



## Chevrolet Captiva 2.4 LT

Fünftüriges SUV der Mittelklasse  
(123 kW / 167 PS)

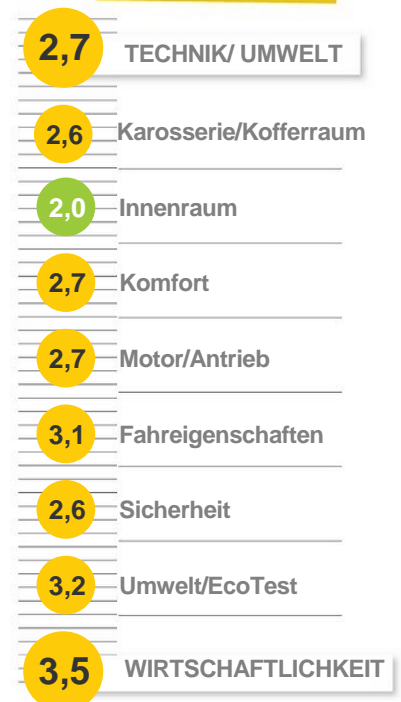
**D**urch das Facelift hat sich vor allem an der Fahrzeugfront einiges getan - der "neue" Captiva ist nun deutlicher schon auf den ersten Blick als Chevrolet erkennbar. Auch im Innenraum findet man marken-typische Designelemente wie die Mittelkonsole. Die Verarbeitungsqualität ist gut und braucht sich vor der deutschen Konkurrenz nicht verstecken. Freilich wirken die Materialien nicht ganz so edel, aber insgesamt stimmig. Wenn man den großen Kofferraum nicht braucht, kann man zwei "Notsitze" ausklappen. Dort finden sogar Erwachsene akzeptabel Platz. Die üppige Zuladung von über 600 kg erlaubt auch mal den Transport von sieben Leuten. Der Preis der Zuladungskapazität: eine ruppige Fahrwerkshärte, die vor allem beim langsamen Fahren den gewünschten Komfort vermissen lässt. Der Motor bietet annehmbare Fahrleistungen, läuft jedoch verhältnismäßig rau. Auch ohne Allradantrieb und Handschaltung stellt sich an der Tankstelle Ernüchterung ein: 10,5 l/100 km Durchschnittsverbrauch sind heutzutage zu viel. Da hilft auch der moderate Anschaffungspreis von 28.290 Euro wenig. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** 7-Sitzer: Nissan Qashqai+2.

**+** gutes Platzangebot sogar für 7 Personen, hohe Zuladung, gute Ausstattung

**-** hoher Verbrauch, hohe laufende Kosten, zu langer Bremsweg, unkomfortables Fahrwerk



### ADAC-URTEIL



⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der Captiva ein soweit ordentliches Bild. Spaltmaße und Lackierung gehen in Ordnung, an manchen Stellen fallen weniger schöne Schweißnähte und -punkte auf. Die Heckschürze ist hinten weitgehend unlackiert und vorne zumindest teilweise, so dass kleine Remppler nicht gleich einen großen optischen Schaden anrichten. Die Radlaufverkleidungen und die untere Seitenleiste aus Kunststoff bieten einen gewissen seitlichen Schutz für das Blech. Im Innenraum geht es modern zu, Applikationen und Aluränder sorgen für ein angenehmes Ambiente. Verarbeitung und Materialqualität sind gut und das Design ist modern. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Türausschnitte sind zufriedenstellend nach außen abgedichtet und verschmutzen dadurch weniger; auf den vorderen und hinteren Schwellern bieten Kunststoffauflagen einen guten Schutz gegen Kratzer beim Ein- und Aussteigen. Als maximale Zuladung sind üppige 607 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befördert werden, die Reling erleichtert das Fixieren von Dachträgern.

