



Chevrolet Captiva

Groeten uit Poprad

Autotest | Het moest er van komen. Alhoewel het voormalige Daewoo nog steeds de wortels in Korea heeft, is het bedrijf onder Amerikaanse leiding onder de naam Chevrolet verder ontwikkeld. Nog steeds volgt het merk de succesvolle Koreaanse traditie van veel auto voor weinig geld. Maar als de Amerikanen iets kunnen dan is het wel het bouwen van SUV's. De eerste SUV van het nieuwe Chevrolet is daarom nu een feit. Om te bewijzen dat de Captiva zijn mannetje staat, volgt een spectaculaire kennismaking in de hoge Tatra, het gebergte tussen Polen, Slowakije en Oekraïne.

Volgens de toeristische informatie is het in de hoge Tatra twee maanden per jaar zomer, de rest is winter. Volgens de inwoners is dat veel te optimistisch gedacht. Terwijl in Nederland de mussen van het dak vallen van de warmte, wordt het Slowaakse dorpje Poprad getergd door striemende regen en koude wind. De wegen hebben sterk te lijden van dit klimaat en daarom is het logisch de Captiva juist hier te testen.

Comfort

Het probleem bij de ontwikkeling van iedere SUV is het vinden van de juiste balans tussen comfort, wegligging en terreinwaardigheid. Als bijvoorbeeld de wegligging voorop wordt gesteld, zullen de terreinwaardigheid en het comfort daar in de regel onder lijden. Veel fabrikanten maken daarom een duidelijke keuze, maar Chevrolet wil scoren op alle drie de vlakken.

Het comfort is in ieder geval goed. De wegen op het grensgebied van Polen en Slowakije hebben op z'n

zachtst gezegd achterstallig onderhoud. In sommige dorpen is simpelweg nooit geasfalteerd. Toch biedt de Captiva zo veel comfort dat de inzittenden niet schudden en stuiteren op de stoelen.



De grootste beroering komt van de omgeving, waar de tijd zo'n 50 jaar heeft stilgestaan. Hier bewerkt men

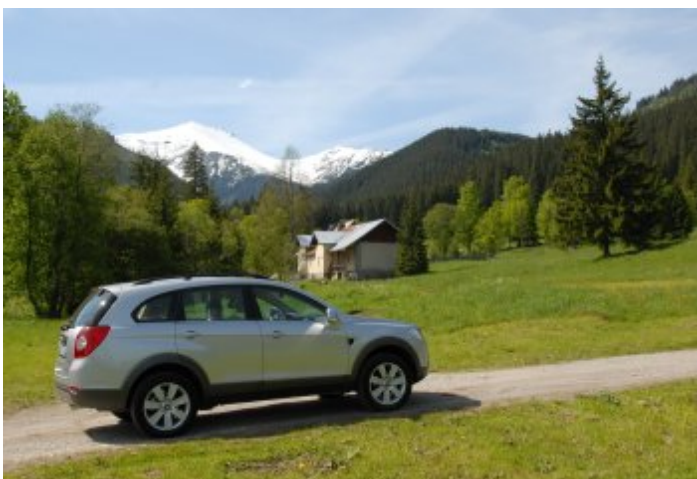
het land nog met paard-en-wagen en hier loopt het vee nog los door het dorp. Een vliegende schotel zou hier niet meer sensatie geven dan de modern vormgegeven Captiva.

De Captiva is kleiner dan de directe concurrenten, maar biedt toch minstens zoveel binnenruimte. In Nederland wordt de auto standaard geleverd als zevenzitter en zelfs de ruimte op de achterste twee zitplaatsen is bovengemiddeld.

Het interieur is strak vormgegeven in dezelfde stijl als de Epica. Geheel volgens Chevrolet-traditie biedt de Captiva steeds iets meer dan de koper verwacht. Airconditioning, een separaat te openen achterraut, een audiosysteem, parkeerhulp en elektronische stabiliteitscontrole zijn allemaal standaard vanaf de basisuitvoering.

Wegligging

De Captiva heeft zich bewezen als een comfortabele auto. Tegelijkertijd is het onderstel niet zo zacht dat de bestuurder geen enkel gevoel heeft met het wegdek of de banden. Ook in de bochten laat de Captiva zich goed aanvoelen. Dan blijkt bovendien dat Chevrolet de Captiva een uitzonderlijk goede wegligging heeft meegegeven.



Ondanks de hoogte van de auto, helt de Captiva nauwelijks over in de bochten en duikt de auto bij hard remmen niet direct in de veren. Dat geeft vanaf het eerste moment een zeker gevoel en dat is nog wel

eens anders bij auto's als deze.

Daarbij heeft Chevrolet geprobeerd de auto kleiner te laten voelen dan hij eigenlijk is. Daarom voelt de Captiva in kleine dorpjes niet als een onmogelijk grote SUV en hoeft de bestuurder in druk verkeer niet naar beneden te kijken om het overige verkeer te zien. Kortom: de Captiva weet te overtuigen met prima comfort en een veilig weggedrag.

