

## Chevrolet Captiva 2.0 D LT Sport 4WD (DPF)

Fünftüriger SUV der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

### ADAC Testergebnis

**Note 2,7**

Wer den Captiva mit sportlicherer Optik haben möchte, für den bietet Chevrolet nun das Sport-Paket für die Top-Ausstattungsline an. Dieses Paket enthält unter anderem neben Innen-Applikationen in Carbonoptik und rot-schwarzen Ledersitzen auch Chrom- und Silberapplikationen an der Karosserie, schöne Alufelgen und zwei - zugegebenermaßen etwas peinliche - Auspuffblenden. Der fesche Allradler macht aber nicht nur optisch was her, sondern weiß ebenso mit inneren Werten zu überzeugen. So gibt es beispielsweise bis zu sieben Sitzplätze, die auf kurzen Distanzen sogar Erwachsenen zugemutet werden können. Die Bedienung ist einfach und verständlich, das Fahrwerk insgesamt sicher und mit ESP gedopt. Auch sonst gibt es viel Ausstattung, Klimaautomatik und allerlei elektrische Helferlein sind Serie. Der Turbodiesel schlägt sich in dem fast zwei Tonnen schweren Auto wacker, unterstützt durch die sehr kurze Getriebeübersetzung - der Schaltbox fehlt aber dringend ein sechster Gang. Im zur Zeit sehr erfolgreichen Segment der kleinen Geländewagen für den Asphalt ist Chevrolet mit dem Captiva also sehr gut aufgestellt. Zu Preisen ab 25.090 Euro (Frontantrieb, 5 Sitzer) und knapp 36.400 Euro für das getestete Modell (Allrad, 7 Sitzer, Vollaussstattung Serie). **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** BMW X3, Ford Kuga, Hyundai Santa Fe, Nissan X-Trail, Opel Antara, Renault Koleos, Toyota RAV4, Volvo XC60, VW Tiguan.



- + großer, variabler Kofferraum
- + bis zu 7 Sitzplätze
- + einfache Bedienung
- + umfangreiche Serienausstattung
- + sicheres Fahrwerk
- + standfeste Bremsen
- + geschlossener Partikelfilter

- etwas langer Bremsweg
- hoher Verbrauch

### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,4**

#### Verarbeitung

**Note: 2,3**

- + Die Verarbeitung der Karosserie hinterlässt auch bei genauer Betrachtung einen guten Eindruck; unlackierte Kunststoffblenden an den Stoßfängern und an den Seitenflanken schützen die Karosserie vor kleineren Beschädigungen. Im Innenraum gefallen die Optik des Armaturenbrettes und die Kunststoffblenden in Carbonlook, die zweifarbige Lederausstattung und haptisch angenehme Kunststoffe verleihen einen Hauch von Luxus. Das Reserverad ist praktisch und Platz sparend unter dem Kofferraumboden untergebracht. Die Anhängelast bei Anhängern mit Bremse kann bis zu 2.000 kg betragen. Auf der stabilen Dachreling dürfen 100 kg Gepäck aufgeladen werden.
- Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man mit höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf. Das beschädigte Rad kann nur im Innenraum mitgenommen werden. Der Motorraum ist von unten zufriedenstellend gegen eintretenden Schmutz geschützt; der Unterboden aber ist stark zerklüftet und hat viele "Hohlräume". Als "Auffahrschutz" vorne

und hinten dienen nur silber lackierte Kunststoffapplikationen.

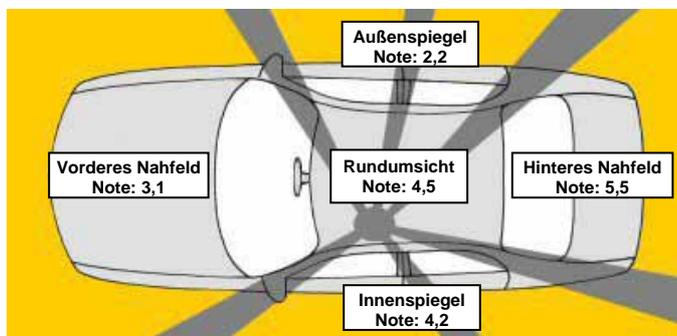
#### Sicht

**Note: 3,4**



Die hohen Kopfstützen im Fond und die breiten Dachsäulen schränken die Sicht doch erheblich ein.

