

JAZDA PRÓBNA – CHEVROLET CAPTIVA

# Urzeka wyglądem, kusi wyposażeniem

Gdy w lusterku typowej osobówki pojawia się wielki, chromowany grill nowej Captivy, większość kierowców grzecznie zjeżdża na prawy pas. Nic dziwnego, bo ten Amerykanin z koreańskimi korzeniami po face liftingu z początku bieżącego roku wygląda rzeczywiście imponująco. Nie tylko wygląda, ale również jeździ jak rasowy SUV. Całości dopełniają atrakcyjna cena i ponadprzeciętnie bogate wyposażenie..



**W**yrzasty, atletyczny przód z potężnym logo, potężne reflektory w kształcie graniastosłupów, atrakcyjne wloty powietrza oraz kierunkowskazy (LED) zintegrowane z lusterkami – to znaki rozpoznawcze największego z oferowanych w Polsce Chevroletów. Od czasu swojej premiery w 2006 roku Captiva zdobyła wielu fanów. Nowa generacja popularnego SUV-a jest jeszcze lepsza. Ten bliźniak Opla Antary ma wiele atutów, spośród których na pierwszy plan wysuwają się atrakcyjna cena i bogate wyposażenie.

## Bardzo wiele za niewiele

Trudno kupić dziś podobnej wielkości auto z napędem na cztery koła za mniej niż 90 000 zł brutto – a ceny naszego Chevroleta zaczynają się już od 83 990 zł (podstawowa wersja z napędem na przednią oś). Dodatkowo auto oferowane jest w kredycie 50/50 proc. oraz w leasingu 105 proc. Na dodatkowe zniżki mogą liczyć przedstawiciele wybranych grup zawodowych, premiowana jest również lojalność – jeśli ktoś posiada już Chevroleta otrzyma upust. Tyle o cenach – teraz czas na wyposażenie. Nie znam innego budżetowego SUV-a, który już w podstawowej wersji oferuje takie udogod-

nienia, jak: ABS, system kontroli trakcji (TCS), system stabilizacji toru jazdy (ESC), system kontroli zjazdu ze wzniesienia (DCS), system wspomagania nagłego hamowania (BAS), 6 poduszek powietrznych, klimatyzację, radioodtwarzacz CD/MP3 ze sterowaniem przy kierownicy czy zestaw Bluetooth. Lista opcji zdaje się nie mieć końca – są na niej m.in. kamera cofania z czujnikami parkowania, fabryczna nawigacja, tempomat czy skórzana tapicerka z elektrycznie regulowanymi i podgrzewanymi fotelami. A tych foteli może być aż siedem – dwa ostatnie chowają się w podłogę i wcale nie są to foteliki, na których dobrze będą czuć się jedynie kilkuletnie dzieci. Jako pasażer pokonałem w trzecim rzędzie siedzeń dystans około stu kilometrów i nie miałem podstaw do narzekania na niewygodę, a do ułomków nie należę.

## Nie tylko dla ułomków

Kiedy korzystamy ze wszystkich siedmiu foteli (system ich składania jest dziecinnie prosty), mamy do dyspozycji symboliczny bagażnik, w którym zmieścimy aktówkę i dwa laptopy. Gdy jednak złożymy dodatkowe siedzenia, ustawny kufer rośnie do imponujących rozmiarów. Równie wielkie i starannie wykonane jest wnętrze. Nic tu nie skrzypi, nic nie trzeszczy – zega-

ry są czytelne, a plastiki miłe w dotyku. Fotele są ze smakiem wykończone i wygodne, a kolumna kierownicy posiada regulację w dwóch płaszczyznach. Uwagę przyciąga kolorowy dotykowy ekran o wysokiej rozdzielczości, na którym wyświetlają się dane nawigacyjne, ustawień klimatyzacji, radia itd.

