



Evanda 2.0 CDX



Le constructeur coréen Daewoo nous a habitués à livrer des voitures de belle facture à prix compté. Sans sacrifier ni le confort, ni la sécurité. La nouvelle Evanda CDX, que vous avez aperçue dans le parking ces derniers jours, ne déroge pas à cette règle. Elle séduit par sa classe et par son rapport prix/équipement imbattable. L'Evanda est une routière qui offre au prix le plus bas les caractéristiques d'un véritable haut de gamme. Et si la motorisation diesel manque, l'installation au gaz réalisée par l'importateur bénéficie d'une extension de la garantie d'usine tout en offrant un coût d'utilisation réduit et une autonomie peu habituelle pour ce type de véhicules.

Pour approcher la clientèle européenne, le groupe GM a fait appel au styliste italien Giugiaro d'Italdesign. La remplaçante de la Leganza troque ainsi sa fluidité pour des arêtes vives

coupées au couteau rappelant les traits de certaine Suédoise... L'habitabilité n'est certes pas des plus généreuses. La largeur aux coudes est mesurée et la garde au toit à l'arrière est insuffisante pour les grands gabarits. Par contre, l'espace pour les genoux est appréciable.

La présentation intérieure est soignée. Le cuir de la sellerie est de bonne qualité. Certains resteront critiques vis-à-vis des placages en faux bois ou du manque d'originalité de l'ensemble. Classique au sens "années 70" du terme ! En ce qui concerne les équipements, c'est l'utile que l'on découvre. Prix oblige ! Pas question de s'aligner sur les régulateur de vitesse, essuie-glaces, allumage des phares ou encore lève-vitres full automatiques qui peuplent les productions concurrentes. Modeste.



Routière

Prix (mod. testé)	24.595,00 €
TMC :	495,00 €
TR :	316,00 €
Autonomie : 651 (+601 de gaz) = 1200 km	

Oui, mais sérieux. L'équipement est, pour le reste, complet : ABS, ESP, airbags latéraux à l'avant, climatisation automatique, siège conducteur à réglages électrique sans mémoire, sièges chauffants, direction assistée asservie à la vitesse, rétroviseur intérieur électro-chrome, commandes au volant pour le système radio à chargeur frontal de 5 CD, volant réglable, banquette arrière rabattable 2/3-1/3, antibrouillards, jantes aluminium, accoudoir avec rangements, coffre à ouverture motorisée à distance... Trois options sont reprises au catalogue : la peinture métallisée, la boîte automatique et l'installation au gaz.

En Europe, Daewoo propose seulement le quatre cylindres 2.0 litres à 16 soupapes. Dans le modèle testé, il se



conjugue avec la boîte manuelle à 5 vitesses. Ce moteur se montre nerveux dans les premiers rapports et serein sur autoroute. Il manque bien d'un peu de pêche dans les côtes ou dans les dépassements d'urgence. Cependant, si la conduite adoptée reste conforme aux souhaits du législateur, l'Evanda se contente aisément de la puissance et du couple disponibles. On s'étonnerait parfois des chiffres annoncés par certains constructeurs pour présenter leur production inutilisable, même sur les autoroutes allemandes nettement plus contrôlées que ce que la légende ne le raconte. Un autre débat...

L'Evanda est une berline paisible à vocation familiale. Elle est dotée d'un train avant accrocheur et d'un châssis stable. Le comportement routier est convaincant. En fait, le seul reproche que l'on puisse faire à cette voiture trop sage, c'est la pénalisation fiscale du moteur 2.0 litres par rapport à certaines 1800 concurrentes proposées à un prix similaire. Mais qui en "jettent" moins !