- + Der Fahrer sitzt erhöht und hat nach vorne einen guten Überblick. Die Außenspiegel sind groß, beheizbar und elektrisch anklappbar. Das Fahrzeug ist serienmäßig hinten mit einer akustischen Einparkhilfe ausgestattet.
- Zwar blendet der Innenspiegel automatisch ab, sein Blickfeld ist aber recht klein. Die voluminösen Dachpfosten im Fahrgastraum, die hinteren Kopfstützen und die hohe Unterkante der Heckscheibe stören bei der Sicht nach hinten; Hindernisse auf der Fahrbahn sind schwieriger zu erkennen. Deshalb schneidet der Captiva bei der ADAC-Rundumsichtmessung schlecht ab.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

### Ein-/Ausstieg

**Note: 2,4**

- Die großen, hohen Türen ermöglichen ein nahezu aufrechtes Einsteigen, man muss aber die Beine wegen des hohen Bodens weit anheben.
- + Türen und Heckklappe lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln. Auch die Heckscheibe kann auf Knopfdruck separat geöffnet werden. Die Follow-me-Home-Funktion beleuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug beim Auf- und Abschließen der Türen noch für einige Sekunden.
  - Beim Parken an Steigungen sind die Türaufhalter zu schwach. Die Türschweller fallen recht breit aus, an ihnen kann man sich beim Ein- und Aussteigen leicht die Kleidung verschmutzen. Kleinere Personen (unter 1,70 m) können nicht so bequem einsteigen, weil sie zu den Sitzen hochsteigen müssen. Der Zustieg zu den hintersten Notsitzplätzen ist für Erwachsene beschwerlich, obwohl sich die kompletten Rücksitze vorklappen lassen.

### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 1,5**



Mit 450 l Kofferraumvolumen bietet der Captiva mehr Platz für das Gepäck als die Konkurrenten Nissan X-Trail (390 l) oder Toyota RAV (400 l).

- + Der Kofferraum fasst 450 l, bei vorgeklappter Rücksitzbank erweitert sich das Volumen auf 850 l (jeweils gemessen bis zur Fensterunterkante). Das Gepäckabteil lässt sich auch über einen großen Bereich bis unter das Dach nutzen.
- Werden die Notsitze genutzt, reduziert sich das Kofferraumvolumen auf 90 Liter.

### Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 2,0**

- + Die Kofferraumklappe lässt sich sehr leicht öffnen und schließen, die Ladeöffnung fällt angenehm groß aus. Zum Einladen kleiner Gegenstände ist die Heckscheibe separat zu öffnen (von außen mit der Fernbedienung zu entriegeln) - allerdings ist die Unterkante der Öffnung dann so hoch, dass sich der Nutzen schon in Frage stellt. Eine großes Licht am Dachhimmel leuchtet den Kofferraum aus.
- Das Gepäck muss beim Einladen weit angehoben werden, weil die Ladekante und der Kofferraumboden 77 cm hoch sind; immerhin stört keine innere Bordwand, beim Ausladen kann das Gepäck direkt herausgezogen werden.



Die Scheibe der Heckklappe lässt sich separat öffnen.