Nową Captivę wyposażono w Hill Start Assist – układ kontrolujący ruszanie samochodu pod górę, wykluczający stoczenie się z pochyłości oraz elektryczny hamulec postojowy. Udało się w ten sposób wygospodarować więcej miejsca na konsoli centralnej, m.in. na uchwyt bez trudu mieszczący dwa litrowe kubki. Pasażerowie podróżujący na tylnej kanapie mają dużo miejsca na nogi, w czym pomaga brak tunelu w środkowej części podłogi oraz imponujący rozstaw osi – 2707 mm.

## Dlaczego benzyna?

Nasza redakcja miała do dyspozycji Captivę z czterocylindrowym, rzędowym, benzynowym silnikiem o pojemności 2,4 l DOHC i mocy 167 KM (z podwójnym wałkiem rozrządu i zmienną synchronizacją zaworów), w połączeniu z sześciobiegową, automatyczną przekładnią. To optymalny wybór, ponieważ zarówno ceny dwóch diesli (2,2 l – 163 lub 184 KM), jak i topowego trzylitrowego benzyniaka (V6 z 258 KM) są zdecydowanie wyższe. Zgodnie z zapewnieniami producenta, podstawowy motor benzynowy zadowala się przeciętnie niespełna 9 litrami paliwa na każde sto kilometrów. Nam, mimo starań, nie udało się zejść do takiego poziomu i spalanie sięgało 10 litrów. Trzeba jednak zaznaczyć, że silnik miał symboliczny przebieg i był jeszcze na dotarciu. Ponadto, nawet 10-11 litrów na setkę nie powinno dziwić, gdy uwzględnimy gabaryty Captivy i jej masę własną na poziomie 1,8 tony. 167 KM pozwala na rozpędzenie auta od 0 do 100 km w czasie 10,5 s i uzyskanie maksymalnie 190 km/h.

## Komfortowo i pewnie

Brawa należą się konstruktorom za nastawy zawieszenia. Podróżuje się komfortowo i pewnie. Permanentnie napędzana jest przednia oś, zaś tył dołącza się automatycznie, gdy ktoś z kół zacznie tracić przyczepność. Pokonywanie zarówno poprzecznych, jak i wzdłużnych nierówności nie sprawia Chevroletowi większego

## Ceny największego modelu w gamie Chevroleta zaczynają się już od 83 990 zł brutto

kłopotu. Choć Captiva jest dużym autem i tak się prowadzi, to kierowca całkowicie panuje nad pojazdem. Nieco kłopotów samochód może sprawić jedynie w mieście, gdzie trzeba się mocno nakręcić sporym kołem kierownicy, choć średnica zawracania wynosi niespełna 11,9 m, co jest wynikiem jak najbardziej do zaakceptowania. W wycuciu rozmiarów nadwozia – zwłaszcza w terenie zabudowanym i na parkingach czy w garażach podziemnych – pomagają potężne lusterka zewnętrzne, czujniki parkowania oraz kamera cofania.

Tekst i zdjęcia  
**Grzegorz Szafraniec**

Dziękujemy firmie Dixi-Car, autoryzowanemu dealerowi Opla, Chevroleta i Isuzu (Radom, ul. Czarnieckiego 108) za udostępnienie auta do testów



Pod podłogą przepastnego bagażnika kryją się dwa dodatkowe pełnowymiarowe fotele

## Chevrolet Captiva 2.4 AWD Dane techniczne

|                               |                           |
|-------------------------------|---------------------------|
| Pojemność silnika             | 2384 cm <sup>3</sup>      |
| Maksymalna moc                | 167 KM przy 5600 obr./min |
| Maksymalny moment obrotowy    | 230 Nm przy 4600 obr./min |
| Maksymalna prędkość           | 190 km/h                  |
| Przyspieszenie 0-100 km/h     | 10,5 s                    |
| Średnie zużycie paliwa        | 8,9 l/100 km              |
| Cena brutto najtańszej wersji | 83 990 zł*                |

\* z napędem na jedną oś

## Nie ma innego budżetowego SUV-a, który już w podstawowej wersji oferuje takie udogodnienia, jak Captiva



Wnętrze nowej Captivy jest wielkie i starannie wykonane; nic tu nie trzeszczy, zegary są czytelne, a plastiki miłe w dotyku