



Chevrolet Captiva 2.2 D LTZ 4WD (DPF)

Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(135 kW / 184 PS)

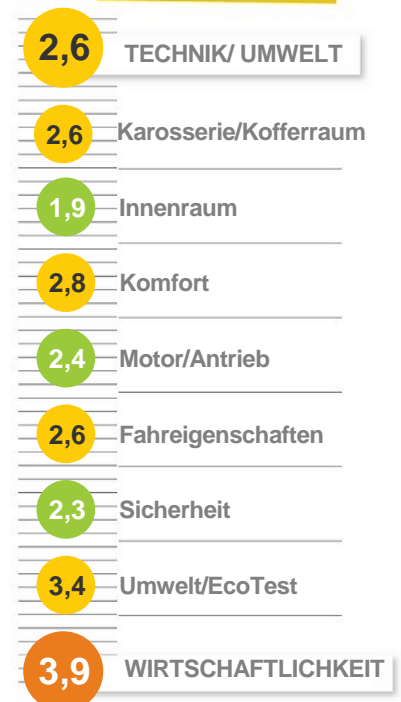
Das Facelift beim Chevrolet Captiva ist vor allem an der Fahrzeugfront zu sehen. Der "neue" Captiva ist nun deutlicher schon auf den ersten Blick als Chevrolet erkennbar. Im Innenraum findet man genauso marken-typische Designelemente wie die Mittelkonsole. Die Verarbeitungsqualität geht in Ordnung, braucht sich optisch vor der deutschen Konkurrenz nicht verstecken. Wenn man den großen Kofferraum nicht benötigt, kann man zwei "Notsitze" ausklappen. Dort finden sogar Erwachsene akzeptabel Platz. Der Preis der Zuladungskapazität: eine ruppige Fahrwerkshärte, die vor allem beim langsamen Fahren den gewünschten Komfort vermissen lässt. Dafür fährt sich der Captiva für ein SUV erstaunlich agil. Der Motor bietet gute Fahrleistungen, läuft jedoch bei niedrigen Drehzahlen sehr brummig. Der Allradantrieb hilft in leichtem Gelände oder auf glattem Untergrund beim Vorwärtskommen. An der Tankstelle stellt sich jedoch Ernüchterung ein: 8,6 l/100 km Durchschnittsverbrauch sind für ein Dieselfahrzeug viel. Da kann nur der moderate Anschaffungspreis von 36.440 Euro etwas entschädigen. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** 7-Sitzer: Nissan Qashqai+2.

+ gutes Platzangebot sogar für 7 Personen, hohe Zuladung, umfangreiche Ausstattung

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



ADAC-URTEIL



⊕ Bei Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlässt der Captiva ein 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 Rempfer 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 563 kg (inkl. Fahrer) erlaubt. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 100 kg befördert werden, die Reling erleichtert das Fixieren von Dachträgern.

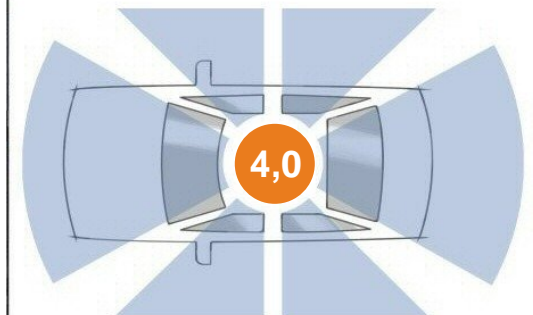
⊖ Der Motorraum ist nach unten wenig verkleidet und auch sonst finden sich keine aerodynamischen Optimierungen am Fahrzeugboden. Bei einer Reifenpanne steht lediglich ein Reparatur-Set zur Verfügung, das nur für kleine Beschädigungen ausreicht. Wagenheber und Radmutternschlüssel sind nicht vorhanden. 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 und die Heckkamera (beides Serie). 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.

