



## Chevrolet Epica

### Ambitie

Autotest | De Chevrolet Epica is bedoeld als voordelig alternatief voor een grote zakenauto. Daarmee is Chevrolet niet uniek en dus moet de Epica zich onderscheiden van de concurrentie. Dat doet de nieuwkomer door hoog in te zetten. De Epica heeft een gelikte vormgeving, zescilinder motoren vanaf het basismodel en een prijs die zelfs voor Chevrolet-begrippen uiterst scherp is. Kan de Epica de ambities waarmaken?

Krakende tandwielen en ratelende geluiden onder de motorkap! Is er iets mis met de hagelnieuwe testauto? Niets is minder waar. De Epica is zo stil dat de testrijder de motor probeert te starten terwijl die al loopt. Bij de zakelijke ambities van Chevrolet hoort comfort van het hoogste niveau en dus een zeer stille motor.

De krachtbron is zowel binnen als buiten de auto zo goed als onhoorbaar. Pas wanneer een flinke dot gas wordt gegeven, is in de verte het onmiskenbare geluid van een zescilinder hoorbaar. Die zescilinder motor is niet alleen voorbehouden aan de meest luxueuze uitvoeringen; iedere Epica is voorzien van een zescilinder. Voor het basismodel heeft die motor een inhoud van twee liter, het topmodel doet het met een halve liter meer. Het verschil in specificaties tussen beide motoren is gering en dus wordt voor de proefrit gekozen voor de voordeligste van het duo.



### Haat - Liefde

Die motor heeft een eigenaardig karakter. Dat de Epica stil is moge inmiddels duidelijk zijn. De krachtbron loopt bijzonder mooi rond en daarmee geeft de Epica vanaf het eerste moment het gevoel meer te bieden dan zomaar een voordelige zakenauto.

De aantrekkingskracht van een zescilinder motor is de grote kracht bij lage toerentallen. De naald van de toerenteller van de Epica blijft in de meeste gevallen lui onderin liggen, zodat de bestuurder denkt een

enorme reserve te hebben waarmee de auto op commando met explosieve kracht kan accelereren. Dat moet echter bij een gedachte blijven, want wanneer het rechterpedaal tot de vloer wordt ingetrapt is het effect nagenoeg nihil. De motor komt bij 3.000 toeren per minuut echt tot leven. Het volle vermogen is pas beschikbaar vanaf dik 6.000 toeren per minuut maar is dan nog steeds niet indrukwekkend.



Daarbij is ook tijdens het koppelen nauwelijks te voelen wanneer de motor de meeste kracht levert. Tijdens de eerste kilometers bestaat daarom het risico houterig weg te rijden of op het verkeerde moment te schakelen. De uitvoering met tweeënhalf liter motor is standaard gekoppeld aan een automatische versnellingsbak en kent dit probleem daarom niet. De prestaties zijn echter marginaal beter.

Dit karakter zal afhankelijk van de bestuurder als ideaal of ronduit storend worden ervaren. De sportieve c.q. gehaaste rijder zal de Epica ervaren als een zescilinder die verbruikt als een zescilinder maar presteert als een viercilinder. Een meer ontspannen chauffeur zal juist genieten van de zeldzame rust die de Epica geeft en slechts een enkele keer een beroep doen op het volle vermogen.

Ongeacht de rijstijl is het comfort van topklasse. De geluiden van rijwind, banden of mechaniek zijn minimaal. Vaak zorgt het verkeer buiten de auto voor

meer geluid dan de Epica zelf!

## Korea - Amerika

Het weggedrag van de meeste Chevrolets wordt sterk beïnvloed door de voorkeur van de thuismarkten. Chevrolet wordt geproduceerd in Korea waar de bediening van de auto bij voorkeur zo licht is dat alle gevoel met de auto is verdwenen. Chevrolet is een Amerikaans merk, waar auto's in de regel als rijdende waterbedden over de weg zwalken.

Maar niets van dit alles voor de Epica! De besturing is bijzonder licht, maar zeker niet gevoelloos. De Epica weet een Europees communicatief gevoel te combineren met een hoge mate van comfort. In de bochten is de Epica voldoende aan te voelen en dan kan deze Chevrolet beduidend harder een hoek om dan de andere modellen. Dat is leuk en heel veilig.

De wielbasis is kort ten opzichte van de totale lengte van de auto. Daarmee is niet merkbaar ingeleverd op de wegligging, maar is de Epica wel opvallend makkelijk manoeuvreerbaar. De draaicirkel is relatief klein en mede daarom voelt deze forse sedan zich ook goed thuis in de stad.



