

Ni govoraj!

besedilo: Urško Kernc foto: Urško Kernc



Ujetništvo je lahko, ocenjeno v hipu, neprijetna reč. Po krajšem premisleku pa je lahko ujetništvo tudi prijatna reč.

» Captiva s svojim imenom angleško govorečemu nehotе vzbudi asociacije na ujetništvo. A še zdaleč ni tako slabo, kot se morda sprva sliši. Ravno nasprotno: Captiva je oblikovana in zasnovana s precejšnjo mero tradicionalnosti, se pravi tako, da ne dopušča veliko možnosti za razhajanje mnenj. Seveda vam je lahko všeč ali ne, lahko se vam znanjka dopade ali ne, ampak če se odresate teh predsodkov, je Captiva dober avtomobil, ki po mitemer posebej ne izstopa.

Captiva je eden tistih Chevroletov, ki je pomretel s pretoklostjo oziroma z izvorom blagovne znamke Daewoo. Z malce domišljije bi lahko bil tisti čisto prvi, ameriški Chevrolet. Vsekakor pa niti najmanj ne spominjaja na stare, cenene južnokorejske izdelke, začeniši z vitezom in z izdelavo. Takole visoka, proporcionalno široka in ne predolga ter seveda z obliko karoserije (kombi) in z oddaljenostjo od tal daje neznojdijiv prvi vtis: Captiva je mehki terenec. V preprostern



besedišču se uvršča nekam v sredino velikostne ponudbe – tako zunaj kot znotraj. Tam je prostora tudi za sedem sedežev, za tiste, ki pogosto prevajajo šest ljudi ali ki so le pomos nahlitete, lahko pa si jo omislite tudi takole 'klasično', torej s petimi sedeži.

Pet sedežev pomeni, da je v zadku prtljažnik zajetnih mer in smotrne oblike, tako da tistim petim, sprejaj sedecim, omogočite s seboj vzeti tudi nekaj več prtljage: luknja meri v osnovi blizu 500 litrov, po zasluigi dobro zasnovane (trejinsko deljive) zadnje klopi pa lahko oba dela zadnje klopi posamično ali skupaj z eno polezo in brez večje muke položite in luknjo pove-

cate do končnih nekaj manj kot 1.600 litrov. Ugodno. Od zunaj navznoter je Captiva zasnovana tako, da je njena oblika v celoti v službi uporabnika, kar sicer v avtomobilizmu (zajl) ni pravilo. Če pogledujete za tovrstnimi terenci zato, da vanje sedate z lahkoto, ker je sedež neke v višini zadnjice, boste s Captivo zadovoljni, če pa vam kdo ponudi kot dodatno opremo bočne cevrne okrepitve, se rajje lepo zahvalite. Zadovoljni boste tudi z višino sedenja in navsezadnje tudi z vožnjo, saj Captiva od voznika ne zahteva nikakršnih posebnih veščin – niti glede krmiljenja niti glede obvladovanja zunanjih mer. Priznamo pa, da bi zvočni parkirni pripomoček prišel prav.

Zgoraj omenjeni tradicionalizem se namasa tudi na opremo. Lepo in praktično je imeti na sedežih usnje, marsikdo pa se ne bi branil samodejnega pomika šip (po tradiciji 'nevropskih' avtomobilov tudi pri Captivi sama zleze le voznikova šipa, in še to samo dol), že omenjena pomoči za parkiranje, reč za zrcenje k zadnji klopi ali morda vsaj ene diferencialne zapore (kar sicer spada k poglavju o terenskih voznjih). Ima pa takšna Captiva tempomat, veliko notranjih predalov, ločeno odpiranje šipe v zadnjih vratih, električno nastavljiv voznikov sedež, osvetljeni ogledalci v senčnikih in več kot le spodoben pasivni in aktivni varnostni paket.

Tudi z vitezom je Captiva zelo previdna, prav tako od zunaj navznoter. Večina ljudi se nekako strinja, da je cedna, a nič več kot to. Nismo srečali nikogar, ki bi za njen vitez uporabil grde besede, a tudi na kolena ni padel mihič. Za volanom je težko spregledati cedne, velike, pregledne in 'čiste' mehanike ter vse, kar je na armaturni plošči logično, jasno, uporabno. Če izznamo dispjaj avdiostisema, ki je pomoci zelo podoben tistemu na vrhu armaturne plošče (klimatska naprava, potovalni računalnik, zunanja temperatura), podnevi pa je v nasprotju z njim slabo bejljiv (močna svetloba), je ergonomija v celoti pohvalna. Takšna Captiva ponuja tudi zanimivo nastavev vzglavnikov – s potiskom naprej v korakih nastavjate njegovo lego v vodoravnini smeri, le namenskost tega je rahlo vprašljiva.

Čeprav je med treni v osnovi pomnjenimi motorji le eden (turbo) dizelski, je prav ta daleč najbolj smotna izbira. In čeprav je Chevrolet del koncerna GM, ta pa pridno uporablja Fiatove turbodizle, jih v nobenem Chevroletu ne boste našli. Captiva ima 'doma' razvit turbodizel, ki je sicer dober, a za najsodobnejšimi podobnimi izdelki





“Če se otresete predsodkov, je Captiva dober in čeden avtomobil, ki po ničemer posebej ne izstopa.”

