



Chevrolet Captiva

Grüße aus Poprad

Autotest | Es musste ja so kommen. Daewoo heißt jetzt Chevrolet und die amerikanische Leitung prägt dem koreanischen Hersteller ihren Stempel auf. Der Autobauer hält sich noch immer an die erfolgreiche koreanische Devise "Viel Auto für wenig Geld". Aber die Spezialität der Amerikaner - ein SUV - darf dabei natürlich nicht fehlen. Darum steht vor uns jetzt das erste SUV von Ex-Daewoo Jetzt-Chevrolet. Damit der Captiva sich auch wirklich beweisen kann, sind wir in der Hohen Tatra verabredet, mitten in den Bergen, irgendwo zwischen Polen, der Slowakei und der Ukraine.

Die Touristeninformation behauptet, in der Hohen Tatra sei zwei Monate im Jahr Sommer, der Rest Winter. Die Dorfbewohner halten diese Aussage allerdings für Schönfärberei. Während zu Hause alles und jeder fast eingeht vor Hitze, peitscht hier in Poprad, einem kleinen Dorf in der Slowakei, kalter Wind den strömenden Regen durch die Straßen. Dementsprechend sehen die Straßen auch aus. Genau die richtige Teststrecke für den Captiva also.

Komfort

Bei der Entwicklung eines SUV liegt das Problem immer darin, die richtige Balance zwischen Komfort, Straßenlage und Geländegängigkeit zu finden. Wenn beispielsweise das Hauptaugenmerk auf der Straßenlage liegt, werden Geländegängigkeit und Komfort darunter in aller Regel leiden. Viele Hersteller legen sich deshalb auf einen Schwerpunkt fest. Chevrolet will sie aber alle unter einen Hut bekommen.

Der Komfort ist jedenfalls schon einmal prima. Die Straßen im Grenzgebiet zwischen Polen und der Slowakei sind - gelinde gesagt - nicht gerade in perfektem Zustand. In manchen Dörfern wurde noch nie asphaltiert. Trotzdem schüttelt es uns im Captiva nicht umher.



So können wir die Umgebung, in der die Zeit vor 50

Jahren stehen geblieben zu sein scheint, ungestört genießen. Hier wird der Acker noch mit Pferd und Wagen bearbeitet und das Vieh läuft frei durchs Dorf. Ein Ufo könnte hier nicht mehr Aufsehen erregen als der modern designte Captiva.

Obwohl der Captiva kleiner ist als seine direkten Konkurrenten, bietet er mindestens ebensoviel Innenraum. In der 7-Sitzer-Version bieten selbst die hintersten beiden Plätze noch überdurchschnittlich viel Raum.

Die Formgebung im Innenraum folgt den gleichen klaren Linien wie beim Epica. Dabei bietet der Captiva in guter Chevrolet-Tradition immer etwas mehr, als man erwartet. Klimaanlage, Heckscheiben-Fernentriegelung, Stereoanlage, Einparkhilfe und ESP sind schon beim Basismodell Standard.

Straßenlage

Dass der Captiva durchaus komfortabel ist, haben wir also festgestellt. Dabei ist das Fahrwerk aber nicht so weich, dass der Fahrer kein Gefühl mehr für den Fahrbahnbelag oder die Reifen hätte. Auch in der Kurve hat man ein gutes Gefühl für den Captiva. Da merkt man dann außerdem, dass Chevrolet ihm eine außerordentlich gute Straßenlage verpasst hat.



Trotz seiner Höhe neigt sich der Captiva in der Kurve kaum und sinkt beim Bremsen nicht gleich in die Federung. So fühlt man sich vom ersten Moment an

sicher, und das ist bei Autos dieser Klasse nicht selbstverständlich.

Chevrolet hat darauf hingearbeitet, dass der Captiva nicht das Gefühl eines übergroßen Autos vermittelt. Da sich der Captiva kleiner anfühlt als er ist, kommt man sich in den kleinen Dörfern nicht wie ein Elefantenführer vor und muss man im Verkehr nicht nach unten schauen, um zu sehen, was um einem herum passiert. Zum prima Komfort kommt also auch eine sichere Straßenlage.

Leistung

Den Captiva gibt es mit drei Motoren: Einem 2,4-Liter-Vierzylinder Benzinmotor, einem 3,2-Liter-Sechszylinder Benzinmotor und einem 2,0-Liter-Vierzylinder Dieselmotor. Falls man sich für den leichtesten Motor (136 PS/ 220 Nm) entscheidet, wird man an diese Wahl auf jeder Fahrt schmerzlich erinnert. Auf der Landstraße ist die Leistung mäßig, im Gebirge stößt sie definitiv an ihre Grenzen.