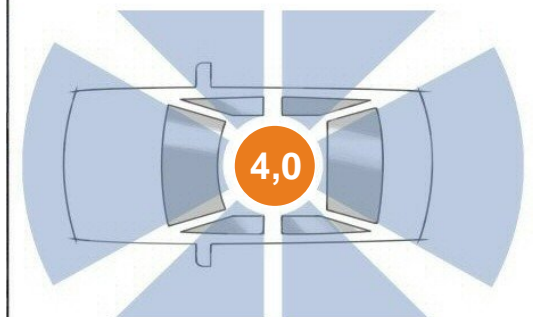
⊖ Der Motorraum ist nach unten nicht verkleidet und auch sonst finden sich keine aerodynamischen Optimierungen am Fahrzeugboden. Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das reicht nur für kleine Beschädigungen. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht vorhanden. Das Wechseln der Scheinwerferlampen gestaltet sich schwierig.

Aufgrund der erhöhten Sitzposition hat der Fahrer eine gute Übersicht über den umliegenden Verkehr. Die Ausmaße der Karosserie muss man aber hauptsächlich abschätzen und ist gerade beim Parken dankbar um die Parksensoren hinten (Serie) und die Heckkamera (optional). Gegenstände in Bodennähe können vorne noch einigermaßen nah am Auto erblickt werden, hinter dem Auto bleiben selbst Kinder verborgen - daher ist die Kamera durchaus empfehlenswert. Die Außenspiegel verfügen über eine vernünftige Größe und bieten eine gute Sicht nach hinten; es fehlt aber ein asphärischer Bereich, um den Toten Winkel besser einsehen zu können. Serienmäßig gibt es Tagfahrlicht und einen automatisch abblendenden Innenspiegel.

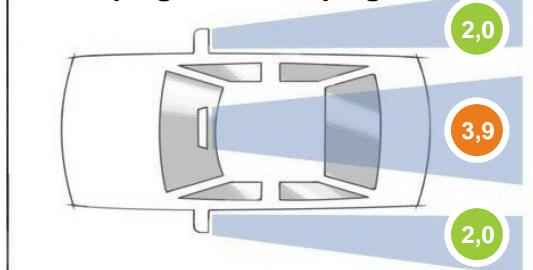


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

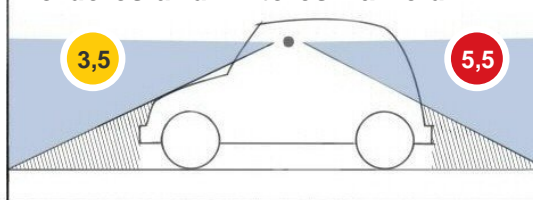
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der Chevrolet Captiva nur ausreichend ab, zu viel Sichtfeld nach draußen wird durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt, besonders rechts hinten. Immerhin können die hinteren Kopfstützen teilweise versenkt werden. Entsprechend bescheiden fällt auch die Sicht im Rückspiegel aus. Helles Xenonlicht ist genauso wenig lieferbar wie Kurven- oder Abbiegelicht.

### 3,1 Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten kann man recht ordentlich ein- und aussteigen. Von Nachteil sind die hohen Schweller, die Höhe der Sitzfläche geht in Ordnung. Auch die Türausschnitte sind groß genug dimensioniert. Für alle Außensitzenden - außer für den Fahrer - sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden. Die Türbremsen funktionieren zufriedenstellend, die Haltekräfte sind ausreichend; allerdings sollten mehr als zwei Rasterungen vorne und hinten vorhanden sein. Die Zentralverriegelung wird über eine Fernbedienung im Schlüssel gesteuert, die Tasten sind klein und kaum auseinander zu halten. Nach dem Aussteigen leuchten die Scheinwerfer noch eine Weile und beleuchten den Weg.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertüre eine Verriegelung unterbunden wird.

