



Robbert den Hartog
21 oktober 2006

© Rijtesten.nl

Intro

Met de introductie van de Captiva hoopt Chevrolet een serieuze speler te worden in het segment van de kleinere SUV's, waar onder andere de Hyundai Santa Fe en Toyota RAV4 actief zijn.

Vooralsnog lijkt dit geen eenvoudige opgave. De Captiva is een vrij zeldzame verschijning op de Hollandse wegen, en zal het er met de komst van de Opel Antara ook niet makkelijker op krijgen.

Om de kwaliteiten van deze Koreaan-met-potentie boven tafel te krijgen, gingen wij op pad met een zwarte Captiva 2.4i in Executive-uitvoering. Met een prijs van â,- 37.995,- geen koopje, maar wel voorzien van een riantte uitrusting en zeven zitplaatsen.

Chevrolet Captiva 2.4i Executive

Een kleine kanttekening: de testauto is een introductiemodel, waarin deze achterste zitplaatsen ontbreken.



Het exterieur

Het eerste wat opvalt als je de zijkant van de Captiva bekijkt is de Hoffmeister-knik; eenzelfde uitsnede van de achterste zijruit als waarmee BMW zijn modellen sinds jaren tooit.

“Beter goed gejat dan slecht bedacht”™, moeten de Chevrolet-ontwerpers gedacht hebben, want ook de vouw over de flanken vertoont een opmerkelijke gelijkenis. Kijk maar eens naar het begin van deze vouw in het voorscherm: denk de zijclignoteur van de Captiva weg en de lijn is een kopie van die op de flank van een X5.

Mede dankzij dit kopieerwerk beschikt de Captiva over een robuuste, stoere zijkant welke geheel in balans is. Stoer zijn ook de voor- en achterkant, maar tevens nogal gedrongen, waardoor de auto er kleiner en ietwat lomper uitziet dan in werkelijkheid het geval is.

Bijna lachwekkend zijn de uitlaatpijpen links en rechts. De sparingen in de bumper zijn vrij groot, om ruimte te bieden aan de verchromde eindstukken van de zescilinder. De versies met de 2.4 moeten het echter doen met ielige pijpjes van enkele centimeters doorsnede. Dat wordt snel een ritje naar de accessoireshandel!

De in carrosseriekleur gespoten spiegels en deurgrepen, de chromen bies ter plaatse van de zijruiten en de lichtmetalen velgen geven de auto een luxe uitstraling.



Het interieur

Zoals gebruikelijk bij dergelijke auto's brengt de hoge instap je op een overzichtelijk niveau. Gezeten op de standaard met leer beklede stoel heb je als bestuurder een goed uitzicht door zowel de voorruit als de zijruiten.

Niet alleen de omgeving en de auto zelf zijn goed te overzien, maar ook het dashboard en instrumentarium. Recht voor zich ziet de bestuurder door het vrij grote, maar goed in de hand liggende stuur een sportieve klokkenwinkel. Helaas is de rest van het interieur het aanzien minder waard. Van de lederen bekleding tot de aluminiumkleurige sierstrips: de goedkoopte straalt ervan af. Harde kunststoffen, een spiegelde middenconsole en nauwelijks afleesbare schermplaatjes zetten je weer met beide benen op de Koreaanse grond van 10 jaar geleden. Erg jammer, want met de vormgeving an

sich is erg weinig mis. Behoudens dan het grote, vierkante opbergvak waar nog een navigatiescherm voor ontwikkeld moet worden.

Over de bediening hebben we geen klagen. Knoppen en hendels zitten op een vanzelfsprekende plaats en vragen geen gewenning.

Op het gebied van ruimte en flexibiliteit staat de Captiva zeker zâ€™n mannetje. Zowel voor- als achterin is er meer dan voldoende ruimte voor hoofd en benen. Afgezien van het introductiemodel beschikt elke Captiva over twee extra stoelen in de bagageruimte, waarop kinderen het prima uit kunnen houden.