## Vormgeving en ergonomie

De vormgeving van het exterieur en interieur van de Epica zijn een sprong vooruit voor Chevrolet. Voorheen gaven Koreaanse auto's het gevoel dat de makers probeerden te raden waar de Europese klant naar zocht. Voor de Epica geven de vormgevers er blijk

van exact te begrijpen wat de klant wil. Het interieur is misschien niet het toppunt van originaliteit, maar het heeft een strakke vormgeving en dito afwerking. Ook de solide plof waarmee de portieren sluiten is een teken dat Chevrolet de boodschap definitief heeft begrepen.

Op het gebied van ergonomie kent de Epica een paar kleine eigenaardigheden. Zo is het klokje rechts midden op het dashboard geplaatst en is het gericht op de passagier. De bestuurder moet daarom naar rechts leunen om te zien hoe laat het is. Bovenin de middenconsole is een bergvakje geplaatst. Het display er onder wordt echter veel vaker gebruikt en zou beter afleesbaar zijn bovenin het dashboard. De drie displays die het dashboard telt, hebben allemaal een iets andere tint groen en een iets andere intensiteit van verlichting. Het zijn allemaal kleine zaken die niet storend zijn in de dagelijkse praktijk, maar bij een dergelijke ambitieuze auto des te meer opvallen.

De ruimte voorin is uitstekend. De beweegruimte rondom de voorstoelen is prima. Vreemd genoeg is de hoofdruimte voor de passagier royaler dan die voor de bestuurder. Anders gezegd: de passagiersstoel is verder in hoogte verstelbaar dan de bestuurdersstoel. Beide zetels zitten ook voor lange Europeanen prettig en geven voldoende zijdelingse steun. De beenruimte achterin is voldoende, de hoofdruimte op de achterbank is iets beneden het gemiddelde. De bagageruimte is fors, maar de afwerking is slordig: het bovenste deel is van blank metaal.

## Uitrusting

De uitrusting van de Epica is mede gezien de prijs riant. De hier gereden "Executive"-uitvoering is voorzien van een klimaatcontrolesysteem (met pollenfilter), met leder beklede stoelen, stoelverwarming, een elektrisch verstelbare bestuurdersstoel (8 voudig), elektrisch bedienbare zijruiten voor en achter, warmtewerend glas, cruise-control, parkeerhulp en een prima klinkend audiosysteem. Dit laatste is bovendien voorzien van een aansluiting voor een MP3-speler. Het draagt er allemaal aan bij dat de Epica allerminst voelt als een rijdende bezuiniging, maar juist als een geslaagde en complete zakenauto.



## Conclusie

Chevrolet zet hoog in met de Epica en dat is een dankbare keuze. De vormgeving, de zescilinder motoren en vooral het comfort maken dat de Epica veel meer is dan zomaar een voordelig alternatief in het zakelijke segment. De Epica heeft zelfs ambitie een treetje hoger te komen, maar haalt het niveau van een "premium" zakenauto als een BMW of Lexus zeker niet.

Die enorme ambitie zorgt er echter wel voor dat de Epica zich goed weet te onderscheiden in het meest bevochten deel van het zakelijke segment. Op het gebied van ruimte, rijeigenschappen en uitrusting kan de Epica zich prima meten met de belangrijkste concurrenten. De enorme ambitie gekoppeld aan de

minimale prijs geven deze nieuwste Chevrolet de  
welbekende grote plus. ■



## Specificaties

### Chevrolet Epica 2.0 Executive

#### Maten en gewichten



|                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| Lengte x breedte x hoogte | 481 x 181 x 145 cm |
| Wielbasis                 | 270 cm             |
| Gewicht                   | 1.460 kg           |
| Aanhanger                 | 700 kg             |
| Aanhanger geremd          | 1.700 kg           |
| Tankinhoud                | 65 l               |
| Bagageruimte              | 480 l              |
| Bandenmaat                | 205/60R16          |

#### Motor en prestaties



|                          |                   |
|--------------------------|-------------------|
| Motorinhoud              | 1993 cc           |
| Cilinders / kleppen      | 6/4               |
| Vermogen                 | 144 pk @ 6400 tpm |
| Koppel                   | 195 Nm @ 4600 tpm |
| Aandrijving              | voorwielen        |
| Acceleratie 0 - 100 km/u | 9,9 sec.          |
| Topsnelheid              | 207 km/u          |
| Verbruik gemiddeld       | 8,2 l / 100 km    |
| Verbruik stad            | 11,4 l / 100 km   |
| Verbruik buitenweg       | 6,3 l / 100 km    |
| CO2 uitstoot             | 205 gr. / km      |

#### Prijs

|                   |            |
|-------------------|------------|
| Prijs             | € 27.695,- |
| Prijs instapmodel | € 24.995,- |