### 1,6 Kofferraum-Volumen\*

+ Der Kofferraum fasst regulär gute 450 l. In den Staufächern bringt man zusätzlich etwa 18 l unter. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf üppige 850 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum kann über einen weiten Bereich bis zum Dach hoch beladen werden, so können im Bedarfsfall auch mal sperrige Gegenstände gut transportiert werden. Stellt man die Notsitze im Kofferraum noch auf, reduziert sich das Stauvolumen dahinter auf magere 90 l - aber immerhin kann man dann bis zu sieben Leute transportieren.



Der Chevrolet Captiva bietet mit 450 l Volumen den größten Kofferraum gegenüber den direkten Konkurrenten wie z.B. Opel Antara (335 l) oder VW Tiguan (440 l).

### 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben und schließen. Über die Fernbedienung kann man auch die Heckscheibe separat öffnen. Die gesamte Klappe schwingt 1,86 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Gepäck muss aber fast 78 cm angehoben werden, eine mühsame Angelegenheit bei schweren Gepäckstücken. Immerhin liegt die Ladekante in einer Ebene mit dem Kofferraumboden, was wiederum vor allem das Ausladen erleichtert. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig, das Ladeabteil gut zugänglich; von Nachteil ist nur die Tiefe des Gepäckraums.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist eher schwach.

2,3

## Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt umklappbar. Der Mechanismus funktioniert einfach, beim Umlegen der Lehnen senkt sich die Sitzfläche automatisch mit ab, dadurch ergibt sich eine weitgehend ebene Fläche. Für lange Gegenstände kann man auch die Beifahrersitzlehne umklappen. Kleingepäck kann im kleinen Fach am Kofferraumende oder seitlich in den Bodenfächern untergebracht werden, zum Fixieren gibt's vier Verzurrösen.

2,0

## INNENRAUM

1,9

### Bedienung

⊕ Die Bedienung des Captiva erfordert eine gewisse Eingewöhnung, weil beispielsweise die Drehregler/Tasten für die Klimaautomatik deutlich von deren Anzeigen entfernt liegen. Das Lenkrad kann in Höhe und Reichweite eingestellt werden und passt somit Personen ganz unterschiedlicher Größe. Günstig liegen auch die Pedale und der Schalthebel. Die Einstellung der Sitze klappt gut, die Lehnenfixierung wird aber über einen Hebel gelöst, so dass die Lehne bei Unachtsamkeit nach hinten weggklappen kann. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf, für alles wichtige sind Kontrolllampen vorhanden, auch die Kühlmitteltemperaturanzeige hat sich Chevrolet nicht gespart (praktisch bei Fahrlichtautomatik). Der Bordcomputer zeigt neben dem Momentan- und Durchschnittsverbrauch auch die restliche Reichweite an. Die Scheinwerfer werden auf Wunsch von einem Sensor gesteuert, ebenso die Scheibenwischer vorne (Serie). Nebelscheinwerfer und -schlussleuchte aktiviert man mittels eines Drehrings am linken Lenkstockhebel, wo auch der Lichtschalter sitzt. Die Heckscheibenheizung schaltet sich automatisch wieder ab, um nicht unnötig Energie zu verbrauchen. Die Bedieneinheit der Klimatisierung ist zu tief angeordnet. Eine automatische Umluftschaltung ist vorhanden. Die Fensterheber arbeiten elektrisch, jedoch nur das Fahrerfenster verfügt über eine Antippautomatik (abwärts und aufwärts) sowie über einen zuverlässigen Einklemmschutz. Die Außenspiegel kann man ebenfalls elektrisch einstellen – der Schalter für die Spiegeleinstellung ist günstig platziert. Der Blinker verfügt über eine Antipp-Funktion (1x Tippen, 3x Blinken). Ein Berganfahrassistent sowie eine Bergabfahrhilfe sind Serie. Das Angebot an Ablagen vorne und hinten fällt recht ordentlich aus, große Flaschen kann man aber nicht verstauen. Das Handschuhfach ist recht groß und auch bei ausgeschalteter Zündung beleuchtet.



