

Carrosserie : berline 4 portes de 4,59 m de long. Coffre : 450 dm³. Poids à vide : 1 285 kg (1.6i).

Motorisations : essence 4 cylindres 16 soupapes à distribution variable 1 598 cm³ de 83 kW/113 ch/7 ch et 1 796 cm³ de 104 kW/141 ch/8 cv. Turbo-diesel 4 cylindres 16 soupapes common rail VCDi et turbo variable 1 991 cm³ de 92 kW/125 ch/NC et 110 kW/150 ch/8 cv, avec filtre à particules. Traction avant. Boîte mécanique 5 vitesses. Direction à assistance hydraulique, ABS/EBD, ESC/TCS et 6 airbags (dont 2 rideaux) de série.

Performances (données constructeur, 1.6i/2.0 VCDi 150 ch) : V Max : 185/210 km/h. 0-100 km/h : 12"5/10". Conso moy. norm : 9-5,5-6,8/7-4,8-5,6 l./100. CO₂ : 159/149 g/km.

Prix : 2 versions essence à 17 200 € (1.6i 113 ch LS) et 18 900 € (1.8i 141 ch LT). 2 versions diesel à 19 400 € (2.0 VCDi 125 ch LS) et 21 000 € (2.0 VCDi 150 ch LT).

lPanorama

Les concurrentes

Ford Focus : malgré la faible demande en France, cette compacte est aussi proposée en berline 4 portes (1.6 Ti-VCT 115 ch Ghia à partir de 20 800 €).

Kia Cee'd : une compacte 5 portes bien ficelée sous toutes ses facettes (1.6i 126 ch Active à 18 200 €).

Opel Astra : remplacée à la rentrée, l'actuelle 5 portes reste représentative de la bonne compacte type (1.4 Twinport 90 ch Enjoy à partir de 17 410 €).

Renault Mégane 3 : agréable à l'œil, la nouvelle 5 portes respire également de modernité technique (2.0 TCe 130 ch Expression à partir de 20 800 €).

Chevrolet Cruze, séduisante et accessible

■ *Première Chevrolet du renouveau, la nouvelle Cruze est une gracieuse familiale qui en donne vraiment pour son argent.*



La vocation mondiale de la Chevrolet Cruze ne l'inscrit pas au cœur du marché hexagonal, mais son homogénéité à prix doux plaide pour elle.

On commence à oublier que les Chevrolet des gammes les plus populaires sont, en Europe, d'anciennes Daewoo. L'inédite Cruze qui vient d'arriver sur le marché remplace donc les Lacetti et Nubira estampillées au nom de l'ancien constructeur coréen. Plus longue et plus large, cette classique berline 4 portes à trois volumes, signée Chevrolet, s'impose d'abord par son allure de coupé qui tient à une ligne de pavillon tracée en forme d'arche. Ses lignes tendues repoussent les roues à chaque extrémité pour en tonifier un peu plus la silhouette. Puissante, sa proue arbore de grandes optiques de phare qui remontent en flèche sur les ailes et le capot nervuré, pour mettre en exergue la fameuse calandre frappée de la

croix dorée, l'insigne de Chevrolet, marque américaine largement reconnue sur la planète. Faisant écho à sa fière allure extérieure, la nouvelle Cruze affiche une physionomie intérieure non moins agréable, et assez originale. Les panneaux inférieurs de la planche de bord se poursuivent ainsi symétriquement depuis la console centrale pour élargir visuellement l'espace. La tangible qualité perçue des aménagements tient au recours à des matières à surface souple et grainée. De la même façon, l'instrumentation rétro-éclairée par des diodes bleues et blanches participe à l'agrément de l'ambiance de bord. Accueillant cinq adultes, l'habitacle soigne l'espace aux jambes à l'arrière. L'autre atout de la Cruze tient à une dotation

d'équipements indiscutablement complète dès le premier niveau de finition LS, le second et dernier stade LT étant à peine plus raffiné. Inaugurant la plate-forme de la prochaine Opel Astra, la Cruze dispose donc de trains de roulement à la hauteur. Nonobstant la vocation mondiale de la Cruze, les lois d'amortissement, le freinage et la direction ont été calibrés en fonction des desiderata européens. Elle est proposée avec deux blocs essence, 1.6i de 113 ch et 1.8i de 141 ch, ainsi qu'un turbo-diesel de 2 litres de 150 ch, décliné dès la rentrée 2009 en 125 ch. Au volant, le tableau n'est pas d'emblée aussi attractif, avec une motorisation d'accès bien lymphatique, dont les 113 ch "rament" passablement, comme

si la Cruze était lourde, ce qui n'est pas le cas. En cause : des rapports de boîte vraiment longs et un couple maxi de 153 Nm libéré à trop haut régime (à 4 250 tr/mn), qui rendent ce 1.6i creux en bas des tours. Et malgré 28 ch de mieux, le 1.8i reste hélas dans cette typologie de propulseur laborieux, à un cran au-dessus bien sûr. Mais tout change heureusement avec le diesel de 150 ch, dont les 320 Nm insufflent souplesse et force de reprise dès 2 000 tr/mn, dans un niveau sonore si discret qu'on croirait presque mener un essence. Et la centaine de kilos supplémentaires sur le train avant semble mieux convenir au châssis. A commencer par la direction, moins caoutchouteuse et plus consistante en diesel. Normalement confortable et bien dans ses roues, la Cruze ne prétend pas pour autant jouer les virtuoses du bitume. Elle ne déçoit donc pas dans cette configuration, également bien sobre à l'usage.