

Chevrolet Epica 2.5 Executive



Wilbert Huls
27 juli 2006

Intro

Zo langzamerhand laat Chevrolet de merknaam Daewoo meer en meer achter zich. Met de nieuwe Epica in het middenklasse-segment verdwijnt ook de (voormalig Daewoo) Evanda van de Nederlandse markt. De Evanda heeft net als zijn Koreaanse concurrenten, de Hyundai Sonata en Kia Magentis, nooit potten kunnen breken in Nederland. In de middenklasse zijn het toch de Europese merken die qua verkoopcijfers ver, maar dan ook hÃ©Ã©l ver, voorliggen op merken uit het verre oosten. Kan de Epica, met wat 'Amerikaans bloed', daar verandering in brengen?



Het exterieur

Qua uiterlijk is de Epica duidelijk een nieuw model in de Chevrolet-familie. Dat de Evanda de voorloper van de Epica was is in het uiterlijk niet meer terug te zien. (Hoogstens is het merkbaar aan de Evanda mattenset die nog in auto lag) De wat bolle, ronde neus herkennen we van het kleine broertje Aveo dat eerder getest is. Uiteraard wel in verhouding, want er moest wel wat meer onder de kap passen. De koplampen die 'om het hoekje' lopen zijn helemaal volgens de laatste trends in autoland. Aan de zijkant herkennen we een duidelijk sedan-lijn. Met de 17" lichtmetalen velgen en de knipperlichten in de spiegels kan de Epica ook helemaal mee met de tijd. De achterkant wordt gekenmerkt door eigenzinnig vormgegeven lichten. De rode en witte gedeeltes van de lichtunits steken sterk af tegen de zwarte auto. Ook nu lopen ze

Chevrolet Epica 2.5 Executive

weer een stukje om de hoek. De chromen balk achterop was niet nodig geweest. Althans zeker niet in dit formaat. Een chiquer stripje of helemaal geen had het wat minder schreeuwerig gemaakt.



Het interieur

De eerste blik in de auto levert een degelijke indruk op. Nette afwerking, alles zit op de te verwachten plaats en je hebt direct het gevoel in een 'echte auto' te zitten. Aangezien dit de bomvolle executive uitvoering is, zul je echt vreemde accessoires moeten verzinnen om te kunnen constateren dat het er niet op zit, want alles is aanwezig. Een nadeel daarvan is dat het natuurlijk even tijd nodig heeft voordat de vele knopjes door de bestuurder op de automatische piloot te bedienen zijn. Zo zitten er aan het stuur

Chevrolet Epica 2.5 Executive

alleen al 9 knoppen voor enkel de cruise control en audio-bediening.

Her en der zijn metaal-kleurige paneeltjes gebruikt om het interieur een wat stijlvollere uitstraling te geven. Daarnaast zijn enkele knoppen in de middenconsole voorzien van een chromen omlijning. Bovenaan de audio-installatie in de middenconsole bevindt zich een display met daarop voor de berijder handige informatie over de airco, ventilatie en de boardcomputer. Zelf een heus kompas is daar zichtbaar, al ontgaat me het nut daarvan even. Jammer vind ik wel dat voor dit display, evenals voor de audio-installatie, gekozen is voor een felgroene kleur. Persoonlijk vind ik dit wat te schreeuwerig voor dit type auto.

De stoelen zijn vrij hard en bekleed met een gladde soort leer. Ik was eerst bang dat dit een niet zo gelukkige combinatie zou zijn, maar gelukkig is er nagedacht over de verstelling van de stoel en dan met name instelbare lendensteun. Zodoende wordt je toch goed op zijn plek gehouden bij een wat steviger genomen bochtje. Overigens is de verdere verstelling van de stoel allemaal electrisch geregeld.

Op de achterbank is de ruimte aardig. De knieën raken in ontspannen houding net de voorstoel niet en het hoofd bevindt zich vlak onder de hemel door de sterk aflopende daklijn. Bij lange personen kan ik met voorstellen dat met name de hoofdruimte toch een heet hangijzer kan worden. De kofferruimte is met zijn 480 liter een prima plek om veel in kwijt te kunnen. Wat overigens wel typisch is, als je de kofferruimte opent, is dat de lichtunit van de zijkant gewoon wit zijn. Natuurlijk zit zoiets normaal niet in het zicht, maar zodra de achterklep openstaat, kijk ik er toch steeds raar tegenaan.