**Die Funktionalität des Fahrerplatzes und die Verarbeitungsqualität im Innenraum sind gut, bieten aber weiterhin noch Raum für Verbesserungen.**

1,9

### Raumangebot vorne\*

⊕ Auf den Vordersitzen finden Personen bis 1,90 m Größe bequem Platz. Besonders üppig fällt die Kopffreiheit aus. Die Innenbreite ist für diese Klasse großzügig bemessen. Insgesamt ergibt sich ein angenehmes subjektives Raumgefühl.

## 2,5 Raumangebot hinten\*

⊕ Auf der Rückbank (2. Sitzreihe) stehen zwei vollwertige Sitzplätze und ein schmaler Notsitz zur Verfügung. Sind die Vordersitze für 1,85 m große Leute eingestellt, können hinten auch knapp 1,90 m große Personen einwandfrei sitzen. Auch hier fällt wieder Kopffreiheit besonders großzügig aus. Für drei Erwachsene nebeneinander wird es eng, die Innenbreite ist für diese Fahrzeugklasse dennoch ordentlich. Insgesamt ist das Raumempfinden gut. In der dritten Reihe können sogar Erwachsene mit etwas über 1,80 m Größe noch zufriedenstellend sitzen - von "Notsitzen" kann man also kaum sprechen. Nur durch die hohe Seitenlinie fühlt man sich etwas eingengt.



**Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,90 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und nur für kurze Fahrten geeignet.**

## 3,0 Innenraum-Variabilität

⊕ Die Sitze der dritten Reihe können eben mit dem Kofferraumboden versenkt werden. Die Lehnenneigung der 2. Sitzreihe lässt sich in mehreren Stufen variieren.

## 2,7 KOMFORT

### 3,4 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Chevrolet zu straff gewählt, besonders bei langsamen Fahrten innerorts bleibt der Komfort fast vollständig auf der Strecke. Schlechte Fahrbahnbeläge werden weitgehend ungefiltert an die Insassen weitergereicht. Besonders kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel schütteln den Innenraum durch. Lange Bodenwellen dagegen werden gut absorbiert und bringen keine Unruhe. Aufgrund der unwillig ansprechenden Dämpfer ergibt sich auf der Autobahn auch eine gewisse Stuckerneigung. Die Aufbaubewegungen der Karosserie auch bei forcierter Fahrweise halten sich in Grenzen, die Seitenneigung ist für ein SUV gut reduziert. Beladen mit fünf Personen bietet das Fahrwerk erstaunlicherweise auch nicht mehr Komfort. Erst bei vollem Ausnutzen der Zuladung von enormen 600 kg absorbiert das Fahrwerk kleinere Unebenheiten besser.

### 2,7 Sitze

Die Lehnen der Rückbank sind hoch, aber nur wenig konturiert. Bei den Sitzflächen verhält es sich ähnlich. Auch Erwachsene können recht ordentlich sitzen, man wünscht sich nur etwas mehr Oberschenkelunterstützung auf längeren Fahrten.

⊕ Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung. Die Lehnen der Sitze sind zufriedenstellend geformt und bieten dem Rücken festen Halt; eine Lendenwirbelstütze gibt es für den Fahrer, aber nur in der Intensität einstellbar. Die Sitzflächen weisen eine angenehme Kontur und eine annehmbare Polsterung auf. Insgesamt wird ein zufriedenstellender Seitenhalt geboten. Die Sitzposition des Fahrers ist gut, er kann seinen linken Fuß vernünftig abstützen.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung, diese sollte in dieser Preisklasse inklusive sein.

## 1,8 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bleibt bis Autobahnrichtgeschwindigkeit im niedrigen Bereich. Der Motor brummt vor sich hin, erhebt seine Stimme nur bei höheren Drehzahlen und unter Last. Windgeräusche fallen nicht negativ auf, auch sonst stören keine lauten Fahrgeräusche.