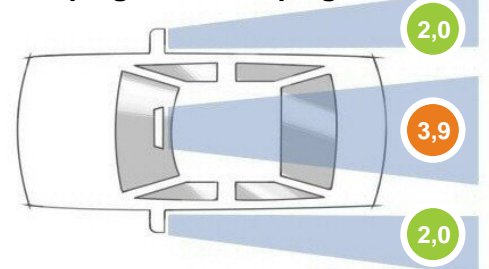


Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

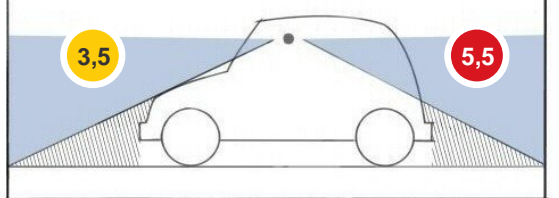
Rundumsicht



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.

1,9 INNENRAUM

1,8 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, auf der Fahrerseite elektrisch. Die Instrumente sind übersichtlich und weisen einen guten Kontrast auf, für alles wichtige sind Kontrolllampen vorhanden, auch die Kühlmitteltemperaturanzeige hat sich Chevrolet nicht gespart. 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.

1,9 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.



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.

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 eingeengt.

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.

2,8 KOMFORT

3,2 Federung

Die Abstimmung der Federn und Dämpfer hat Chevrolet sehr straff gewählt, besonders bei langsamen Fahrten innerorts bleibt der Komfort auf der Strecke. Schlechte Fahrbahnbeläge werden wenig 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 kaum mehr Komfort. Erst bei vollem Ausnutzen der Zuladung von hohen 560 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 Höhen- und eine Neigungseinstellung. 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.

2,0 Innengeräusch

⊕ Der gemessene Geräuschpegel bleibt bis Autobahnrichtgeschwindigkeit im niedrigen Bereich. Der Motor brummelt vor sich hin, solange er nicht unter Last gefordert wird oder die Drehzahl unter 1.500 U/min. fällt. Windgeräusche fallen nicht negativ auf, auch sonst stören keine lauten Fahrgeräusche. Das ändert sich erst bei sehr hohen Geschwindigkeiten, dann nehmen vor allem die Windgeräusche erheblich zu.

2,6 Klimatisierung

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

Die Heizung spricht vorne noch schnell genug an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung etwas schlechter und liegen im befriedigenden bis ausreichenden 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.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

⊕ Der Vierzylinder-Diesel holt aus gut 2,2 l Hubraum 184 PS. Das maximale Drehmoment liegt bei 400 Nm. Das hört sich nach einer Menge an, man fühlt diesen Schub aber immer nur kurz, weil der Motor eine ausgeprägte Anfahrtschwäche hat und sich auch immer seine Gedenksekunde nach jedem Gangwechsel gönnt. Der Motor muss zusätzlich mit einer langen Übersetzung, einer aerodynamisch ungünstigen Karosserie und einem Leergewicht von knapp zwei Tonnen zurechtkommen. Entsprechend sind die Elastizitätswerte im sechsten Gang nur noch zufriedenstellend.

3,3 Laufkultur

Der Turbodiesel verfügt über vier Zylinder. Er läuft nicht besonders geschmeidig, hält sich aber beim Dahinrollen angenehm im Hintergrund. Beschleunigen quittiert er jedoch mit Lautstärke und Vibrationen. Unter 1.500 U/min. und vor allem in den hohen Gängen macht sich ein erhebliches Brummen im Innenraum bemerkbar.

2,2 Schaltung

⊕ Die sechs Gänge sind recht präzise geführt und lassen sich gut wechseln, das Ganze 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.

