



Arnold van Schepen
27 juli 2012

Nuchtere Koreaan

De Cruze is Chevrolets best verkopende auto. Niet alleen in Nederland, maar ook wereldwijd. Binnenkort krijgt de Cruze-familie gezinsuitbreiding in de vorm van de Cruze Hatchback. Niet omdat de sedan het zo slecht doet, maar omdat in het C-segment de hatchback de meest verkochte carrosserievorm is. Wij namen de 163pk sterke tweeliter diesel onder de loep, en reden ook met de verwachte verkooptopper: de 1.8 benzine in LT-uitvoering.



Selffulfilling prophecy

Er is een tijd geweest dat auto-ontwerpers er maar niet in slaagden om sedans in de compacte middenklasse een gelikt uiterlijk te geven. De eerste generaties Volkswagen Jetta waren bepaald geen beauty's, en ook de Astra's met kont komen in aanmerking voor de lulligheidsaward. Op Ã©Ã©n of andere manier slaagden designers er wel in om de hatchbackversies van die modellen zo te stileren dat het regelrechte verkooptoppers werden. En zo wordt de gedachte dat een compacte middenklasser een hatchback hoort te zijn, een zichzelf vervullende waarheid. Althans, op de Nederlandse automarkt. Op de wereldwijde automarkt gaan de sedanversies echter als warme broodjes over de toonbank. En omdat de Chevrolet Cruze niet alleen op het Europese vasteland aan de man gebracht moet worden, heeft Chevrolet twee jaar terug de sedan als eerste geÃ¬ntroduceerd. Nu mag de hatchbackversie potten gaan breken, en de Nederlandse markt is als eerste aan de beurt. Chevrolet Nederland verwacht dit jaar zo'n 900 Cruze

Chevrolet Cruze 2.0D LTZ

Hatchbacks te slijten, eind 2012 moet de teller op 1.600 staan.



Weinig te kiezen Æn te wensen

Wanneer we het motorenaanbod bekijken komt het adagium van Chevrolets topmodel in gedachte: there is no substitute for cubic inches. Geen gedownsize, gewoon twee hardwerkende 1.6 en 1.8 benzinemotoren en voor de oliestokers is er een tweeliter diesel met maar liefst 163 pk en 360 Nm. De veiligheidsuitrusting van de Cruze is niet bepaald karig. Stabiliteitscontrole, tractiecontrole, hoofd-, zij- en gordijnairbags zijn standaard. Bestuurders van de basisuitvoering LS moeten het doen zonder mistlampen, cruise control en airco, terwijl hun achterpassagiers zelf de ramen moeten openzwengelen. Chevrolet verwacht de meeste Cruze hatchbacks in LT-trim aan de man te brengen. Die heeft voornoemde zaken wel standaard en is voorts uitgerust met stuurwielbediening voor de audio, een in hoogte en diepte verstelbaar stuur en een

Chevrolet Cruze 2.0D LTZ

leren stuur en versnellingspook. Top of the range is de LTZ met standaard navigatie en climate control. Wij gingen eerst op pad met de 2.0D LTZ om te kijken of het, zoals Chevrolet het zelf noemt, 'sportieve en krachtige' lijnenspel van de Cruze hatchback een overeenkomstig rijgedrag heeft.



Horsepower sells cars...

And torque wins races. De tweeliter diesel heeft wat dat betreft goede vooruitzichten, met 1.480 kilo is het geen lichtgewicht, maar de 163 pk bij 3.800 toeren en 360 NM koppel tussen 1.750 en 2.750 toeren hebben geen enkele moeite met de Cruze hatchback. Op de snelweg hoef je hooguit een keer terug te schakelen naar z'n 5, een dotje gas en de wijzer staat vlot bij het getal 140. De motor doet tamelijk stil zijn werk in het vooronder, alleen bij stationair toerental en boven de 3.000 toeren is te horen dat een diesel zijn werk doet. In de 1.8 die we reden is het motorgeluid nadrukkelijker

Chevrolet Cruze 2.0D LTZ

aanwezig. Het is dan ook geen wonder van moderne techniek, maar een rechttoe rechtaan werkpaard. Deze benzinstoker met 140 pk is beslist niet ondergemotoriseerd, maar in vergelijking met de moderne turbobenzinemotoren moet de versnellingspook wat vaker ter hand genomen worden om de motor in toeren te houden. Het schakelen gaat in zowel de benzine- als dieserversie enigszins hakerig. Maar de maagdelijke kilometerstand van nog geen 500 kilometer zal dat grotendeels verklaren. Wat de motorisering betreft kan Chevrolet bij de introductie al een nieuwtje melden: in de loop van 2012 komt er ook nog een 1.7 diesel beschikbaar. Dit is waarschijnlijk de beste keuze voor dieselrijders die meer oog voor hun brandstofverbruik dan prestaties hebben.