## 2,2 Klimatisierung

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

⊕ Die Heizung spricht vorne recht schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter, aber noch im zufriedenstellenden Bereich. Serienmäßig ist eine Klimaautomatik an Bord, sie verfügt über einen Aktivkohlefilter und eine automatische Umluftsteuerung. Fahrer und Beifahrer können sich ihre Temperatur nur gemeinsam vorwählen. Die Luftmengenverteilung kann nur in bestimmten Kombinationen manuell vorgewählt werden. Man kann die Steuerung aber auch der gut funktionierenden Automatikfunktion überlassen.

## 2,7 MOTOR/ANTRIEB

### 3,2 Fahrleistungen\*

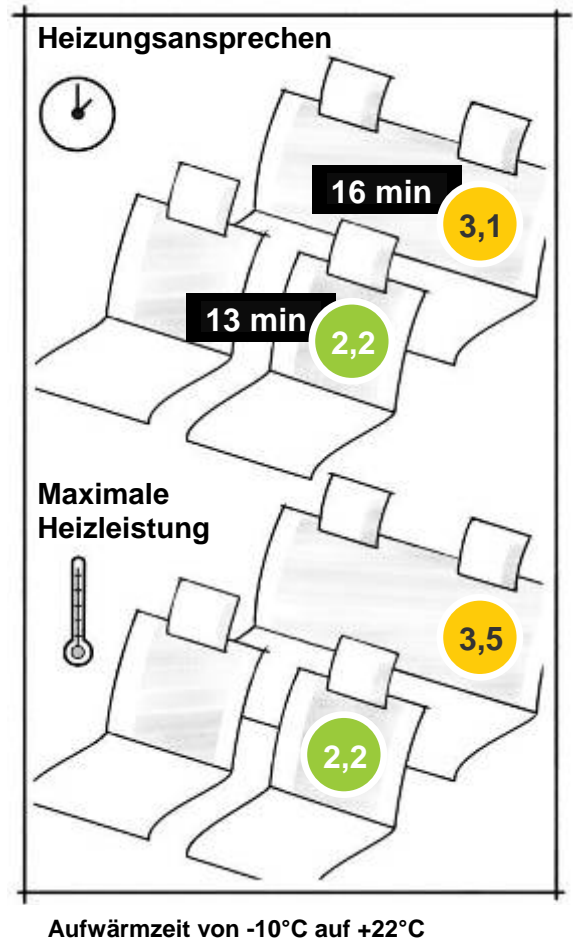
Der Vierzylinder-Benziner holt aus 2,4 l Hubraum 167 PS. Das hört sich nach einer Menge an, man fühlt aber nicht so viel. Das liegt zum einen am eher überschaubaren Drehmoment von 230 Nm, das zudem erst bei 4.600 U/min. anliegt. Zum anderen muss der Motor gegen eine sehr lange Übersetzung kämpfen. Entsprechend sind die Elastizitätswerte im fünften und speziell im sechsten Gang kaum noch ausreichend. Viel Schalten ist also angesagt, wenn man flott vorankommen will. Denn wenn man die Gänge ausdreht, erreicht man durchaus zufriedenstellende Beschleunigungswerte.

### 3,0 Laufkultur

Der Saugmotor verfügt über vier Zylinder. Er läuft allgemein ziemlich rau, heutzutage schon fast ungewöhnlich. So werden stets leichte, aber nicht aufdringliche Vibrationen in den Innenraum abgegeben. Beim Ausdrehen wird das Aggregat zusätzlich etwas dröhnig.

## 2,2 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln, das ganz funktioniert aber nicht besonders leichtgängig und fühlt sich etwas knorpelig an. Schnelles Schalten ist durchaus möglich, erfordert aber Nachdruck. Die Schaltwege sind relativ kurz. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt weitgehend problemlos und ohne Geräusche, der Gang ist klar von den Vorwärtsgängen abgesetzt, ein versehentliches Einlegen damit weitgehend ausgeschlossen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