### Kofferraum-Variabilität

**Note: 1,5**

- + Rücksitzlehne und -bank sind asymmetrisch geteilt, der Klappmechanismus lässt sich leicht bedienen; durch Vorklappen der Lehnen entsteht ein durchgehender ebener Boden. Kleine Utensilien finden in den Staufächern unter dem Kofferraumboden und im Seitenfach Platz.
- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

### Innenraum

**Note 2,2**

### Bedienung

**Note: 1,6**

- + Der Fahrerplatz ist funktionell gestaltet, der Captiva ist leicht und ohne große Rätsel aufzugeben bedienbar. Der Fahrersitz lässt sich elektrisch auch in Höhe und Neigung einstellen. Das Lenkrad kann in Reichweite und Höhe justiert werden und liegt wie der Schalthebel gut zur Hand. Die übersichtlichen Instrumente besitzen einen guten Kontrast, auch bei Dunkelheit, sie sind gut ablesbar. Der Bordcomputer zeigt u.a. den Durchschnittsverbrauch an. Scheinwerfer und Wischer schalten sich bei Bedarf mit Sensoren gesteuert automatisch ein und aus. Alle wichtigen Schalter sowie das Zündschloss verfügen über eine Beleuchtung (ärgerlich: ausgenommen Fensterheber). Sehr übersichtlich ist die Position für das Radio. Die Außenspiegel und die Fensterheber (Fahrerfenster mit Öffnungsautomatik) lassen sich elektrisch betätigen, kurze Zeit auch ohne Zündung. Das Handschuhfach ist groß und lässt sich mit der Klimaanlage kühlen. Die Innenbeleuchtung ist hell; vorn sind Leseleuchten, beleuchtete Make-up-Spiegel, Brillenfächer und besonders viele kleinere zum Teil praktische Ablagen vorhanden.

den.

- Die vorderen Türzuziehgriffe sind im Sitzen nur durch weites Hinauslehnen zu erreichen, wenn die Türen vollständig geöffnet sind. Eine Kontrollleuchte für das eingeschaltete Abblendlicht fehlt. Zum Anlegen der Rücksitze sind zwei Hände erforderlich, weil die Schösser nicht fixiert sind.



Funktionalität und Verarbeitungsqualität genügen moderneren Standards und geben kaum Anlass zur Kritik.

### Raumangebot vorne\*

**Note: 2,5**

Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis zu einer Größe von ca. 1,85 m zurückschieben.

- + Auf den vorderen Sitzplätzen hat man ein großzügiges Raumgefühl, weil Kopf- und Schulterfreiheit großzügig bemessen sind. Für seine Klasse bietet der Captiva viel Innenbreite.

### Raumangebot hinten\*

**Note: 2,3**

Die Rücksitzebank ist für zwei Insassen ausgeformt, in der Mitte befindet sich ein schmaler Notsitz.

- + Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit auf den dahinter liegenden Sitzen für Mitfahrer bis zu einer Größe von 1,90 m aus. Die große Innenraumbreite und die große Kopffreiheit sorgen auch hier für ein sehr großzügiges Raumgefühl.
- Auf den Notsitzen im Kofferraum wird es für Erwachsene eng, auf kurzen Strecken können sie aber dort mitfahren; für Kinder reicht der Platz jedoch, der Captiva bietet für einen Geländewagen mit Notsitzen verhältnismäßig viel Platz.

## Komfort

**Note 2,6**

### Federung

**Note: 2,3**

- + Die Feder-/Dämpferabstimmung ist eher straff und wirkt auf Normalstraßen alles in allem angenehm. Große Unebenheiten werden ordentlich geschluckt, wobei der Komfort insgesamt nicht zu kurz kommt. Das Fahrzeug liegt ruhig auf der Straße, die Aufbaubewegungen sind gut gedämpft. Die Niveauregulierung an der Hinterachse sorgt für konstante Federwege, selbst wenn der Wagen beladen ist.
- Bei kleinen Unebenheiten und Bodenwellen zeigt sich das Fahrwerk stößig.

