



Chevrolet Captiva

Nieuwe energie

Autotest | Vakantie is meer dan alleen uitrusten. Het is vooral opladen om daarna weer nieuwe energie te hebben. De Chevrolet Captiva is dankzij nieuwe motoren en een fris uiterlijk weer helemaal klaar voor de toekomst. En juist een auto als de Captiva leent zich bij uitstek voor avontuurlijke vakanties in de sneeuw. Tijd voor een hernieuwde kennismaking in de sneeuw van Innsbruck (Oostenrijk).

De Chevrolet Captiva is een zogenaamde "SUV": een "Sports Utility Vehicle". Een SUV is afgeleid van een terreinauto, maar vaak ligt de nadruk zo sterk op luxe en comfort dat de terreinwaardigheid tot nul is gereduceerd. De Captiva behoort tot het handjevol SUV's dat zich nog daadwerkelijk thuisvoelt in het terrein en daarom meer is dan alleen een modestatement.

De terreinwaardigheid is te danken aan slimme elektronica; de Captiva heeft geen mechanische hulpmiddelen (zoals "lage gearing" of "diff-locks"). Het belangrijkste wapen in het terrein is vierwielaandrijving. In de regel wordt de kracht van de motor op de voorwielen overgebracht. Wanneer de elektronica detecteert dat grip vermindert, krijgen ook de achterwielen vermogen toebedeeld. Dat werkt in de meeste gevallen prima, maar een enkele keer werkt het systeem te traag en komt de Captiva toch tot stilstand.



Daar staat tegenover dat niet-permanente vierwielaandrijving minder brandstof kost dan het continu aandrijven van alle vier de wielen. Omdat de Captiva vooral zal worden gebruikt op de verharde weg en slechts sporadisch in het terrein, heeft Chevrolet wel degelijk de juiste keuze gemaakt (bovendien is het instapmodel ook leverbaar met alleen voorwielaandrijving).

Terreinrijden wordt makkelijk gemaakt dankzij "afdaalhelp". Deze kwam in de Oostenrijkse sneeuw meer dan eens van pas. Zelfs wanneer het wegdek zo glad is dat remmen of accelereren niet mogelijk is zonder glijden, beperkt de computer de maximumsnelheid tot 30 km/u. En belangrijker: de afdaalhelp houdt de Captiva bestuurbaar. Ook in de achteruit en zelfs in neutraal is de afdaalhelp effectief; er kan daarom straffeloos op een afdaling worden geschakeld zonder dat de snelheid plotseling toeneemt.



De bodemvrijheid is prima en ook de wielen staan zo ver op de hoeken dat de Captiva probleemloos hellingen en obstakels van enige betekenis kan overwinnen. Ook op dat punt komt de Chevrolet verder dan sommige luxe SUV's.

Benzine

De aanleiding voor deze nieuwe testrit, is de introductie van nieuwe motoren. Eerst is gereden met het topmodel: de 3.0 liter zescilinder benzinemotor. Deze vervangt de 3.2 liter zescilinder, maar levert

ondanks de iets geringere inhoud iets meer vermogen (258 pk / 288 Nm). Desondanks is de nieuwe top-uitvoering geen aanrader. Het maximale vermogen komt namelijk pas bij een zeer hoog toerental vrij en daarom ontbreekt het machtige gevoel dat een zescilinder zou moeten geven.



De zescilinder is altijd gekoppeld aan een zestraps automaat en dat is geen geslaagde combinatie. De automaat doet er alles aan om het verbruik zo laag mogelijk te houden. Zodra de gewenste kruissnelheid is bereikt, wordt zo'n hoge versnelling gekozen dat de snelheid direct weer terugloopt. Dit maakt het rijden onrustig en geeft het gevoel dat deze "snelste" Captiva niet wil presteren.



Dit karakter kan worden gecompenseerd door de "eco"-modus uit te schakelen, maar ook dan voelt de automaat de bestuurder niet goed aan. De enige oplossing is zelf sequentieel te schakelen, maar daarvoor kiest de klant geen automaat.

Diesel

De vakantiepret werd juist verhoogd door de uiterst prettige 2.2 liter dieselmotor (184 pk / 400 Nm). Deze is gekoppeld aan een handgeschakelde zesversnellingsbak en die combinatie voelt als een compleet andere auto dan de "Captiva 3.0 V6". Het bedienen van de koppeling en de versnellingshendel vergt enige spierkracht, maar dat past juist bij het robuuste karakter van de auto.