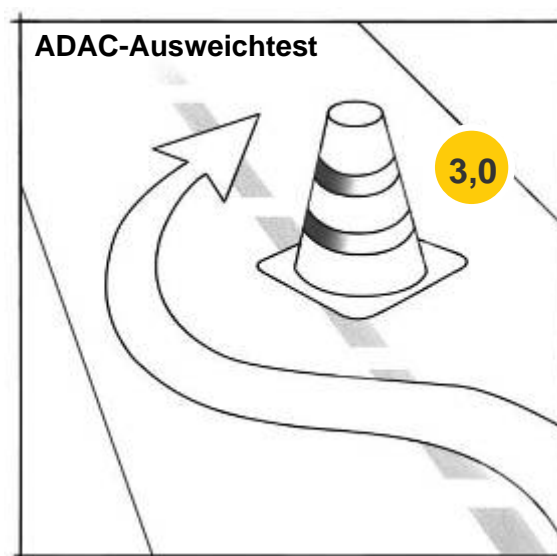
## 2,3 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen recht gut zum Motor, es entstehen zwischen den einzelnen Gänge keine zu großen Sprünge. Allerdings hat Chevrolet die Spreizungen groß gewählt, um in den oberen Gängen niedrigere Drehzahlen zu erzielen. Sechs Gänge sind in jedem Fall gut, aber die Gesamtübersetzung ist eigentlich zu lange geraten, weil der Motor über keine Aufladung verfügt und mit seinem überschaubaren Drehmoment in den oberen Gängen wenig Chancen hat - mit häufigem Schalten lässt sich das aber kompensieren. In jedem Fall wird eine zurückhaltende Fahrweise mit dieser Abstufung unterstützt.

## 3,1 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der Chevrolet Captiva verhält sich bei jedem Tempo weitgehend richtungsstabil und lässt sich gut beherrschen. Sein längerer Radstand und sein straffes Fahrwerk kommen ihm hier zu gute. Bei Längsrillen und Fahrbahnverwerfungen hält er gut seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle ein und bremst durchdrehende Räder ab. Für diese Variante ist kein Allradantrieb lieferbar. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Captiva im Grenzbereich untersteuernd, das wirkt weniger agil, verhindert aber Kippen oder Schleudern. Die ESP-Eingriffe erfolgen ausgeprägt und führen zu deutlichem Geschwindigkeitsabbau.



### 2,5 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Captiva deutlich und wirkt dadurch etwas träge. Dieses Verhalten stellt insbesondere weniger geübte Fahrer vor keine großen Herausforderungen. Nimmt man in der Kurve im Grenzbereich das Fuß vom Gas, zeigt sich eine spürbare Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten insgesamt harmlos.

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.

### 2,9 Lenkung\*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung zunächst etwas träge an. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung, etwas mehr Rückmeldung von der Straße wäre aber nicht schlecht. Die Übersetzung könnte direkter sein, dann wäre beim Rangieren weniger Kurbelarbeit nötig. Die Lenkung arbeitet aber angenehm leichtgängig, was den Captiva subjektiv handlich macht.

⊖ Der Wendekreis von 12,4 Meter unterstützt die Handlichkeit nicht gerade.

---

**4,0**

## Bremse

- ⊖ Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Captiva durchschnittlich lange 42 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/60 R17) - das ist zu viel heutzutage. Immerhin, auch bei hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage einigermaßen standfest. Das Ansprechverhalten der Bremse ist zufriedenstellend, sie lässt sich ordentlich dosieren. Der Bremsassistent hilft weniger geübten Fahrern, in einer Notsituation das volle Potential der Bremsanlage zu nutzen.

---

**2,6**

## SICHERHEIT

---

**2,6**

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- ⊕ Der Captiva verfügt serienmäßig über ESP und einen Bremsassistenten. Unbeabsichtigtes Anfahren beim Anlassen ist nicht möglich, weil der Anlasser nur anspringt, wenn das Kupplungspedal gedrückt wird. In geöffneten Vordertüren warnen Rückleuchten den von hinten herannahenden Verkehr.
- ⊖ Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.