### Sitze

**Note: 2,6**

- Die eher glatten Ledersitze bieten nicht den besten Seitenhalt in Kurven, hinten noch weniger als vorne.
- + Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann sich mit dem linken Bein fest abstützen. Sein Sitz lässt sich in der Höhe und der Neigung einstellen, er ist auch mit einer Lendenwirbelstütze ausgerüstet, die aber in der Höhe fix ist. Die Vorder- und die dahinter

liegenden Rücksitze bieten ausreichend Körperhalt; sie sind straff, aber dennoch komfortabel gefedert. Die Lehnenneigung der Rücksitze kann variabel nach Bedarf eingestellt werden, die Sitze im ganzen lassen sich aber nicht in der Länge verschieben. Die Mitfahrer verfügen dort über Haltegriffe im Dachbereich, der Fahrer muss ohne einen solchen auskommen.

- Der Beifahrersitz hat keine Höheneinstellung. Für groß gewachsene Mitfahrer ist die Sitzfläche etwas zu kurz und zu nah am Boden, das führt zu einer unbequemen Hockhaltung, weil die Oberschenkel nicht aufliegen. Auf den luftundurchlässigen Ledersitzen schwitzt man im Sommer. Die Notsitze sind sehr straff, damit unbequem und nicht für lange Reisen tauglich. Auch fehlen dort Haltegriffe.

### Innengeräusch

**Note: 3,1**

Bis 130 km/h ist der gemessene Geräuschpegel durchschnittlich laut. Mit zunehmender Geschwindigkeit steigt das ohnehin hohe Drehzahlniveau noch weiter an, so dass das Motorgeräusch dominierend brummig wird.

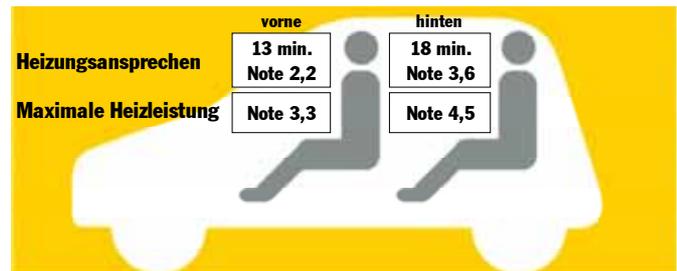
### Heizung, Lüftung

**Note: 2,7**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizung spricht vorne zufriedenstellend an und zeigt eine befriedigende Heizwirkung.

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet fein und überwiegend situationsangepasst. Die Verteilung der Luftmengen auf die verschiedenen Düsen und Ausströmer ist individuell möglich.
- Hinten lässt die Heizwirkung zu wünschen übrig, sie spricht zwar im akzeptablen Rahmen an, kann in ihrer Wirkung aber nicht überzeugen.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

## Motor/Antrieb

**Note 2,7**

### Fahrleistungen\*

**Note: 2,7**

Der verhältnismäßig kleinvolumige Dieselmotor hat trotz 150 PS ordentlich an den knapp zwei Tonnen Leergewicht zu schleppen. Die kurze Getriebeabstufung hilft ihm dabei und so lassen sich zufriedenstellende Fahrleistungen erreichen, wenn man viel schaltet und die Gänge ausdreht. Dank 320 Nm Drehmoment kann man auch schaltfaul durch die Lande fahren, ohne an jeder Steigung zurückschalten zu müssen.

### Laufkultur

**Note: 2,5**

- + Unter 2.000 U/min. zeigt sich der Common-Rail-Dieselmotor unter Last teilweise recht brummig, sonst läuft der Vierzylinder erstaunlich laufruhig und vibrationsarm.

### Schaltung

**Note: 2,7**

Alle Gänge des Fünfgang-Getriebes lassen sich zufriedenstellend schalten, bisweilen haket es aber etwas beim Einlegen der Vorwärtsgänge. Der Rückwärtsgang ist in keiner besonderen Weise von den anderen Gängen abgegrenzt (z.B. durch Entriegelungsring am Schaltknopf oder durch Drücken des Schalthebels), er lässt sich aber in der Regel problemlos einlegen. Nur stehen sollte man - bei rollendem Auto kracht es im Getriebe.

