



Bjorn Blokzijl
4 juli 2012

Vergrotende trap

Met de Cruze wilde Chevrolet een sterke speler in de Golf-klasse neerzetten. Kijk je echter naar de verkoopcijfers, dan blijkt dat niet helemaal gelukt. Ook de introductie van de hatchback kon niet zorgen voor een impuls: niet meer dan 342 keer ging de Cruze over de toonbank in 2011. Dat de sedan - en in mindere mate de hatchback - weinig aftrek vinden in ons land viel objectief gezien te verwachten. Dit inzicht heeft Chevrolet doen besluiten de Stationwagon op de markt te brengen. Hierbij is de voorspelling uitgesproken dat enkel van deze carrosserievariant elk jaar 400 stuks verkocht zullen gaan worden. Heeft deze auto echt de kwaliteiten om de verkopen van de Cruze omhoog te stuwen of is het een tot mislukken gedoemd project? In en rond het Duitse Keulen reden we met de nieuwe Cruze Stationwagon, uitgevoerd met de - voor Chevrolet - nieuwe 1.4 turbomotor.



Er weer fris tegenaan

Chevrolet heeft de introductie van de Stationwagon aangegrepen om de Cruze een facelift te geven. Grote veranderingen zijn het niet; het blijft bij een anders gestyleerd front en wat kleine zaken in het interieur. Toch ziet de auto er door zijn nieuwe neus een stuk frisser uit. Dit komt vooral door de strakke lijnen rondom de mistlampunits en de chromen afwerking daarvan. Deze facelift geldt uiteraard ook voor de hatchback en de sedan. Tot en met de voorportieren is de Stationwagon identiek aan zijn twee broeders, maar vanaf daar is de Stationwagon volledig anders gevormd. De Amerikanen hebben er serieus werk van gemaakt om een vlot gelijkende auto op de weg te zetten. Vanaf de B-stijl loopt de daklijn schuin af naar beneden, wat versterkt wordt door de taps toelopende raamlijn. Het ruitje geheel aan het einde van de zijkant onderbreekt de strakke lijn met een simpel knikje. Dit geeft de auto van opzij nog wat meer 'schwung'. Geheel aan de achterzijde vallen de kloeke achterlichten en de ietwat

Chevrolet Cruze Stationwagon 1.4 Turbo LTZ

kleine achterraut op. Al staat het Chevroletlogo prominent op de achterklep, de auto is niet direct herkenbaar als een typische Chevrolet.



Ruim van voor tot achter

Qua interieur is de Cruze wel direct te herkennen als een telg van het GM-concern. Opzet en design van het dashboard vertonen grote gelijkenissen met Opels, al is het materiaalgebruik niet overal van de kwaliteit die we kennen van het Duitse merk. Stoffen bekleding van delen van het dashboard kunnen de matige kunststoffen nog enigszins verbloemen, maar de keiharde en glimmende plastics op de portieren zijn echt niet meer van deze tijd. Het zitmeubilair is echter prima in orde en ook het met leer bekleed stuurwiel pakt prettig vast. Ruimte in het binnenste is er meer dan dat je zou vermoeden van een compacte middenklasser. Zowel voor- als achterin kun je met een lengte van meer dan 1,80 meter prima zitten, zonder dat je knieën klem komen te

Chevrolet Cruze Stationwagon 1.4 Turbo LTZ

zitten tussen het dashboard en de vloer of - in het geval van de achterbank - hinderlijk in de voorstoelen drukken. Ook voor het hoofd is in beide gevallen ruim plek.

Bagageruimte is er uiteraard voldoende en door de grote achterklep en het ontbreken van een tildrempel is het inladen een stuk eenvoudiger dan bij de hatchback en de sedan. Met 500 liter met de achterbank omhoog is er aan ruimte al geen gebrek, klap je de achterbank geheel om, dan is er bijna 1.500 liter bagageruimte beschikbaar.



Comfort met een hoofdletter C

Een van de grootste nadelen van de Cruze was het ontbreken van een moderne turbomotor in het vooronder. Vanaf heden is de 1.4 Turbo leverbaar die we kennen van Opel. Met 140 pk weet deze motor wel raad met de 1.400kg wegende auto. In het heuvellandschap rondom Keulen is de trekkracht van de benzinemotor goed te testen. Met het nemen van steile hellingen en haarspeldbochten heeft de motor geen enkele

Chevrolet Cruze Stationwagon 1.4 Turbo LTZ

moeite en zelfs in de tweede versnelling kunnen de krappe bochten genomen worden. Niet dat schakelen zo'n kwelling is in de Cruze, het tegenovergestelde zelfs. Een kort pookje laat de zesversnellingsbak met korte slagen soepel, maar zeker niet gevoelloos bedienen. Daarbij heerst er een serene rust in het interieur, zelfs bij acceleratie. Zowel stuur- als remgedrag zijn prima in orde, al is de afstemming vooral gericht op comfort. In bochten heeft de auto al vrij snel de neiging over zijn voorwielen naar de buitenkant van de bocht te glijden. Even wat gas terugnemen is het devies om de auto in het gareel te houden. Ook het stuurgevoel is duidelijk gericht op comfortabel van A naar B te reizen. Richels, hobbels en gaten worden nauwelijks doorgeven in het stuurwiel, wat voor een ontspannen rijstijl prima is. Toch stuurt de Cruze helemaal niet onaardig. Al is de meeste informatie van wat er onder de wielen gebeurt gefilterd, het stuurwiel laat zich niet bedienen alsof het een computerstuurkje betreft. Zelfs rond de middenstand reageren de voorwielen goed op de stuurcommando's.



Haalbare ambitie

Aan ambitie is bij automerken nooit een gebrek, al moet je je in veel gevallen afvragen of de gestelde ambities wel haalbaar zijn. Met de introductie van de Stationwagon op de Nederlandse markt wil Chevrolet - zoals gezegd - het verkoopaantal van de gehele Cruze-lijn verdubbelen. Al lijkt dit zo op het oog misschien iets te ambitieus, de Stationwagon heeft zeker wel de potentie een breder koperspubliek aan te spreken dan de hatchback en sedan. Vooral jonge gezinnen of mensen die net even wat meer ruimte nodig hebben, hebben aan de Cruze Stationwagon een betaalbare en goedrijdende auto. Maak je meer kilometers, dan is er ook de nieuwe 1.7 diesel leverbaar. Ook deze reden wij - zij het wat korter - in het Duitse landschap. Al is deze motor met zijn 130 pk iets minder vermogend, het hoge koppel vangt dit verschil op. Over de gehele linie kunnen we concluderen dat Chevrolet met de Cruze Stationwagon een goed product heeft neergezet om de gestelde ambitie te kunnen halen en als er in de

Chevrolet Cruze Stationwagon 1.4 Turbo LTZ

toekomst een 20% bijtellingsvariant gebracht wordt, kunnen de ambities zelfs overtroffen worden.

Plus

- + Comfortabel rijgedrag
- + Ruimte voor lijf, leden en bagage
- + Prettige bediening versnellingsbak

Min

- Matige materialen in het interieur
- Gevoelloze besturing
- Geen 20% bijtelling