---

**2,5**

### Passive Sicherheit - Insassen

- ⊕ Der Chevrolet Captiva hat beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ein gutes vier Sterne Ergebnis erzielt (Test 2007). Er bringt Front- und Seitenairbags sowie von vorne nach hinten durchgehende Kopfairbags mit. Die Kopfstützen bieten vorne Personen bis zu einer Größe von 1,80 m guten Schutz. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze sollte etwas kleiner sein, ist durch die horizontale Justierbarkeit aber variabel. Insassen auf den beiden Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. An den stabilen Außentürgriffen lässt sich hohe Zugkraft anbringen, so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- ⊖ Auf der Rückbank bieten die Kopfstützen nur Personen bis zu einer Größe von 1,60 m guten Schutz - das reicht nicht. Der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze liegt noch im zufriedenstellenden Bereich.

---

**2,5**

### Kindersicherheit

Es können nur jeweils auf den beiden äußeren hinteren Sitzplätzen Kindersitze lagestabil befestigt werden. Drei Kindersitze nebeneinander haben auf der mittleren Sitzreihe keinen Platz.

- ⊕ Hinten können auf den äußeren Plätzen der mittleren Sitzreihe Kindersitze mittels Isofix und Ankerhaken befestigt werden. Das Angurten der Kindersitze wäre eine andere Möglichkeit. Etwas umständlich gelingt das allerdings, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind und in das Sitzpolster gedrückt werden können. Ist dieses Hindernis mal überwunden, können die meisten Kindersitze gut befestigt werden. Auf den Sitzen im Kofferraum kann man ebenfalls Kindersitze positionieren, jedoch sind die Gurtanlenkpunkte nicht so günstig wie bei den Sitzen davor; es gibt auch keine Isofix-Befestigungspunkte. Der Beifahrerairbag lässt sich serienmäßig deaktivieren, damit können auch auf dem Beifahrersitz Kinderrückhaltesysteme installiert werden.
- ⊖ Den Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz (außer Fahrerfenster).

## 3,2 Fußgängerschutz

Der Captiva konnte beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen (Test mit dem Vor-Faceliftmodell). Direkt unter der Motorhaube befinden sich keine harten Bauteile. Lediglich die Randbereich der Motorhaube sollten weiter entschärft werden, sie stellen noch ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar.

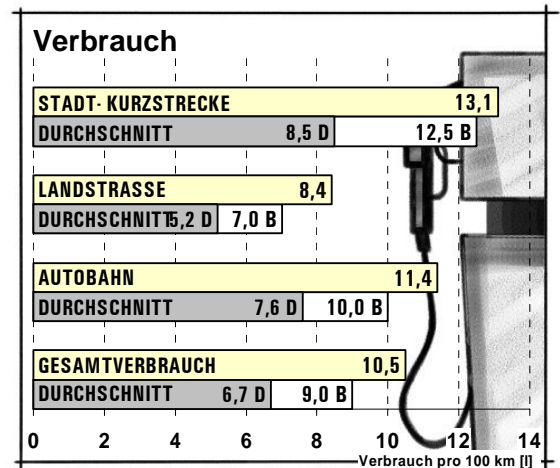
## 3,2 UMWELT/ECOTEST

### 4,8 Verbrauch/CO2\*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Chevrolet Captiva 2.4 2WD liegt bei 10,5 l Super alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 240 g pro Kilometer. Das ergibt im EcoTest magere 10 Punkte. Innerorts gönnt sich das SUV 13,1 l, außerorts 8,4 l und auf der Autobahn 11,4 l Super pro 100 km.

### 1,5 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind insgesamt gering, nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die CO-Werte höher. Das kostet ein paar Punkte und so erhält der Captiva im Bereich Schadstoffe 45 von 50 möglichen EcoTest-Punkten. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte hinzu, ergeben sich insgesamt 55 Punkte und damit drei von fünf möglichen Punkten im ADAC EcoTest.