## Getriebeabstufung

**Note: 3,0**

Die Abstufungen der fünf Gänge sind auf möglichst gute Fahrleistungen ausgelegt. Das hat zur Folge, dass die Motordrehzahlen bei schneller Fahrt für einen Dieselmotor sehr hoch sind. Die Ganganschlüsse passen sehr gut, es fehlt schlicht ein 6. Gang - als wäre er vergessen worden. Dieser könnte bei höheren Geschwindigkeiten die Drehzahlen und damit den Verbrauch senken, ausreichend Kraft seitens des Motors wäre noch vorhanden.

## Fahreigenschaften

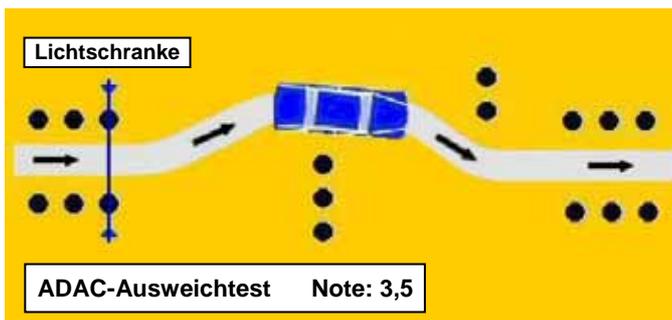
**Note 2,5**

### Fahrstabilität

**Note: 2,8**

Der Captiva hat durchaus passable Geländeeigenschaften. Lediglich die bescheidene Handbremswirkung und die mäßige Kraftentfaltung beim Wiederanfahren an steilen Passagen geben Anlass zur Kritik, ebenso die langen Überhänge vorne und hinten. Dafür funktioniert der Bergabfahrassistent rupig, aber effektiv. Mit seinen großen Rädern lassen sich auch kleine Gräben gut überwinden. Für schweres Gelände fehlen sperrbare Achsdifferentiale und griffigere Reifen.

- + Das Fahrzeug verhält sich bei jedem Tempo richtungsstabil. Spurrillen und Fahrbahnverwerfungen bringen ihn nicht aus der Ruhe. Der permanente Allradantrieb sorgt für gute Traktion, auch auf weniger griffiger Straße.
- Beim ADAC-Ausweichtest schiebt der Wagen zu kräftig über die Vorderräder und folgt nur widerwillig dem vorgegebenen Kurs. Das serienmäßige ESP verhindert zuverlässig Schleudern oder Kippen und hält den Wagen auf Spur, das ausgeprägte Überschieben kann es jedoch nicht verhindern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### Kurvenverhalten

**Note: 2,0**

- + In Kurven untersteuert der Wagen - ein Verhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve verändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Wird eine Kurve etwas zu schnell angegangen, greift das serienmäßige ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer, das Auto auf der Straße zu halten.

### Lenkung\*

**Note: 2,9**

Die Lenkung vermittelt dem Fahrer ausreichenden Kontakt zur Fahrbahn; bei schnellen Ausweichmanövern ist das Ansprechen etwas zögerlich. Auch die Übersetzung der Lenkung kann nur zufriedenstellen, eine direktere Auslegung würde den Captiva für den Fahrer handlicher erscheinen lassen.

- + Angenehm ist der geringe Kraftaufwand am Lenkrad beim Rangieren, Chevrolet bietet serienmäßige eine geschwindigkeitsabhängige variable Lenkunterstützung.
- Der Wendekreis ist mit 12,3 m für die Fahrzeuggröße zu üppig und macht den Captiva beim Rangieren sehr unhandlich.

## Bremse

**Note: 2,4**

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Captiva 39,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

- + Dabei spricht die Bremsanlage recht schnell an und lässt sich fein dosieren. Zudem zeigt sie auch bei hoher Belastung keine Fadingerscheinungen.

