

CHEVROLET EPICA

L'EPICA DISPOSE D'UN BON DIESEL ET A TOUTES LES APPARENCES D'UNE FAMILIALE EUROPÉENNE. AVEC UN RAPPORT ÉQUIPEMENT-PRIX QUI MÉRITE QU'ON S'ATTARDE !

Lorsque le prix du litre de gazole vient friser 1,50 euro, on ne pense pas toujours à se tourner vers la marque Chevrolet qui, chez nous, évoque plutôt la Corvette et ses 7 litres (de cylindrée, pas de consommation). Mais de ce côté-ci de l'Atlantique, la gamme Chevrolet recouvre des produits issus de la mondialisation et conçus pour tous les marchés du monde ! Si on enlevait le badge de la calandre de l'Epica, et celui du moyeu de volant, on aurait quelque difficulté à discerner la "nationalité" de cette grande berline familiale à la ligne très classique et, au demeurant, plutôt agréable à voir et à conduire dans la sérénité.

Si son habitabilité est généreuse avec ses cinq vraies places et son coffre de 480 litres, ce n'est pas non plus une "américaine" : une longueur de 4,81 m et un empattement de 2,70 m la situent dans la marge haute des "moyennes supérieures", mais elle s'insère sans plus de souci dans notre circulation hexagonale et dans nos parkings urbains. Apparue début 2006, l'Epica n'était proposée initialement qu'en motorisation essence avec un six cylindres en ligne de 156 ch, monté transversalement... Original, mais pas idéal pour nos entreprises ! Heureusement, quelques mois plus tard, est arrivé (associé à une BVM cinq rapports) un quatre cylindres diesel de 1991 cm³ bien connu chez GM Europe (et ailleurs).



MAIS 169 G... QUAND MÊME !

Ce diesel 2.0 de 150 ch et 32 mkg de couple s'avère efficace pour animer une berline certes grande, mais de poids relativement contenu (1480 kg). Avec une boîte mécanique à cinq rapports, elle atteint 100 km/h en 10" et dépasse 200 km/h tout en conservant une consommation routière beaucoup plus mesurée que ne le laisserait penser son taux de CO₂ de 169 g. De toute évidence, Chevrolet ne cherche pas à coloniser, en milliers d'exemplaires, les parcs des entreprises du CAC 40 et n'a pas jugé opportun de relancer une procédure d'homologation en paramétrant un CO₂ fiscalement idéal pour l'Hexagone. Dans des TPE qui pratiquent l'indemnisation kilométrique et restent sous le seuil de franchise, ça passe, mais ailleurs il faudra compter avec une TVS de 2535 euros (169x15)... et dans tous les cas avec un malus.

UN RAPPORT ÉQUIPEMENT-PRIX EXOTIQUE !

Hormis cet inconvénient fiscal, la Chevrolet Epica propose une équation budgétaire assez favorable, même si l'on considère la version LT, la plus chère, à 26.000 euros. Pour ce tarif, la LT VCDi 150 est en effet dotée d'un ESP et d'un antipatinage, de jantes alliage, de rétroviseurs rabattables électriquement, d'antibrouillards, d'un régulateur

de vitesse, d'un radar de recul, d'une climatisation automatique, de sièges avant chauffants (à réglage électrique pour le conducteur), d'une sellerie cuir, d'une radio-CD MP3, d'un ordinateur de bord, etc. En option, il ne reste guère que le toit-ouvrant et la navigation (facturée 2590 euros). Cette riche dotation est très proprement présentée avec un tableau de bord "moussu", sans plastiques durs dont le dessin semble, comme la carrosserie, mondialement consensuel. En fait, la performance du rapport équipement-prix est peut-être la principale touche d'exotisme de cette Chevrolet (hormis sa clef de contact un peu "cheap"). Son comportement routier ne déconcertera pas davantage : ses suspensions sont moelleuses mais pas molles, son freinage pas violent mais endurant. C'est à l'usage une agréable routière que l'on ne songerait pas à bousculer (encore que...), mais qui semble taillée pour digérer du kilométrage professionnel dans le confort. ■

EN CHIFFRES...

MODELE	2.0 VCDI
PERF. MOTEUR	150 ch - 32,6 mkg
CONSO. MOYENNE ESSAI	7,3
CONSO NORM.	7,5/5,3/6,1
CO ₂ /TVS	169 g/2.535 euros
PRIX TTC	26.000 euros (LT)