Het rijden

Als ik de auto start, valt allereerst op hoe stil de auto is. We hebben hier toch te maken met een 2,5 liter 6-in-lijn motor, maar toch laat deze zich, vooralsnog, amper horen. De testauto is voorzien een automatische versnellingsbak met 'Manual Shift Mode'.

Om bij de dealer weg te komen, moet ik direct een paar scherpe bochtjes maken en het valt op dat de auto zÃ©r licht stuurt. Ook later in de rit waar een aantal scherpe en minder scherpe bochten elkaar afwisselen is de stuurbekrachtiging nadrukkelijk aanwezig. En toch stuurt de auto wel goed en communicatief. Het is even wennen dat het sturen zo makkelijk gaat, maar vervolgens kun je er toch messcherp een bochtje mee om. Het onderstel zal daar ook zeker aan bijdragen, want het compleet nieuwe onderstel is niet zo soft als je bij andere Koreanen wel eens had. Het is echt niet stug te

noemen, maar toch wordt wel aan de bestuurder doorgegeven op wat voor soort weg gereden wordt en dat is in een bepaalde mate natuurlijk wel prettig. Zeker als het daarbij de wegligging ten goede komt.

Als je iemand vertelt dat je een 6-in-lijn onder de motorkap hebt liggen, zul je over het algemeen bewonderende reacties krijgen. Natuurlijk vooral vanwege de vermogens van een dergelijke motor. Toch is deze power niet zo goed merkbaar in de Epica. Wanneer het gas opgevoerd wordt, schakelt de automaat steeds al rond de 3000 toeren op, maar doet dat ook nog eens met een merkbare vertraging. De snelheidsbeleving is daardoor laag. In de folders staat voor de 0-100 sprint een tijd van 9,9 seconden. Ik heb het niet zelf geklokt, maar als ik zonder voorkennis een inschatting moest maken, was dat niet in de buurt van de 9,9 seconden geweest. Wellicht dat deze tijd ook gezet is met de zogenaamde 'Manual Shift Mode' aan, want als ik het schakelen zelf in de hand neem, krijg ik ineens een totaal andere Epica te zien. De motor kan lekker doortrekken hoog in de toeren en bereikt daardoor veel sneller de gewenste snelheden, maar toch moet gezegd worden dat de vertraging bij het opschakelen vervelend is. Met name bij pittiger rijden en hoog in de toeren opschakelen is de vertraging erg goed merkbaar. Behalve de schakelperikelen kan de Epica ook prima de hoge snelheden aan. In de auto blijft het nog steeds relatief stil en zo kun je heel comfortabel je over grote afstanden verplaatsen.



Slot

Deze Epica is een prima auto die zeer rijk is uitgerust. Ook de afwerking is van een prima niveau en dat kan dus ook niet meer de reden zijn om achter te blijven bij de Europese concurrenten. De auto is ondanks de lichte besturing toch heel goed te besturen en reageert heel direct op de opdrachten van de bestuurder. Het pittige rijden blijft door de automaat wat achterwege, maar het vermogen is er wel. Voor relaxed rijden en grote (snelweg)afstanden is de auto uitermate geschikt en zelfs een prettige reisgenoot.

Voor de prijs hoef je deze middenklasser al helemaal niet te laten staan, want met 30.245 euro is de auto gezien zijn motor en uitrusting natuurlijk heel aantrekkelijk geprijsd. Mocht een automaat niet de voorkeur hebben, dan is er nog beter nieuws,

Chevrolet Epica 2.5 Executive

want de 2.0 6-cilinder met handbak is er al voor 26.995 euro met dezelfde uitrusting. En die 12 pk maken het verschil ook niet, want de auto is nog steeds in 9,9 s op de 100. Dus mijn advies voor de geïnteresseerde: neem de 2.0 Executive en je hebt een bomvolle auto voor een zeer schappelijke prijs, waar je geen gelijke Europese voor vindt.

Plus

- + Rijke uitrusting
- + Afwerking
- + Prettig afgesteld onderstel

Min

- Lichte besturing
- Gezapige automaat
- Meerwaarde 2.5 t.o.v. 2.0