## Sicherheit

**Note 2,5**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

**Note: 2,6**

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ABS, ESP und mit einem Bremsassistenten ausgestattet, weitere sicherheitsrelevante Fahrerassistenzsysteme werden nicht angeboten. Rückleuchten warnen bei geöffneten Vordertüren. Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Wagenlenkern gut zu erkennen.
- Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

### Passive Sicherheit - Insassen

**Note: 2,2**

- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Captiva vier von fünf möglichen Sternen. Dabei zeigt er besonders beim Seitencrash seine Stärken. An den stabilen, griffigen Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen - so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Höhe der Kopfstützen reicht für Personen bis ca. 1,85 m Größe aus; der Horizontalabstand zum Kopf ist gering, damit können sie bei einem Heckcrash optimal wirken, zudem reduziert ein aktives Kopfstützensystem (nur vorne) das Risiko eines Schleudertraumas.
- Hinten reichen die Kopfstützen nur für Insassen bis ca. 1,65 m Größe, ihre Abstände zu den Köpfen sind auch kaum befriedigend. Die Rücksitzgurte verlaufen ungünstig hoch am Hals.

### Kindersicherheit

**Note: 2,8**

Laut Fahrzeughersteller sind nur auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen Kindersitze erlaubt.

- + Ein Isofix-System mit drittem Befestigungspunkt (top tether) zur Verankerung von Kindersitzen ist serienmäßig an den äußeren Rücksitzplätzen vorhanden. Auch die meisten konventionellen Kindersitze und Babyschalen lassen sich auf diesen Plätzen stabil befestigen. Bei der Kindersicherheit erzielt der Captiva 3 von 5 Sternen. Das Schutzpotenzial für Kinder ist akzeptabel, die Brustbelastungen sind aber bei beiden Dummys beim Frontcrash leicht erhöht. Die Tests wurden mit vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für 1 1/2- und 3-jährige Kinder durchgeführt: "Britax Römer Baby Safe Plus Isofix" und "Britax Römer Duo Plus Isofix" (mit drittem Verankerungspunkt, top tether).
- Den stark motorisierten Fensterhebern fehlt eine Einklemmsicherung. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt. Die Schlösser der Rücksitzgurte sind an flexiblen Gurten befestigt. Dadurch ist es mühsam, konventionellen Kinder-Rückhaltesysteme zu befestigen.

### Fußgängerschutz

**Note: 3,0**

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen nur durchschnittlich ab.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 3,7**

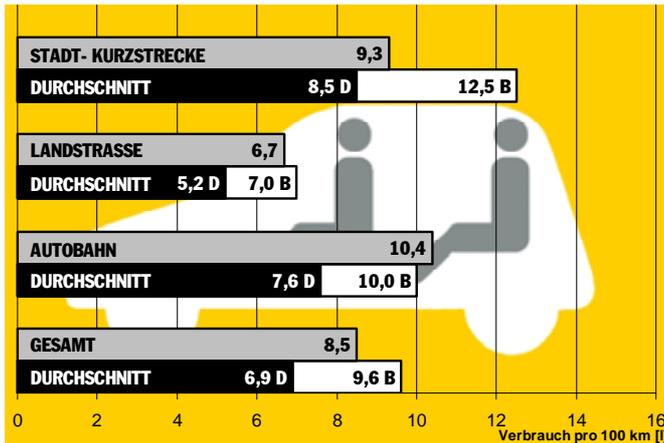
### Verbrauch\*

**Note: 4,8**

Der Verbrauch innerorts liegt bei für diese Fahrzeugklasse zufriedenstellenden 9,3 l Diesel pro 100 km.

- Außerorts verbrauch der Captiva aber 6,7 l und auf der Autobahn stolze 10,4 l/100 km - daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 8,5 l. Dieser Prüfstandswert ist der in Praxis erreichbar, erfordert aber eine sehr zurückhaltende Fahrweise. Wer

dem kleinen Geländewagen die Sporen gibt, muss mit Verbräuchen um die 11 l/100 km rechnen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

### Abgas

**Note: 2,7**

Die Schadstoffanteile im Abgas liegen nur im zufriedenstellenden Bereich.