Prestaties

De Captiva is leverbaar met drie verschillende motoren: een 2.4 liter viercilinder benzinemotor, een 3.2 liter zescilinder benzinemotor en een 2.0 liter viercilinder dieselmotor. Wie kiest voor de lichtste motor (136 pk / 220 Nm) wordt ieder moment van iedere rit wijze aan die keuze herinnerd. De prestaties op de buitenweg zijn matig, in bergachtig terrein zelfs onvoldoende.



Vaak moet naar de tweede versnelling worden teruggeschakeld, waarna de viercilinder veel toeren moet maken om de 1.760 kg wegende SUV op snelheid te houden. Bovendien bestaat een enorm gat tussen de tweede en derde versnelling, waardoor de auto na het schakelen vrijwel meteen in snelheid terugvalt. In het vlakke Nederland is dit geen probleem, maar ook daar is de Captiva 2.4 bepaald geen snelle auto.



Daarom is ook gereden met de dieselmotor (150 pk / 320 Nm) en die maakt de Captiva tot een veel aangenaamere auto. Deze eerste dieselmotor van Chevrolet, maakt de Captiva sneller, zuiniger én schoner (een roetfilter is standaard) dan de benzinemotor. De zelfontbrander is niet de meest verfijnde op de markt (geluidsproductie / trilling), maar de prestaties zijn prima. De Captiva diesel heeft altijd voldoende reserve in huis en voelt zich prima thuis zowel op de openbare weg als in het terrein.

Terreinwaardigheid

Het lekkerste is bewaard voor het laatste, want de Captiva kan daadwerkelijk de gebaande paden verlaten. Deze SUV ziet er niet alleen stoer uit. Alleen de absolute basisuitvoering met de lichtste motor en het eenvoudigste uitrustingsniveau is voorzien van tweewielaandrijving.

Alle andere versies zijn voorzien van vierwielaandrijving die afhankelijk van de situatie alle kracht naar de voorwielen stuurt (normale situatie) of over de voor- en achterwielen verdeelt (terreinrijden). Het voordeel van dit volautomatische systeem is dat het brandstof bespaart, het nadeel is dat de Captiva niet geschikt is voor zwaar terrein.



In het terrein blijkt de beperkte bodemvrijheid (de bodem is voorzien van beschermplaten) de grootste beperking. De vierwielaandrijving springt in de meeste gevallen snel genoeg bij, zodat lichte en middelzware terreinproefjes goed worden doorstaan. Opnieuw is de Captiva goed controleerbaar. In bijvoorbeeld een diep spoor kan daarom gemakkelijk de maximale grip worden gevonden.

De Captiva is niet voorzien van lage gearing of speciale terreinbanden. Deze auto is bedoeld als alledaagse alleskunner, maar niet als werkpaard voor zwaar terrein. Als alternatief voor lage gearing is standaard voorzien in een afdalingshulp. Hiermee daalt de Captiva na een druk op de knop met maximaal 15 km/u af. Dat gaat met onheilspellende geluiden van het mechaniek, maar het functioneert probleemloos. Voor afdalen is dit een bruikbaar alternatief voor lage gearing, extreem klimmen blijft lastig zonder lage gearing.



In het Tatra-gebergte komt de Captiva op plekken die zo onvoorstelbaar mooi zijn dat het landschap op een levende ansichtkaart lijkt. Dit is waar een SUV voor is bedoeld: avontuurlijk reizen en plaatsen ontdekken waar de gemiddelde toerist nooit komt.

Conclusie

Het is een mooi recept: Koreaanse efficiency en slimheid gecombineerd met Amerikaanse vormgeving en off-road techniek. Het concept van de Captiva is goed doordacht, de rijeigenschappen zijn vooral gebalanceerd. Daarom is de Captiva geschikt voor dagelijks woon-werk verkeer, maar leent de auto zich wanneer dat mag voor het nodige avontuur. De 2.4 liter basismotor is een afrader, de dieselmotor maakt de Captiva juist tot een prima kilometervreter.

Ondanks de scherpe prijs, is de standaarduitrusting bovengemiddeld rijk. De afwerking is van een hoog niveau en de Captiva geeft op geen enkel punt het gevoel van een budgetauto. Kortom: de reis naar het altijd gure Poprad was een succes, want de Captiva heeft zich overtuigend bewezen. ■



Specificaties

Chevrolet Captiva 2.0D Executive

Maten en gewichten

Lengte x breedte x hoogte	464 x 185 x 176 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	1.820 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	465/930 l
Bandenmaat	235/60R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	1991 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4000 tpm
Koppel	320 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10,6 sec.
Topsnelheid	186 km/u
Verbruik gemiddeld	7,4 l / 100 km
Verbruik stad	9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	6,5 l / 100 km
CO2 uitstoot	197 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 46.775,-
Prijs instapmodel	€ 37.695,-