Chevrolet Captiva 2.0 VCDi LT High

Cena osnovnega modela:

28.590 EUR

Cena testnega vozila:

33.050 EUR

NAŠE MERITVE

(l/100 km) / (l/100 ml) / (l/100 ml) / (l/100 ml) / (l/100 ml)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,7 s

402 m z mesta: 18,1 s (124 km/h)

1.000 m z mesta: 33,2 s (156 km/h)

PROZORNOST

50-90 km/h (l/100 km): 9,5

80-120 km/h (l/100 km): 13,1

NAVEČJA HITROST

180 km/h (N, prestop)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 49,3 m (AM mega 43 m)

PORABA GORIVA

skupni testni povprečje 10,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-akten - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina

1.991 cm³ - največja moč: 110 kW (150 KM) pri 4.000/min - največji

moment: 320 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: stalni štirikolesni pogon - 5-stopenjski ročni menjalnik

- gume 235/55 R 18 H (bridgesone Blizzak LM-25 M+S)

Mase: prazno vozilo 1.855 kg - dovoljena skupna masa 2.505 kg

Mere: dolžina 4.635 mm - širina 1.859 mm - višina 1.729 mm

- priškrtnik 495-330 - praga za gurmo 65 l

Zmogljivost: največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h: 10,6 s

- poraba goriva EC93 9,0/6,9/7,4 l/100 km.

HYALIMO IN GRALIMO

umirjen, a sodoben videz (tudi znotraj)

▶ pogon

▶ motor v srednjih vrtiljajih

▶ ergonomija

▶ menilniki

▶ prilagodljiv (z velikimi pokritimi predali)

▶ upornost v cesti

▶ diranika vozilje

▶ motor v nizkih in visokih vrtiljajih

▶ dolgo predigrevanje motorja

▶ notranji materiali bi lahko bili prijetnejši

▶ potreba po močnem posajenju v delovnem samodejnu

▶ klimatske naprave

▶ skokovito naraščanje motornih zmogljivosti pri 2.000 vrtiljajih

Končna ocena

Spet se vse ustavi pri predsodkih: če jih nimate, je Captiva odlični družinski avtomobil (in ne le to) za uporabo tako na avtomobilskih cestah kot na zasneženih poteh. Če pa predsodke imate, nanjo preprosto pozabite. Ampak drugi so tudi bistveno dražji!

nekoliko zaostaja. Njegov značaj je namreč še iz prejšnje generacije: med 2.000 in 3.000 motornimi vrtiljaji je nadse prilazen, zmogljiv, tih in varčen, prej in potem pa je opazno manj prepriljiv. To je zaznavno pri speljevanju (dokler vrtiljajev ne dvigne na slabih 2.000, je pri večjih obremenitvah težko speljevati) in pri pospeševanju z nizkih vrtiljajev. Precej teh slabosti bi prikriti menjalnik s šestimi prestavnimi: ta Captiva pa jih ima v menjalniku le pet.

Tako se med vožnjo zdi, da je prva prestava predolga (že omenjeno speljevanje), peta pa prekratka, saj se motor pri 160 kilometrih na uro vrti že s 4.000 vrtiljaji v minuti, zlatka pa se jela menilnika pomakne do 4.600 vrtiljajev v minuti (190 kilometrov na uro po menilniku); rdeče polje svati pred porabo in izrabo že pri 4.500 vrtiljajih v minuti. Je pa res, da tudi zato v zadnji, torej peti prestavi vzponi ali druge obremenitve (več potnikov, prtljaga) tej Captivi ne predstavljajo večjih težav.

Boj zahtevni vozniki bodo se najmanj srečni zaradi vozne dinamike. Že ročica menjalnika zahteva za vklop posamezne pre-

stave precej večjo silo za zadnji del giba (pri tem poudarjam nenaadno razliko v potrebni velikosti sile znotraj posameznega giba, in ne samo velikost sile, potrebne za vklop), nič kaj športen ni tudi volan, ki je precej nenatančen in postreden. Kdor se bo lotil hitre voznije skozi ovinke na dobrem asfalu, bo nergal še čez nagibanje karoserije, saj je Captiva v osnovi tudi s podvozjem bolj naravnana na udobje. Je pa njen štirikolesni pogon zelo dober - pri slabšem oprijemu gum (spolzek asfalt, makadam) vira dober občutek izpod koles, ki se kaže kot dobro sledenje karoserije voznikovim željam - in ne preveč ortodoksen. Tudi nadzorovani izleti zunaj urejenih cest utegnejo biti nezahtevni, predvsem pa v veliko veselje avanturističnih potnikov.

Takšna kaže Captiva zelo jaseen obraz: želi biti nezahveven, a hkrati prijeten avtomobil za vsakdanjo rabo, za potovanja ali za krajše izlete. In ni nujno, da je pod kolesa urejena cesta. O kaksnem ujetištvu potnikov pri tem ni govora - z malce organiziranosti je bivanje v Captivi lahko zelo prijetno. ▶▶