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

## 3,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 5,5 Betriebskosten\*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Captiva 2.4 ziemlich hoch liegt, fällt auch die Bewertung in diesem Kapitel entsprechend schlecht aus.

### 3,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

### 4,2 Wertstabilität\*

– Dem Captiva mit dem 2,4-l-Benziner wird nur eine mäßige Restwertentwicklung prognostiziert. Es fehlt an aktueller Technik, besonders im Bereich des Spritsparens. Da hilft es weniger, dass er gerade erst ein Facelift erhalten hat.

2,2

## Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der Anschaffungspreis von 28.290 Euro geht in Ordnung, zumal man einen gut ausgestatteten Siebensitzer erhält. Klimaautomatik, Einparkhilfe und Tempomat, alles mögliche ist an Bord. Lediglich das Navigationssystem und die Metallic-Lackierung kosten moderate 500 bzw. 520 Euro Aufpreis.

4,3

## Fixkosten\*

⊖ Die KFZ-Steuer liegt bei 228 Euro pro Jahr, das für einen Benziner relativ viel. Richtig teuer wird es aber bei der Haftpflichtversicherung. Auch die Einstufung bei der Vollkasko ist nicht viel besser. Lediglich die Teilkaskoversicherung kommt vergleichsweise günstig.

3,1

## Monatliche Gesamtkosten\*

Betrachtet man die monatlichen Gesamtkosten, dann kann sich der Chevrolet Captiva 2.4 LT 2WD im Mittelfeld seiner Klasse einordnen. Teuer kommen vor allem die Kraftstoffkosten und der Wertverlust, aber auch die Versicherung ist nicht günstig.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4	3.0 4WD	2.2 D	2.2 D 4WD
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2384	6/2997	4/2231	4/2231
Leistung [kW(PS)]	123(167)	190(258)	120(163)	135(184)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	230/4600	288/5800	350/2000	400/2000
0-100 km/h[s]	10,5	8,6	9,9	9,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	198	189	200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	10,5 S	12,3 S	8,5 D	8,7 D
CO2 [g/km]	210	252	170	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	22/21/18	23/23/21	23/24/22	23/24/22
Steuer pro Jahr [Euro]	228	324	318	326
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	740	1009	717	824
Preis [Euro]	25.690	39.840	27.390	34.090

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2384 ccm
Leistung	123 kW (167 PS)
bei	5600 U/min
Maximales Drehmoment	230 Nm
bei	4600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/60R17
Reifengröße (Testwagen)	<b>235/60R17H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12,3 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>41,9 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>10,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>13,1/ 8,4/ 11,4 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	210g/km / <b>240g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4673/1849/1727 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1745 kg/607 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>450 l/850 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1500 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	<b>615 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>223 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>63 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>102 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>395 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>783 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/21/18
Grundpreis	28.290 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Chevrolet Captiva 2.4 LT

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Start-Stop-System	nicht erhältlich
Abbiegelenk	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Niveauregulierung	Serie
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem (inkl. Rückfahrkamera)	500 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Lackierung Metallic	520 Euro <sup>o</sup>
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

**2,7**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,6</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>3,1</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,7
Sicht	3,2	Kurvenverhalten	2,5
Ein-/Ausstieg	3,1	Lenkung*	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,6	Bremse	4,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Variabilität	2,3	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,0</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,5
Bedienung	1,9	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot vorne*	1,9	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	2,5	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>3,2</b>
Innenraum-Variabilität	3,0	Verbrauch/CO2*	4,8
<b>Komfort</b>	<b>2,7</b>	Schadstoffe	1,5
Federung	3,4		
Sitze	2,7	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,5</b>
Innengeräusch	1,8	Betriebskosten*	5,5
Klimatisierung	2,2	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,7</b>	Wertstabilität*	4,2
Fahrleistungen*	3,2	Kosten für Anschaffung*	2,2
Laufkultur	3,0	Fixkosten*	4,3
Schaltung	2,2	Monatliche Gesamtkosten*	3,1
Getriebeabstufung	2,3		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC autotest**