



Captiva LS 2.4e BVM5



Chevrolet tend à se faire reconnaître comme le premier constructeur de SUV dans son acception « loisirs » de véhicule utilitaire, à côté des 4x4. Ainsi, le premier SUV de l'Histoire, le Chevrolet Suburban, ne connaissait pas encore son nom générique et ignorait l'engouement qu'il provoquerait septante ans plus tard dans une société, il est vrai, plus orientée sur les loisirs que lors des années trente, à la veille de la Seconde Guerre mondiale. La devise du Suburban de l'époque était de pouvoir tout transporter, famille et chargement en un seul voyage. Déjà en 1936, ce « SUV » innovait en autorisant huit personnes à monter à bord avec leurs bagages. Le Suburban permettait aussi, innovation s'il en est, à déposer les banquettes arrière pour une cargaison plus importante.

Construit dans l'usine coréenne de GM, à Bupyong, le Captiva a été conçu pour satisfaire la clientèle européenne. Différentes versions sont offertes, dotées de moteurs essence et diesel, à boîtes manuelle ou automatique, de 4x2 et de 4x4 et de cinq ou sept places. Le modèle testé, le LS, est équipé du bloc essence de deux mille quatre cents centimètres cubes, propose cinq sièges et deux roues motrices à boîte manuelle cinq vitesses. La différence entre les prix du gasoil et de la super s'amenuisant, il devient parfois intéressant de

choisir les culasses à bougies. En Flandre, nombreux sont ceux qui ont compris l'intérêt du 4x2 en matière d'économies pour les bourses. Disposer du look tout-terrain satisfait tant d'automobilistes qui ne mettraient d'ailleurs jamais leurs essieux autre part que sur le bitume. Avec les cinq rapports longs de la boîte, ils feraient sans doute rapidement marche arrière !

Le Captiva 2.4 LS a, certes, hérité du regard américain en matière de nervosité. La boîte privilégie la conduite tranquille, souple, anticipative, celle qui reconnaît piétons et autres fragiles utilisateurs de voirie et les invite à prendre leur place. Dans ces conditions, une conso

SUV

Prix du modèle testé : **23.990 euros**
Autonomie : **65 litres = 560 km**
Émission de CO₂ : **283 gr/km**
Couple maxi : **220 Nm dès 2.200 tr/min**
Puissance maxi à : **5.000 tr/min**
Poids : **1.730 kg**
Puissance/Poids : **57,80 kW/T**



aux alentours des onze ou douze litres aux cent est envisageable. Il est évident que les cow-boys européens auront besoin de plus d'avoine ! En s'installant aux commandes, ce qui apparaît immédiatement, c'est le large volant qui allège sensiblement la direction, apportant une impression de confort. Le châssis du Captiva a été élaboré pour rencontrer les souhaits des automobilistes européens. Avec ses cinq places assises, le Captiva offre un espace respectable aux passagers qui trouveront leurs aises tant au niveau de la tête que des jambes.

Le coffre est gigantesque dans cette configuration cinq places. De multiples rangements sont dissimulés sous les panneaux

solides de tapis de sol. Des crochets d'arrimages confirment un des atouts du Captiva : sa modularité. À l'intérieur, vide-poches, aumônières, tiroir, portegobelets et autres petits coffrets sont disposés là où ils sont nécessaires. Quand les dossiers des sièges arrière sont rabattus, le plancher est plat. De plus, le dossier du siège passager se rabat aussi autorisant le transport d'objets de plus de deux mètres.

La lunette arrière s'ouvre indépendamment pour le chargement éventuel de chevrons ou de pannes. Si l'intérieur se contente de plastiques lisses, il donne cependant une ambiance confortable. Les boutons sont placés aux bons endroits. Nous avons regretté, sur la clef de contact, la position de la commande d'ouverture de la lunette. À défaut d'être attentif, elle s'actionne systématiquement quand on met le quatre cylindres en marche.

Le Captiva, au bilan, se présente comme un véhicule sans surprise, agile pour sa taille, efficace quand on évite de le malmener. Son tarif attrayant, sa finition sans défaut et l'équipement complet, dont les sièges chauffants, le cruise control et les commandes radio au volant, en font un SUV intéressant pour celui qui souhaite un moyen de se déplacer qui a du coffre, du charme et de la gueule en même temps.