De dieselmotor is al bij lage toerentallen bijzonder sterk. Het beklimmen van heuvels lukt al met iets meer dan 1.500 toeren per minuut en dan nog is zoveel reserve voorhanden dat een licht tikje op het gaspedaal voldoende is voor een directe versnelling. Meer praktisch voor buiten de vakantieperiode: in de derde versnelling kan de Captiva bijna afzakken tot kruissnelheid en dan nog kan moeiteloos worden opgetrokken zonder schakelen.

Alhoewel Chevrolet benadrukt dat de nieuwe motoren zuiniger met brandstof omspringen dan de voorgangers, schitteren zaken als een schakelindicator of stop/start-mechanisme door afwezigheid. Alle motoren doen hun werk in bijna volmaakte stilte, waardoor de Captiva zich goed leent voor het afleggen van lange afstanden.



SUV's hebben door hun enorme omvang, en vooral het bijbehorende hoge zwaartepunt, vaak een matig weggedrag. Zeker wanneer een SUV dan ook nog terreinwaardig moet zijn, is het moeilijk om het weggedrag van een gewone personenauto te benaderen. Chevrolet is hier echter prima in geslaagd. Het is niet of nauwelijks nodig om de rijstijl aan te passen.

Wel is de Captiva in absolute zin zeer groot, waardoor het geen praktische auto is voor gebruik in de stad. Een auto van deze omvang is niet alleen onhandelbaar in druk verkeer, menig parkeervak is ook te klein.

Ruimte

Daar staat tegenover dat de binnenruimte meer dan royaal is. Het interieur is voor modeljaar 2011 aangepast met nieuwe materialen en dat geeft een kwalitatief hoogwaardigere uitstraling. Ook op dit punt kan de Captiva zich daarom weer meten met SUV's die recenter zijn geïntroduceerd.



geeft de Captiva nieuwe energie voor de komende jaren. ■

Ook het standaard aanwezige audio- en navigatiesysteem is opgewaardeerd. De stem die de instructies van het navigatiesysteem uitspreekt klinkt soms wat kunstmatig, maar dat maakt het niet minder duidelijk. Heel slim is de USB-aansluiting voor een mp3-speler diep in de middentunnel, nog onder de bekerhouders. Een per ongeluk achtergelaten mp3-speler ligt daarom niet in het zicht van kwaadwillenden.

Wat is gebleven, is de overvloedige ruimte. Voorin zijn de hoofd- en beenruimte royaal. Ook achterin zitten twee volwassenen prima. Achter de achterbank zijn twee extra stoelen te vinden en ook daar is de ruimte bovengemiddeld goed. Prettige vakantie!

Conclusie

De Chevrolet Captiva is in 2006 geïntroduceerd. Nog altijd scoort de Captiva prima als het gaat om binnenruimte, terreinwaardigheid en een scherpe prijs/prestatie verhouding. Om ook op andere punten concurrerend te blijven, heeft de Captiva voor modeljaar 2011 een nieuw uiterlijk, een aangepast interieur, een opgewaardeerde uitrusting en nieuwe motoren gekregen. De visuele aanpassingen zorgen ervoor dat de uitstraling hoogwaardiger werd.

De nieuwe 3.0 V6 benzinemotor is helaas geen aanrader: deze presteert matig en de automaat voelt de bestuurder niet goed aan. De 184 pk sterke 2.2 liter dieselmotor is juist een regelrechte aanrader: deze krachtbron is sterk, stil en relatief zuinig. Dat



Specificaties

Chevrolet Captiva 2.2D LTZ

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	467 x 187 x 176 cm
Wielbasis	271 cm
Gewicht	n.b.
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	2.000 kg
Tankinhoud	65 l
Bagageruimte	97/1577 l
Bandenmaat	235/60R17

Motor en prestaties



Motorinhoud	2231 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	184 pk @ 3800 tpm
Koppel	400 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	6,4 l / 100 km
Verbruik stad	7,9 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,6 l / 100 km
CO2 uitstoot	170 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 45.995,-
Prijs instapmodel	€ 37.695,-