⊖ Es fehlt eine Schaltpunktanzeige.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

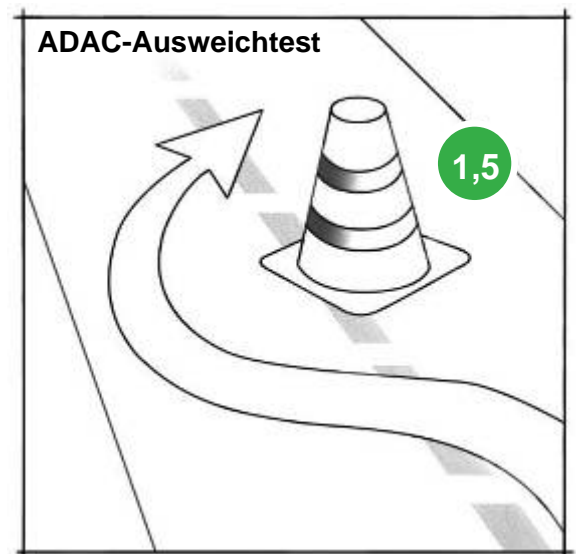
2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen 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, länger sollte die Übersetzung aber nicht ausfallen. Der drehmomentstarke Motor kommt letztlich gut zurecht, der Fahrer muss aber viel schalten.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

1,7 Fahrstabilität

⊕ Der Chevrolet Captiva Diesel 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 einwandfrei seine Spur. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, kann der Allradantrieb seine Vorteile ausspielen und für zügigen Vortrieb sorgen. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt sich der Captiva im Grenzbereich leicht untersteuernd, man kann mit ihm den Parcours aber erstaunlich schnell durchfahren. Für ein SUV ergibt sich wenig Seitenneigung, auch sonst halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen. Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht. Das ESP regelt effektiv und nicht zu rigide, dadurch wirkt der Captiva agil - maßgeblich trägt hierzu auch das straffe Fahrwerk bei, das beim Komfort deutlich Abstriche verlangt, im Ausweichtest das Auto aber umso stabiler macht.



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.

2,2 Kurvenverhalten

⊕ In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der Captiva, der Grenzbereich liegt aber hoch. 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 leichte Lastwechselreaktion, die aber unkritisch bleibt, weil das ESP effektiv eingreift. Auch beladen bleibt das Kurvenverhalten insgesamt harmlos.

2,9 Lenkung*

Bei schnellen Ausweichmanövern spricht die Lenkung ordentlich 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 erscheinen lässt.

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

3,7

Bremse

Bei einer Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Captiva durchschnittlich lange 41 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 235/50 R19) - das ist zu viel heutzutage. Immerhin, auch bei hoher Beanspruchung bleibt die Bremsanlage standfest, nur der Pedalweg wird zunehmend länger. 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.

2,3

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.

1,9

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 ist im Ernstfall gering, weil ein aktives System vorhanden ist. Insassen auf den beiden Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. 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 1,65 m guten Schutz - das ist wenig. Der Abstand zwischen Kopf- und Kopfstütze liegt im zufriedenstellenden Bereich.

2,6

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 weitere 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, dann lassen sich auch auf dem Beifahrersitz Kinderrückhaltesysteme installieren.
- ⊖ Den Fensterhebern fehlt ein Einklemmschutz (außer Fahrerfenster).

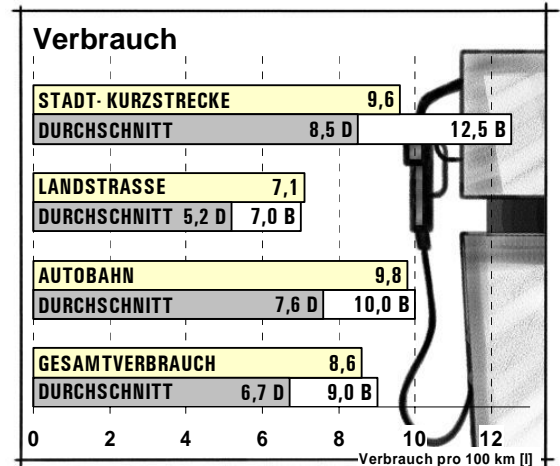
3,2 Fußgängerschutz

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 Randbereiche der Motorhaube sollten weiter entschärft werden, sie stellen noch ein hohes Verletzungsrisiko für Fußgänger dar.