Net als bij veel andere â€™ruimtelijkeâ€™ autoâ€™s zit het interieur vol met bakjes, vakjes, bekerhouders en andere opbergruimten. Alle spullen kunnen dus een plekje krijgen tijdens de rit.

Zoals aangegeven zit de Executive goed in zâ€™n spullen. Automatische airco, cruise control, een regensensor en lederen bekleding behoren bijvoorbeeld tot de standaarduitrusting. Maar ook een radio/cd-speler en een automatisch dimmende binnenspiegel zijn aanwezig.

Tot slot nog een opmerking over het zitcomfort. Helaas bieden de stoelen weinig zijdelingse steun en zijn de zitting en leuning nogal vlak en glad uitgevallen. De ruime verstelmogelijkheden bieden hierin geen soulaas. Met name op langere ritten een minpunt.



Het rijden

Op dit punt weet de Captiva goed te overtuigen. Ondanks het hoge koetswerk en het gewicht 1.760 kg is de auto verrassend wendbaar. Verwacht van de viercilinder geen wonderen; 136 pk is niet echt veel, maar meekomen met het verkeer is geen enkel probleem. De motor is wel wat hongerig, hij moet er ook beslist moeite voor doen. Waar het vooral aan ontbreekt is trekkracht onderin. Juist een zware auto als deze zou wat extra koppel goed kunnen gebruiken. Opvallend is het aanwezige motorgeluid bij hogere snelheden. Dat wordt al snel vermoeiend en zou met wat extra isolatie voor een groot gedeelte gefilterd kunnen worden.

Het onderstel geeft een solide indruk. Overhellen blijft netjes binnen de perken,

Chevrolet Captiva 2.4i Executive

lastwisselingen op hogere snelheden worden goed opgevangen en een wat sneller genomen bocht brengt het onderstel niet van de wijs. Sturen, schakelen en koppelen leveren geen klachten op. De auto doet wat er van hem verwacht wordt en eigenlijk zorgt alleen het matige zitmeubilair voor een negatieve klank. De vering en demping zijn ietwat wollig, maar niet te comfortabel en passen redelijk bij het karakter van deze laagste motorisering. Wellicht dat bij meer vermogen ook een wat straffere afstemming wenselijk is.

Overigens zit er een enorm gat tussen de beide beschikbare benzinemotoren. Vind je de 136 pk van de 2.4 te weinig, dan is er geen andere keuze dan de 230 pk leverende 3.2 V6.



Slot

Chevrolet zet met de Captiva een robuuste, ruime SUV neer. Marketingtechnisch gezien op een moment dat een dergelijke auto nog steeds behoorlijk *in* is. De verkoop blijft met een aantal van 463 exemplaren in de maanden juli t/m september echter vrij laag. Al is dat niet eens zoveel slechter dan de Toyota RAV4; in dezelfde periode ging deze concurrent 642 keer over de toonbank. Voor de Santa Fe echter bleef de teller steken op 1213 stuks, en dat is een serieus aantal. Zoals opgemerkt aan het begin van de test zal de Captiva straks ongetwijfeld last krijgen van de concurrent in eigen huis, de Antara. Ondanks dat de Captiva goed rijdt, een stoer uiterlijk heeft en behoorlijk rijk is uitgerust, blijven er punten liggen welke eigenlijk niet kunnen bij een auto van 38 mille.

De interieurruimte en flexibiliteit zijn niet in staat het materiaalgebruik in het interieur en de matig zittende stoelen op te heffen. Tevens is de motor voldoende voor de Captiva, maar ook niet meer dan dat. Diverse andere merken bieden fijnere krachtbronnen.

Met deze minpunten is de niet al te uitbundige verkoop redelijk te verklaren. Dat neemt niet weg dat mensen op zoek naar een comfortabele zevenzitter, goed door Chevroletdealer bediend kunnen worden van een stoere, redelijk rijk uitgeruste Sports Utility Vehicle.

Plus

- + Standaard 7-zitter
- + Ruim interieur
- + Onderstel

Min

- Motor
- Materialen interieur
- Matige stoelen