En attendant la RS...](#)

[Premier contact - Renault Nouvelle Clio : Mise à jour timide mais sans fausse note](#)

[Essai - Renault ZOE : Votre amie branchée écolo](#)

[Essai - Renault Kadjar dCi 130 4WD : Un nouveau-venu qui pourrait bousculer la hiérarchie](#)

[Premier contact - Renault Talisman : Le renouveau à la française](#)

[Essai - Renault Espace Initiale Paris TCe 200 EDC7 : Une nouvelle ère commence...](#)

[Essai - Renault Clio R.S. Trophy 220 EDC : Le Sport enfin de retour dans la Clio !](#)

[Premier contact - Renault Kadjar : Le petit baroudeur qui a de l'ambition...](#)

[Premier contact - Renault Espace : Le grand saut pour la 5ème génération](#)

[Essai - Renault Twingo TCe 90 : Quand la recette change !](#)

[Essai - Renault Mégane RS 275 Trophy : Mégane s'envoie en l'air ?](#)

[Essai - Renault Clio Grandtour GT 120 EDC : "Ersatz d'R.S. ?"](#)

[Essai - Renault Captur TCe 120 EDC : Le baroudeur urbain](#)

[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 !](#)

[Avant-première - Renault Megane RS Mk4](#)

[Présentation - Renault Captur MY2017](#)

[Présentation - Renault TreZor](#)

[Présentation - Renault Alaskan](#)

[Présentation - Renault Nouvelle Clio](#)

[Présentation - Renault Twingo GT](#)

[Présentation - Renault Clio R.S. 16](#)

[Nouveauté - Renault Grand Scenic](#)

[Nouveauté - Renault Koleos](#)

[Présentation - Renault Megane Grandtour](#)

[Présentation - Renault Nouvelle Mégane](#)

[Nouveauté - Renault Talisman Estate](#)

[Nouveauté - Renault Talisman](#)

[Présentation - Renault Sandero R.S.](#)

[Présentation - Renault Duster Oroch](#)

[Présentation - Renault Kwid](#)

[Nouveauté - Renault Kadjar](#)

[Présentation - Renault Espace](#)

[Présentation - Renault Eolab](#)

[Nouveauté - Renault Megane R.S. 275 Trophy-R](#)

[Economie - Renault et Caterham, c'est fini !](#)

[Nouveauté - Renault Megane R.S. 275 Trophy](#)

[Nouveauté - Renault Twingo](#)

[Présentation - Renault Kwid Concept](#)

[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](#)