3,4 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO₂*

– Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Chevrolet Captiva 2.2 D 4WD liegt bei 8,6 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 226 g pro Kilometer. Das ergibt im EcoTest magere 14 Punkte. Innerorts gönnt sich das SUV 9,6 l, außerorts 7,1 l und auf der Autobahn 9,8 l Diesel pro 100 km.



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

2,2 Schadstoffe

Die Schadstoffanteile im Abgas sind nur mittelmäßig, vor allem im anspruchsvollen Autobahnzyklus liegen die Stickoxidwerte viel zu hoch - hier geht heutzutage deutlich wenig. Das kostet etliche Punkte und so erhält der Captiva im Bereich Schadstoffe nur 38 von 50 möglichen EcoTest-Punkten. Addiert man die CO₂-Punkte hinzu, ergeben sich insgesamt 42 Punkte und damit gerade so drei von fünf möglichen Punkten im ADAC EcoTest.

3,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

4,0 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Captiva Diesel für heutige Verhältnisse hoch liegt, kann er hier nur eine ausreichende Beurteilung erzielen.

4,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

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

3,5 Wertstabilität*

Dem Captiva in der getesteten Ausführung wird eine noch zufriedenstellende Restwertentwicklung prognostiziert. Er hat erst vor kurzem eine Modellüberarbeitung erfahren. Das wirkt sich positiv auf die Wertentwicklung aus. Allerdings ist das Fahrzeug nicht gerade sparsam - und der Spritverbrauch wird immer wichtiger, so dass dies später auf den Wert des Captivas drückt.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis liegt bei knapp 36.500 Euro, das klingt zunächst mal nicht nach einem Schnäppchen, allerdings ist die Ausstattung sehr üppig. Leder, Navigationssystem, große Alufelgen, ja sogar eine Rückfahrkamera sind zu diesem Preis schon an Bord.

5,5

Fixkosten*

– Die festen jährlichen Kosten liegen sehr hoch. Vergleichsweise teuer kommt die Steuer mit 326 Euro im Jahr. Sehr ungünstig liegen auch die Einstufungen bei Haftpflicht und Vollkasko. Kaum besser sieht es bei der Teilkaskoversicherung aus. Somit ergeben sich sehr hohe Versicherungskosten.

3,6

Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Chevrolet Captiva 2.2 D 4WD, dann kann sich das SUV im hinteren Mittelfeld einreihen. Hoch fallen vor allem die Fixkosten aus, wobei der Chevi bei den Betriebskosten auch nicht punkten kann.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.4 2WD	3.0 4WD	2.2 D 2WD	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	8,6 D
CO2 [g/km]	210	252	170	174
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/21/18	23/24/21	23/24/23	23/24/23
Steuer pro Jahr [Euro]	228	324	318	326
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	742	1010	723	829
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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2231 ccm
Leistung	135 kW (184 PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	400 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad permanent
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/55R19V
Reifengröße (Testwagen)	235/50R19H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3/12,4 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,6 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,8 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	9,6/ 7,1/ 9,8 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	174g/km / 226g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4673/1849/1727 mm
Leergewicht/Zuladung	1950 kg/563 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	450 l/850 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/2000 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	65 l
Reichweite	755 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	172 Euro
Monatliche Werkstattkosten	76 Euro
Monatliche Fixkosten	125 Euro
Monatlicher Wertverlust	482 Euro
Monatliche Gesamtkosten	855 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/24/23
Grundpreis	36.440 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Rückfahrkamera	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Allradantrieb	Serie
Automatikgetriebe	1.300 Euro
Bremsassistent	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch anklappbar	Serie
Lackierung Metallic	520 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	Serie

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen