

CHEVROLET MALIBU 2LT 2008



La nouvelle Malibu repose sur la plateforme intermédiaire mondiale de General Motors. Elle a le même empattement qu'avait la Malibu Maxx, qui n'existe plus, et elle est plus longue (9 cm), un peu plus large (1 cm) et un peu moins haute (1,1 cm) que l'ancienne Malibu régulière. Elle est animée par un quatre cylindres de 2,4 litres, un V6 de 3,6 litres ou un moteur hybride composé du quatre cylindres et d'un système électrique de propulsion. Cette berline est offerte en versions LS, 1LT, 2LT, LTZ et Hybride.

Habitacle et coffre

L'accès est difficile, surtout pour les personnes de grande taille, parce que le rebord du toit est bas. Comme les portes ouvrent très grand, elles ne sont pas faciles à fermer lorsqu'on est assis. Les sièges avant sont très confortables, mais les commandes sont difficiles d'accès lorsque les portes sont fermées. Le dégagement pour la tête des grandes tailles est un peu juste. Grâce au volant inclinable et télescopique ainsi qu'aux pédales à réglage électrique, on peut facilement trouver une bonne position de conduite.

À la difficulté d'accès mentionnée pour l'avant s'ajoute le fait que le toit s'incline passablement vers l'arrière, ce qui complique davantage l'accès à la banquette arrière. Cette dernière s'avère confortable pour deux adultes. Le dégagement pour la tête des grandes tailles est limité. Le dossier est rabattable 60/40, mais l'ouverture qu'il révèle manque de largeur et de hauteur.

La capacité du coffre laisse à désirer parce qu'il manque de hauteur. De plus, la petite ouverture ne permet pas le chargement de gros objets. Il n'y a aucune prise pour faciliter l'ouverture du couvercle ni de serrure.

Commodités et sécurité

L'habitacle est bien fini, avec des matériaux de bonne qualité. Toutefois, les accoudoirs dans les portes ne semblent pas trop solides. L'insonorisation est efficace sauf pour les bruits de la suspension. Il y a de bons espaces de rangement, dont une spacieuse console centrale.

Presque tous les instruments et les commandes sont bien disposés, mais les commandes sur le volant sont très petites. De plus, celles pour régler les miroirs sont un peu loin pour les personnes de petite taille. Le soir tout est éclairé, sauf le coffre à gants. Le système de chauffage est efficace. Il n'y a pas de poignée de maintien. Les miroirs extérieurs chauffants ne sont offerts que sur la version LTZ, ce qui est décevant.

Lorsqu'on active les gicleurs, les essuie-glaces effectuent automatiquement un ou deux passages de trop, ce qui salit le pare-brise, à moins d'avoir utilisé une grande quantité de lave-glace.

Au chapitre de la sécurité, la Malibu compte six coussins gonflables (deux à l'avant, deux latéraux, deux rideaux) et quatre freins à disque avec ABS. Il n'y a que quatre appuis-tête et ils ne montent pas assez haut pour les grandes tailles à l'avant et les tailles moyennes ou plus à l'arrière. La visibilité est bonne dans toutes les directions, sauf de $\frac{3}{4}$ arrière et vers l'arrière en reculant alors qu'il est impossible de bien évaluer les distances. De plus, le miroir intérieur étant bas, il crée un angle mort en oblique vers la droite. Les phares manquent un peu d'intensité et de portée, surtout en mode croisement. On entend à peine les clignotants.

Dans les tests du gouvernement américain, la Malibu obtient cinq étoiles, sur cinq, pour la protection des occupants avant en cas de collision frontale et pour celle de tous les occupants lors d'un impact latéral. Sa résistance au capotage lui vaut quatre étoiles. L'Insurance Institute for Highway Safety décerne à la Malibu sa meilleure cote, « bonne », pour la protection du conducteur lors d'une collision frontale décentrée.

Moteur et transmission

Le quatre cylindres de 2,4 litres développe 169 chevaux et 160 livres de couple qui permettent à la Malibu de se déplacer avec une surprenante et agréable aisance dans presque toutes les circonstances. En effet, les accélérations et les reprises sont vives et font en sorte que le moteur est très bien adapté à la voiture et que le V6 n'est nécessaire que si on déplace souvent une lourde charge.

La transmission automatique à quatre vitesses fonctionne toujours avec beaucoup de douceur. Ses rapports sont bien étagés. Elle ne permet pas de partir en deuxième vitesse.

Comportement routier

La suspension indépendante aux quatre roues procure une très belle douceur de roulement sur toutes les surfaces. Le mélange de souplesse et de fermeté est particulièrement homogène. En plus du confort, cette suspension octroie une bonne tenue de route à la Malibu, tenue de route qui est même supérieure à la moyenne de la catégorie. Sur plusieurs inégalités, la suspension est bruyante.

La servodirection est bien calibrée, stable et rapide, mais ne transmet pas de sensations de la route. Le rayon de braquage est normal. Les quatre freins à disque se montrent puissants et résistent bien à l'évanouissement. Souhaitons qu'ils résistent aussi à l'usure, parce qu'ils sont chers.

Inspection

Dans un centre de vérification technique de CAA-Québec, nous avons constaté que la Malibu repose sur une plateforme robuste et qu'elle est bien construite, à quelques exceptions près. Ainsi, il n'y a pas d'antirouille et plusieurs joints ne sont qu'à moitié scellés. Il y a une grande ouverture sous le pare-chocs avant par où des objets peuvent pénétrer pour abîmer le condenseur du climatiseur. Quelques terminaux électriques sont mal protégés. Comme le joint à rotule est moulé dans la table de suspension, le remplacement de ce joint risque de coûter cher : en effet, il faudra forcément changer la table de suspension.

Conclusion

La nouvelle Malibu est nettement supérieure à l'ancienne, en particulier aux chapitres du confort, du comportement routier, de l'assemblage, de la finition et de la qualité des matériaux. Toutefois, l'accès, surtout pour les grandes tailles, ainsi que la capacité limitée du coffre pourront éloigner certains acheteurs.

POUR : moteur quatre cylindres bien adapté, habitabilité, confort des sièges, douceur de roulement, tenue de route, transmission douce.

CONTRE : accès difficile, phares un peu faibles, petite ouverture et capacité du coffre, visibilité réduite par plusieurs éléments, cycle des essuie-glaces avec gicleurs à revoir, couvercle du coffre sans prise.

CHEVROLET MALIBU 2008

Moteur : 4 cyl., hybride, 2,4 litres, 16 soupapes; 4 cyl., 2.4 litres, 16 soupapes, V6, 3,6 litres, 24 soupapes

Puissance : 164 ch à 6 400 tr/min; 169 ch à 6 400 tr/min; 252 ch à 6 300 tr/min

Couple : 159 lb-pi à 5 000 tr/min; 160 lb-pi à 4 500 tr/min; 251 lb-pi à 3 200 tr/min

Transmission : automatique 4 vitesses; automatique 6 vitesses

Suspension : indépendante/indépendante

Freins : disques/disques

Empattement : 285,2 cm

Longueur : 487,2 cm

Largeur : 178,6 cm (avec les miroirs)

Hauteur : 145 cm

Poids : 1 551 à 1 604 kg

Pneus : P215/60R16; P225/50R17; P225/50R18

Capacité maximale de remorquage : 454 kg

Coussins gonflables : deux à l'avant, deux latéraux, deux rideaux

Consommation de carburant avec le 2,4 litres

Selon Transports Canada :

Ville : 9,6 L/100 km (29 mi/gal)

Route : 6,5 L/100 km (43 mi/gal)

Pendant l'essai :

10,3 L/100 km (27 mi/gal)

Température : - 25 °C à - 3 °C

Capacité du réservoir : 61 litres

Type de carburant : essence ordinaire

Accélération :

0-100 km/h : 9,6 secondes

60-100 km/h : 6,5 secondes

Concurrents : Chrysler Sebring, Dodge Avenger, Ford Fusion, Honda Accord, Hyundai Sonata, Kia Magentis, Mazda6, Mitsubishi Galant, Nissan Altima et Maxima, Pontiac G6, Subaru Legacy, Saturn Aura, Toyota Camry, Volkswagen Passat.

Garanties :

- Véhicule complet : 3 ans/60 000 km
- Groupe motopropulseur : 5 ans/160 000 km
- Rouille de surface : 3 ans/60 000 km
- Perforation : 6 ans/160 000 km
- Antipollution : 3 ans/60 000 km sur tout. 8 ans/130 000 km sur le convertisseur catalytique, le module de commande électronique.

Prix de pièces d'origine :

- Pare-chocs arrière : \$1 151
- Disque de freins avant : \$ 228
- Plaquettes de frein : \$ 173
- Silencieux : non disponible
- Aile avant : \$ 311

Coût moyen de la prime d'assurance, à Québec, avec valeur à neuf pour une femme ou un homme de 30 à 40 ans ayant un excellent dossier : 808 \$ à 956 \$

Prix des versions :

- LS : 22 995 \$
- 1LT : 25 895 \$
- 2LT : 25 995 \$
- Hybride : 26 995 \$
- LTZ : 33 610 \$

Principales options :

- Toit ouvrant : 1 195 \$
- Groupe commodité : 785 \$ (1LT)
- Moteur V6 et transmission automatique 6 vitesses : 3 430 \$ (2LT)

Prix du véhicule essayé : 2 680 \$

Frais de transport/préparation : 1 250 \$

Nombre de concessionnaires : Québec : 173 Canada : 697

© Janvier 2008. Tous droits réservés, CAA-Québec.