



Renault Captur

Lo mejor de dos mundos

Prueba | Renault no podía decidir entre dos opciones. El Modus es el monovolumen compacto de Renault, que necesitaba ser reemplazado. Por otro lado, el segmento de los todoterrenos compactos (mejor conocidos como SUV) es el segmento con mayor crecimiento, y el desarrollo de un modelo nuevo es muy costoso. Qué hacer? Un nuevo Modus? O un SUV compacto? La respuesta era el "Captur": una combinación de monovolumen y SUV.

Renault tiene que defender una buena reputación en el campo de los monovolúmenes o Multi Purpose Vehicles. En los años ochenta del siglo pasado, Renault fue el primero en combinar el espacio de un furgón con el lujo de una berlina.

Los MPV se convirtieron en su corta historia en una cosa cada vez más refrita: eran coches para familias numerosas donde la apariencia era secundaria a las posibilidades prácticas. El Captur por primera vez ha invertido los papeles. Hé aquí un coche que será elegido por su diseño original.



MPV

No se han olvidado del espacio en el interior! Gracias a la entrada elevada (10 centímetros más alta que en el Clio, casi la misma altura que el Scénic) es fácil entrar. El espacio delantero es bueno, a pesar de que los apoyacabezas son algo bajos.

El asiento trasero está puesto sobre rieles para que, dependiendo de la situación, se pueda elegir entre más espacio para las piernas o más espacio para el equipaje. Con el asiento trasero recorrido en su posición más trasera, las piernas tienen suficiente campo: hasta adultos muy largos se sientan cómodamente aquí. Como ilustración: los pasajeros traseros tienen el mismo campo en el Captur como en el Renault Laguna familiar.



Como corresponde a un MPV, el interior tiene un montón de recipientes, cajitas, casillas, ganchos y otras cosas astutas. Muy especial es la gaveta en el salpicadero ("Magic Drawer" en los términos de marketing). En lugar de la casilla con puerto con visagras, el Captur ofrece una gaveta que es más profunda (y más amplia entonces!) que lo acostumbrado.

Ya que el Captur es mucho más que un tradicional MPV, es posible adaptar la apariencia de varias formas al gusto propio del propietario. Este proceso comienza con la pintura en dos colores, que hace que

el coche parezca menos alto. Umbrales, retrovisores, radiador y faros antinieblas son disponibles en colores contrastantes.



Es posible elegir entre un interior oscuro o claro. Luego puedes elegir marcos y paneles en colores opuestos. Especial es la entapizada de los asientos que puedes sacar porque tiene cierres de cremallera y que puedes lavar en la máquina lavadora. Después de un par de años, si lo encuentras necesario, puedes cambiar sencillamente la entapizada completa, y tendrás un interior casi nuevo.

Debajo de su piel, el Captur tiene mucho en común con el Renault Clio. Las únicas partes visibles que son idénticas en ambos coches, son los botones, manivelas y pantallas en el interior. Igual al Clio, el Captur está previsto de "R-Link"; el sistema de comunicación, audio y navegación de Renault. Funciona sencillo, rápido y de forma intuitiva. El coche tiene una muy práctica "pantalla de encendido" que muestra la información más importante después de encender el motor. TomTom se ha encargado de la navegación. Entonces la calidad de los mapas y la planificación de rutas es excelente.



Características de conducción

El Captur está basado en el Renault Clio, lo que es una ventaja grande en la ciudad y en las carreteras pavimentadas. En comparación con otros SUV, el Captur es menos imponente, pero más bien maniobrable y fácil de controlar. Sin embargo, el Captur no es deportivo o desafiante. Maniobrarlo en una calle transitada o pararlo en un garaje pequeño es ningún problema. Además, la opcional cámara de retroceso lo facilita aún más.



El chasis es algo más rígido que el promedio. El Captur entonces inclina poco en curvas rápidas. En curvas largas y rápidas recién se nota bien que el Captur tiene su punto de gravedad más alto que el Clio.

La altura libre desde el piso del Captur es de 20 cms.

Con esto hemos resumido sus capacidades de todoterreno. El Captur no tiene tracción doble, asistente para descenso o cualquier otra tecnología de todoterrenos a bordo. El peso máximo del remolque es algo más reducido que en los SUV más aventureros de otras marcas.

Diésel

El Captur quiere distinguirse de la competencia con más espacio y posibilidades prácticas, pero también con un consumo menor. Entonces han reducido el peso donde era posible. El resultado es proporcional: el Captur pesa casi como una berlina tradicional. Por la construcción alta, la aerodinámica es menos favorable. Como compensación tiene una parrilla activa que abre y cierra de acuerdo a la necesidad de enfriar.



Para esta prueba hemos conducido primero con el motor a diésel de 1.5 litros. Este motor entrega 90 cv / 220 Nm y eso es justo lo que se necesita. Renault ha encontrado un buen compromiso entre prestaciones y bajo consumo. Hay que notar que la aceleración de 60 a 80 kms/h es lenta, el conductor tiene que bajar de marcha. En la mayoría de los demás situaciones no es notable que el Captur sea milagro de economización.

El Captur con caja manual tiene solamente cinco velocidades. Sin embargo, son elegidas de tal forma que el nivel del sonido en la autopista es modesto. La relación entre las velocidades es menos acertada dentro de la ciudad. Con 50 kms/h el motor corre tan

lento que el conductor es tentado de conducir más rápido.

Debajo del velocímetro y cuentarrevoluciones digital hay un indicador ancho que es iluminado en verde, naranja o rojo para indicar si el conductor va de forma económica. Durante la prueba conducimos lo más "verde" posible. A pesar del exigente trayecto llegamos a un modesto consumo de 4.7 litros por 100 kms. Es un valor más que bueno para un SUV, incluso muchas berlinas se pondrían envidiosas de esta cifra!



Gasolina

El que elige un motor a gasolina, tiene la posibilidad de comprarse una caja automática de seis velocidades y de doble embrague. Lamentablemente esta caja no tiene el refinamiento de los ejemplares de la competencia alemana. Por ejemplo, es bien notorio cuando cambia de marcha. Además, el "EDC" (Efficient Dual Clutch) no siempre cambia de marcha en el momento más acertado.

En las montañas el ordenador mantiene deliberadamente una marcha baja para facilitar la subida o poder frenar con el motor. Tampoco siempre es oportuno. Entonces existe la posibilidad de cambiar manualmente, pero para eso no compras una caja automática. Cuando el motor está frío se escucha varios sonidos mecánicos que restan al confort.



El motor a gasolina tiene las mismas buenas prestaciones que el motor a diésel y también es agradablemente económico. Con el Captur a gasolina también estábamos en un trayecto exigente con bastante tráfico urbano y carreteras montañosas muy inclinadas. A pesar de eso, llegamos a un consumo promedio de 6.1 litros por 100 kms. Es más que lo prometido en el folleto, para aún mucho menos que la mayoría de los SUV compactos.

Conclusión

Renault combina el espacio de un monovolumen con el carisma aventurero de un SUV. El resultado se llama "Captur". Es una combinación exitosa en todo aspecto. El Captur se deja comparar sin problemas con todos los SUV en el espacio y las posibilidades prácticas.

Pero el Captur se ve mucho más ágil que el promedio "furgón de familia" gracias al carisma de un SUV y las opciones disponibles para personalizarlo. La posición elevada del conductor y la considero un MPV : el Captur combina de forma convincente lo mejor de ambos. ■



Especificaciones

Renault Captur Intense Energy dCi 90

Dimensiones y pesos



Largo x ancho x alto	412 x 178 x 157 cms
Batalla	261 cms
Peso	1.245 kg
Remolque	620 kg
Remolque frenado	1.200 kg
Contenido del tanque de combustible	45 l
Maletero	377/1235 l
Dimensiones de los neumáticos	205/60R16

Motor y prestaciones



Cilindradas	1461 cc
Cilindros / valvulas	4/2
Potencia	90 cv @ 4000 rpm
Par motor	220 Nm @ 1750 rpm
Tracción	ruedas delanteras
Aceleración de 0 a 100 km/h	13,1 seg.
Velocidad máxima	171 kms/h
Consumo promedio	3,7 l / 100 kms
Consumo urbano	4,2 l / 100 kms
Consumo extraurbano	3,4 l / 100 kms
Emision CO2	95 grs/km

Precio

Precio	€ 18.350
Modelo mas barato	€ 15.200