Oft müssen wir in den zweiten Gang zurück schalten, sodass der Vierzylinder auf Hochtouren läuft, um die 1.760 kg des SUV in Bewegung zu halten. Dazu kommt, dass der Übersetzungsunterschied zwischen dem zweiten und dritten Gang groß ist und das Auto nach dem Schalten deshalb sofort an Fahrt verliert. Im Flachland ist das weniger ein Problem, aber auch dort ist der Captiva 2.4 bestimmt kein besonders schneller Wagen.



Daher haben wir uns für den Diesel (150 PS / 320 Nm) entschieden, mit dem es sich viel angenehmer fährt. Chevrolets erster Diesel macht den Captiva schneller, sparsamer und sauberer (Partikelfilter ist Standard) als die Benzinversion. Der Motor ist dabei nicht die am höchsten entwickelte Version auf dem Markt (Lautstärke / Schwingungen), aber die Leistung ist top. Der Diesel-Captiva hat immer genug Reserven und kommt sowohl auf der Straße als auch im Gelände prima zurecht.

Geländegängigkeit

Das Schönste haben wir uns für den Schluss aufgehoben: Mit dem Captiva kann man die ausgetretenen Pfade wirklich verlassen. Das ist zur Abwechslung ein SUV, das auch hält, was sein Aussehen verspricht. Nur in der absoluten Minimalversion mit dem leichtesten Motor und der einfachsten Ausstattung fährt der Captiva mit Zweiradantrieb.

Bei allen anderen Versionen leitet der Allradantrieb die Antriebskraft entweder komplett auf die Vorderräder (bei normalen Fahrbedingungen) oder verteilt sie auf Vorder- und Hinterräder (im Gelände). Die automatische Steuerung senkt den Verbrauch, macht den Captiva aber auch untauglich für schweres Gelände.



Offroad ist der schwächste Punkt die relativ geringe Bodenfreiheit (durch die Unterboden-Schutzplatten). Der Allradantrieb wird meist schnell genug zugeschaltet, sodass der Captiva unsere leichten und mittelschweren Geländetests besteht und dabei gut kontrollierbar bleibt. Beispielsweise findet er auf matschigen, ausgehöhlten Feldwegen leicht die maximale Haftung.

Über niedrige Übersetzungen oder Spezial-Geländereifen verfügt der Captiva allerdings nicht. Dieses Auto ist als Alleskönner für den Alltagsgebrauch konstruiert, nicht als Arbeitstier fürs Gelände. Statt einer niedrigen Übersetzung findet man eine Bergabfahrkontrolle. Auf Knopfdruck lässt sich damit die Gefällefahrt im Captiva auf maximal 15 km/h begrenzen. Das geht zwar mit schreckenerregenden Geräuschen der Mechanik einher, funktioniert aber problemlos. Für das Gefälle ist das eine brauchbare Alternative zu einer niedrigen Übersetzung, starke Steigungen sind ohne diese aber nur schwer zu bewältigen.



Im Tatra-Gebirge kommen wir mit dem Captiva an Orte, die so unvorstellbar schön sind, dass man immer meint, eine zum Leben erweckte Ansichtskarte vor sich zu haben. Dafür ist ein SUV gedacht: Abseits der Wege zu reisen und Flecken zu entdecken, die der Durchschnittstourist nie zu sehen bekommt.

Fazit

Ein schönes Rezept: koreanische Effizienz und Erfindergeist gepaart mit amerikanischer Formgebung und Offroad-Technik. Das Konzept des Captiva ist gut durchdacht und die Fahreigenschaften sind ausgewogen. Daher ist der Captiva sowohl für den Weg zur Arbeit geeignet als auch für den Abenteuerurlaub. Der 2,4-Liter-Basismotor muss nicht sein, mit dem Diesel dagegen wird der Captiva zum prima Kilometerfresser.

Trotz des günstigen Preises ist die Standardausstattung überdurchschnittlich. Die Verarbeitung ist tadellos und auch sonst merkt man dem Captiva in keinem Punkt seinen günstigen Preis an. Alles in allem war die Reise ins kalte Poprad ein Erfolg, denn der Captiva hat sich ausgezeichnet bewährt. ■



Technische Daten

Chevrolet Captiva 2.0D LT Executive

Maße und Gewichte

Länge x Höhe x Breite	464 x 185 x 176 cm
Radstand	271 cm
Leergewicht	1.820 kg
Anhänger	750 kg
Bremsgewicht Anhänger	2.000 kg
Tankinhalt	65 l
Gepäckraum	465/930 l
Reifen	235/60R17

Motor und Leistung



Motorinhalt	1991 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	150 PS @ 4000 U/min
Drehmoment	320 Nm @ 2000 U/min
Antrieb	Allradantrieb
Beschleunigung 0 - 100 km/h	10,6 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	186 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	7,4 l / 100 km
Vebrauch Stadt	9 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	6,5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	197 gr. / km

Preis

Preis	€ 33.890
Grundpreis	€ 22.490