

O novo Captur da Renault

Em termos de vendas globais, os SUV mais vendidos são da gama média e japoneses (RAV-4 e CR-V). Todavia, este pequeno SUV cresceu e conta agora com mais argumentos. Alguns visíveis e outros nem por isso. Desde a comercialização em 2013 o Captur ultrapassou o milhão e meio de unidades. Para um futuro próximo e num segmento que se advinha tornar-se mais competitivo, a Renault fez evoluir o Captur em duas vertentes: uma estrutural partindo de novas plataformas e motorizações; uma outra com base nas sustentabilidade, mobilidade e conectividade. Na sequência do “drive the change” e para seis anos, a marca do losango criou o “drive the future” traduzido como uma metamorfose do veículo. O novo Captur não deixou de ser um automóvel, mas passou a ter uma alargada panóplia de funções quotidianas.

No comprimento total (4.228 mm) o Captur cresceu 110 mm, registando-se um aumento na volumetria da bagageira (+ 81 litros) que agora chega aos 536 litros ou 1.275 mediante rebatimento dos bancos posteriores. Além do habitual rebatimento, os assentos traseiros que concedem pouco mais de metro e meio de comprimento (1.570 mm) na bagageira, os assentos traseiros permitem o ajuste longitudinal até 160 mm.

preço-base	isv	iva	despesas	pvp
19.702,33	1.265,15	4.822,52	---	25.790,00

Entrada	Prazo	Km	Revisões	Docs	Pneus	Seguro	Renda €
0%	48 meses	100.000	sim	sim	sim	sim	359,00*

* iva incluído

Outras medidas que cresceram foram a distância entre vias e cota de largura (ambas + 20 mm) como reflexo da aplicação da nova plataforma CMF-B, que permitirá ir muito mais além com o Captur! O modelo passa a global e com comercialização em todos os continentes (o plano inclui uma fábrica chinesa); o modelo passa a ser estratégico para a Aliança; será o primeiro de 12 modelos a receber as motorizações híbridas “e-tech plug-in” a caminho da electrificação, que deverá estar terminada em 2022. As novas cotas permitem melhorias visíveis na habitabilidade e bagageira, num automóvel que concede satisfatórias acessibilidades, melhores aos lugares dianteiros do que aos traseiros. Uma vez no interior, é fácil encontrar uma boa posição de condução, ainda que face à estatura de quem se sentar ao volante, seja preciso ajustar o volante, a coluna de direcção e altura do assento, por forma a encontrar um bom compromisso entre acessibilidade e posição de condução. Bem posicionados, os comandos estão mais ergonómicos enquanto um “tablet” de 9,3” e orientação vertical, acaba por ser por ser eficiente para chegar às funções de áudio, navegação, viagem, informação, entre outras. Na zona central a consola

condiciona a mobilidade, enquanto um dos espaços de arrumos desliza longitudinalmente.



Aos comandos da versão a gasolina (130 cv) com transmissão automatizada (7EDC), as primeiras impressões revelam um automóvel mais refinado, tanto ao nível da filtragem das vibrações como da insonorização do 1.3, cuja utilização se revelou versátil sem acentuar as “performances”. No entanto e através do tal visor tátil, é possível seleccionar o modo “eco”, “sport” ou “my sense” com este último a permitir a personalização. Menos suave nos arranques e passagens de 1^a para 2^a, este Tce concede suavidade na utilização, com um bom desempenho dinâmico das suspensões e travões. Em termos de posição de condução e como já foi referido, esta tem de ser conjugada com as cotas de acessibilidade, sendo a esta mais favorável uma posição mais baixa. No entanto e face ao anterior modelos, gostámos mais dos ângulos de visibilidade do novo modelo, cuja forma dos pilares ‘C’ continuam a penalizar a visibilidade para a traseira. Neste ponto, a existência de visão 360° e sensores de estacionamento resolvem a questão. Num breve contacto ao volante e na habitual escolha de percursos mistos (AE+EN+Urbano) obtivemos 6,8 litros/100 km à média de 35,8 km/h. Na classificação EuroNCAP o novo Captur obteve cinco estrelas.

Gostámos -

Gostámos +