- + Schwarze Rußwolken kennt man auch beim Diesel-Captiva nicht, da ein geschlossenes Partikelfiltersystem recht effektiv den Ruß aus dem Abgasstrom herausfängt und verbrennt.
- Der gemessene CO<sub>2</sub>-Ausstoß pro Kilometer beträgt 222 g - weit jenseits des zukünftigen Ziels von 120 g/km.

### Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,6**

#### Betriebskosten

**Note: 2,5**

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Captiva nicht gerade sparsam ist, kann er in diesem Kapitel kaum punkten.

#### Werkstatt- und Reifenkosten

**Note: 4,8**

Alle 15.000 km oder alle 12 Monate ist eine Inspektion fällig. Ein Zahnriemenwechsel ist nach spätestens 90.000 km oder nach fünf Jahren vorgeschrieben.

- + Chevrolet verbaut nach eigener Angabe langlebige Verschleißteile wie z.B. Kupplung oder Auspuffanlage und gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 km. Auch der Rußpartikelfilter sei wartungsfrei und auf Lebensdauer ausgelegt.
- Die kurzen Inspektionsabstände bedeuten häufigere Werkstattauf-

enthalte und verteuern die Ausgaben. Die Ersatzteilpreise liegen zum Teil auf einem relativ hohen Niveau und verhindern eine bessere Benotung.

### Wertstabilität

**Note: 2,6**

Für einen amerikanisch angehauchten Koreaner hat der Captiva eine recht gute Wertstabilität, das Image der kleineren SUVs ist nach wie vor recht gut. Unter diesem Gesichtspunkt wird dem Fahrzeug ein beständiger Restwertverlauf prognostiziert - angesichts der Preisentwicklung bei den Kraftstoffen bleibt aber ein gewisses Risiko.

### Kosten für Neuanschaffung

**Note: 4,5**

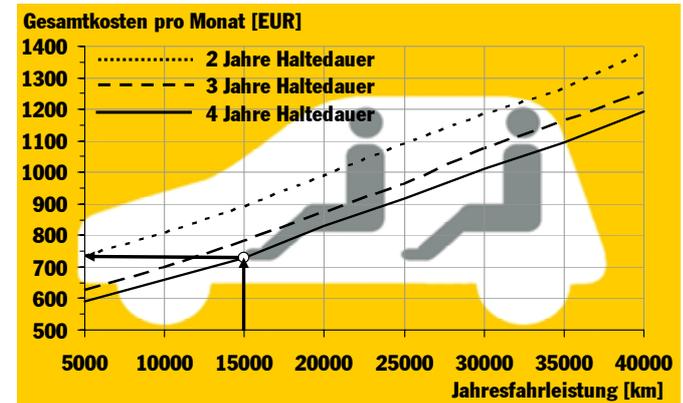
Über 36.000 Euro sind kein Sonderangebot in dieser Klasse, betrachtet man aber die umfangreiche Komfortausstattung, zeigt sich, dass der Captiva 2.0 LT Sport 4WD ein durchaus attraktives Angebot darstellt. Leder, Klimaautomatik, Radio mit 6-fach-CD-Wechsler und allerlei elektrische Hilfen sind schon beim Grundpreis mit an Bord.

### Fixkosten

**Note: 4,3**

Die Kosten für die Teilkaskoversicherung bewegen sich im durchschnittlichen Bereich.

- Bei der Vollkasko- und vor allem bei der Haftpflichtversicherung sieht es nicht so gut aus, aufgrund der ungünstigen Einstufungen sind hier hohe Aufwendungen für die Assekuranzen notwendig.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 730 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### Die Motorvarianten

### in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.4	3.2	2.0 D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2405	6/3195	4/1991
Leistung [kW(PS)]	100(136)	169(230)	110(150)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	220/2200	297/3200	320/2000
0-100 km/h[s]	11,5	8,8	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	204	181
Verbrauch pro 100 km [l]	9,6S	12,4S	8,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/19/18	21/22/21	21/21/21
Steuer pro Jahr[Euro]	168	216	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	607	862	611
Grundpreis[Euro]	23.490	36.690	25.090

#### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

KB = Kombi  
KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus

GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

Versicherung:  
KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

Kraftstoff:  
N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	.....	Schadstoffklasse Euro4 III
Hubraum	.....	1991 ccm
Leistung	.....	110 kW (150 PS)
bei	.....	4000 U/min
Maximales Drehmoment	.....	320 Nm
bei	.....	2000 U/min
Kraftübertragung	.....	permanenter Allradantrieb
Getriebe	.....	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	.....	235/55R18V
Reifengröße (Testwagen)	.....	<b>235/55/R18H</b>
Bremsen vorne/hinten	.....	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	.....	<b>12,25 m/12,32 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	.....	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	.....	11,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	.....	<b>8,1 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	.....	<b>39,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	.....	<b>8,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	.....	<b>9,3/6,7/10,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	.....	197 g/km/ <b>222 g/km</b>
Innengeräusch 130 km/h	.....	<b>71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	.....	4635 mm/1850 mm/1720 mm
Leergewicht/Zuladung	.....	<b>1940 kg/565 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	.....	<b>450 l/850 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	.....	750 kg/2000 kg
Dachlast	.....	100 kg
Tankinhalt	.....	65 l
Reichweite	.....	<b>765 km</b>
Allgemeine Garantie	.....	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	.....	6 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	.....	<b>164 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	.....	<b>75 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	.....	<b>104 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	.....	<b>387 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	.....	<b>730 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	.....	21/21/21
Grundpreis	.....	36.390 Euro

## Ausstattung

### Technik

Abstandsregelung, elektronisch	.....	nicht erhältlich
Allradantrieb	.....	Serie
Automatikgetriebe	.....	1300 Euro
Bremsassistent	.....	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	.....	Serie
Kurvenlicht	.....	nicht erhältlich
Niveauregulierung (hinten)	.....	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	.....	Serie
Reifendruckkontrolle	.....	nicht erhältlich
Runflat-Reifen	.....	nicht erhältlich
Xenonlicht	.....	nicht erhältlich

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	.....	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	.....	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	.....	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	.....	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	.....	Serie
Klimaautomatik	.....	Serie
Navigationssystem	.....	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	.....	Serie
Sitzbezüge, Leder (zweifarbige)	.....	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	.....	Serie
Skisack/Durchladeluke	.....	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	.....	nicht erhältlich
Leichtmetallfelgen (18 Zoll)	.....	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	.....	Serie
Schiebe-Hubdach	.....	850 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

<b>Technik/Umwelt(Testergebnis)</b>	<b>2,7</b>
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	2,3
Sicht	3,4
Ein-/Ausstieg	2,4
Kofferraum-Volumen*	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,0
Kofferraum-Variabilität	1,5
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>
Bedienung	1,6
Raumangebot vorne*	2,5
Raumangebot hinten*	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0
<b>Komfort</b>	<b>2,6</b>
Federung	2,3
Sitze	2,6
Innengeräusch	3,1
Heizung, Lüftung	2,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,7</b>
Fahrleistungen*	2,7
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,7
Getriebeabstufung	3,0
<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,5</b>
Fahrstabilität	2,8
Kurvenverhalten	2,0
Lenkung*	2,9
Bremse	2,4
<b>Sicherheit</b>	<b>2,5</b>
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	2,6
Passive Sicherheit - Insassen	2,2
Kindersicherheit	2,8
Fußgängerschutz	3,0
<b>Umwelt</b>	<b>3,7</b>
Verbrauch*	4,8
Abgas	2,7
<b>Wirtschaftlichkeit*</b>	<b>3,6</b>
Betriebskosten*	2,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,8
Wertstabilität*	2,6
Kosten für Neuanschaffung*	4,5
Fixkosten*	4,3

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit \* gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	.....	0,6 - 1,5
Gut	.....	1,6 - 2,5
Befriedigend	.....	2,6 - 3,5
Ausreichend	.....	3,6 - 4,5
Mangelhaft	.....	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Mai 2008