Fraai interieur

Een van de sterkste punten van de Cruze is het fraaie interieur; in deze klasse zien we

wel eens saaier dashboards. Ook het materiaalgebruik kan de toets der kritiek doorstaan, zeker wanneer je in ogenschouw neemt dat de Cruze is ontwikkeld voor de calculerende consument. Wanneer we - letterlijk - wat dieper in het interieur kijken zien we een paar panelen die niet helemaal lekker passen en niet goed vastzitten. Hier en daar zien we schakelaars en bedieningselementen die we herkennen uit andere GM-producten. De werking ervan is logisch en alles voelt solide aan. Onder het rijden wordt duidelijk dat Chevrolet veel aandacht heeft besteed aan de noise, vibrations en harshness. Het meest overheersende geluid komt van de wind rond de A-stijlen en van de banden. De Cruze staat standaard op Conti Sport Contact, montage van andere banden heeft waarschijnlijk een merkbare beperking van het afroegeluid tot gevolg. Op de snelweg heeft het windgeruis de overhand. De Cruze is overigens gezegend met een flink stel spiegels, ondanks hun grootte geven ze geen extra windlawaai. En ze komen goed van pas bij het inparkeren, want de Cruze is alleen leverbaar met parkeersensoren en ontbeert automatische parkeerhulpen en andere systemen die de tekortkomingen van de menselijke zintuigen aanvullen. Het grootste intelligente vernuft in de Cruze zit op de bestuurdersstoel, bij gebrek aan (optionele) dodehoekwaarschuwing, rijbaanassistentie, parkeerhulp en al wat dies meer zij.

Jammer? Nee, logisch eigenlijk, want Chevrolet positioneert zich als een merk met 'value for money' en daar passen de meest moderne elektronische assistenten (nog) niet bij.

Terug naar het interieur, want de vraag rijst of de passagiers achterin ook te lijden hebben van de hatchback-lijnen. Het antwoord is nee. Het obligate woord 'coupé' wordt wel aangeroerd in de persmap, maar laten we wel wezen: dat is de Cruze Hatchback beslist niet. Met als gevolg dat de hoofdruimte achterin overeenkomt met die van de Cruze sedan. De kofferbak is vergeleken met de sedan iets kleiner: 413 liter in normale toestand tegenover 450 liter voor de sedan. De kofferruimte is mooi vierkant van vorm en daardoor uiterst praktisch. Gaat de achterbank plat, dan slikt de hatchback 883 liter.



De beste keuze

De Cruze Hatchback rijdt goed, is riant uitgerust en ziet er aardig uit. De benzineversies hebben geen state of the art techniek en er is een grote groep kopers die daar niet om maalt, althans wat de elektronische liflafjes betreft. De 1.8 benzine is niet de stilste, maar er is best mee te leven. Op constante snelheid verdwijnt het motorgeluid naar de achtergrond en dan kan de bestuurder zich vermaken met het prima audiosysteem en een behoorlijke wegligging. Het moet raar lopen wil je de controle over de Cruze verliezen. Het is geen uitgesproken stuurmansauto, maar wie het af en toe op de heupen krijgt, kan best lol hebben met de Cruze. Prijsbewuste particuliere kopers zullen waarschijnlijk het meest kiezen voor de 1.8 LT. De diesel daarentegen is stiller en rijdt prettiger door zijn riante vermogen. De 165 kilo meergewicht voorin voel je echter wel, maar het maakt geen zweberbak van de Cruze. De vraag is echter of hij zich met z'n prijs van 28.695 euro niet uit de markt prijst. De meest voor de hand liggende

Chevrolet Cruze 2.0D LTZ

bestuurder is een leaserijder die voor dat budget meer te kiezen heeft. Bovendien biedt de concurrentie, de Ford Focus voorop, een groot aantal rij-assistenten die bij de gebruikelijke jaarkilometrages goed van pas komen. Of de Cruze Hatchback een leaseknaller wordt hangt helemaal af van de komst van 1.7 diesel.