



Chevrolet Spark

Kunst op de vierkante centimeter

Autotest | Het is makkelijk om de beste auto ter wereld te bouwen. Geef ontwerpers vrij spel en ze zullen de beste materialen gebruiken en de meest geavanceerde technieken toepassen. Maar daar staat een stevig prijskaartje tegenover. De echte kunst is om een goede kleine auto te bouwen, want dan is er weinig ruimte om te werken en een beperkt budget. Met de Spark wil Chevrolet het bouwen van scherp geprijsde kleine auto's tot een kunst verheffen. Is dat gelukt?

Chevrolet stelde zichzelf nog een extra uitdaging: het nieuwe instapmodel moest niet alleen scherp geprijsd zijn, maar er ook nog eens leuk uitzien. De Spark moest niet het zoveelste aandoenlijke stadsautootje worden, maar een compacte auto met dezelfde allure en uitstraling als een grotere Chevrolet.

Verantwoordelijk voor de vormgeving van de auto is de Amerikaan Rich Scheer en hij stelt: "een vijfdeurs auto heeft iemand nodig, maar een driedeurs wil iedereen hebben". Daarom zijn de achterdeuren van de Spark "verstopt". De handgrepen zijn verwerkt in de zwarte kunststof rand rondom de achterruiten en zijn daarom nauwelijks zichtbaar. Bovendien gaf dit de vormgevers een paar centimeter extra ruimte en die zijn gebruikt om de Spark een stevige schouderlijn te geven. Het zorgt er allemaal voor dat de Spark er solide en gelikt uitziet.



Ook details als de ronde achterlichten en de hoog in de neus geplaatste, scherp gesneden koplampen maken van deze Spark een kunstwerkje onder de kleintjes! De hier getoonde uitvoering is het absolute basismodel en zelfs dan ziet de auto er al ontzettend goed uit. Konden alleen die wildoppen niet iets creatiever worden vormgegeven?

Ruimte

De Spark is in de hoogte ontworpen, niet in de breedte. Dankzij de extra hoogte, kunnen de inzittenden nadrukkelijk rechtop zitten en kunnen de stoelen probleemloos dicht op elkaar worden geplaatst. De achterbank biedt daarom meer ruimte dan gemiddeld in dit segment.

De Spark is officieel een vijfzitter, want de auto heeft drie veiligheidsgordels en drie hoofdsteunen achterin. Gezien de geringe breedte van de auto is dit echter erg optimistisch gesteld; drie volwassenen zitten vrijwel bij elkaar op schoot achterin de Spark. In de praktijk biedt de achterbank ruimte aan twee volwassenen of drie (kleine) kinderen; dat is al een hele prestatie voor een auto van deze omvang.



De bovengemiddelde ruimte achterin gaat niet ten koste van de kofferruimte, die is met 170 liter heel behoorlijk. Het laden en lossen van bagage wordt bemoeilijkt door een hoge tildrempel. Daar staat tegenover dat een achterklep die tot laag in de bumper doorloopt, ook wordt geraakt bij een eventueel ongeval. De herstellkosten voor een achterklep én achterbumper zijn logischerwijs veel hoger dan die voor alleen een bumper.

Uitrusting

Voorin biedt de Spark volop hoofd- en beenruimte, ook aan lange bestuurders. Wederom valt op dat de Spark een smalle auto is. Bestuurder en bijrijder zitten

zo dicht op elkaar dat schakelen haast onmogelijk is zonder het been van de passagier te schampen.



De Spark heeft geen traditionele snelheidsmeter en toerenteller in het dashboard. In plaats daarvan zijn beide los op het stuurhuis geplaatst. Dat doet nogal goedkoop aan, maar het grote voordeel is dat de klokken meebewegen met het in hoogte verstelbare stuurwiel.

De rest van het dashboard is juist royaal van opzet, alsof het afkomstig is van een grotere auto. De afwerkingskwaliteit is prima en de gebruikte materialen voelen degelijk aan. Iedere vrije centimeter is benut voor bergvakjes die het dagelijks leven met de auto veraangenamen. Ook heel prettig: de Spark is vanaf het basismodel voorzien van een radio/CD-speler met zowel een AUX- als USB-aansluiting (let op: dit is mini-USB, vraag bij de dealer om een verloopkabel naar gangbaar USB).



Motoren

De Chevrolet Spark is leverbaar met een 1.0 en 1.2 liter benzinemotor. Deze is altijd gekoppeld aan een handgeschakelde vijfversnellingsbak, een automaat is voornamelijk niet leverbaar.



Zoals eerder aangegeven, is voor deze test met het instapmodel gereden en dus met de lichtste motor. Zodra de 1.0 liter motor wordt gestart, valt op dat de krachtbron veel rustiger (trillingsvrij) en stiller loopt dan bij de meeste tegenstrevers. Dat komt omdat de meeste concurrenten gebruik maken van een driecilinder motor, terwijl de Spark vier cilinders heeft. Tegenover dit extra comfort staat dat een driecilinder in de regel zuiniger is.

Volgens fabrieksopgave zou de Spark 1.0 iedere 100 km 5.1 liter (net geen 1:20) verbruiken en een vermogen leveren van 68 pk / 93 Nm. Omdat de motor zo stil is, springt de bestuurder als vanzelf voorzichtig om met het gaspedaal. Dan lijkt het alsof de Spark te weinig vermogen heeft. Maar dit is juist een krachtbron die veel toeren moet maken om te presteren!



Prestaties

Op de snelweg is het zaak om toeren te maken om snelheid op te bouwen, daarna kan de kruissnelheid gemakkelijk worden aangehouden in de vijfde versnelling. Opnieuw valt de Spark positief op door het lage geluidsniveau, want ook de geluiden van rijwind of banden zijn gering. Alleen in bergachtig gebied komt de 1.0 liter motor echt vermogen tekort. Op steile hellingen moet niet van de vijfde naar de vierde versnelling worden teruggeschakeld, maar soms zelfs naar de derde.

Een noodstop op de snelweg wordt met het nodige drama uitgevoerd. Alhoewel ABS standaard is, komt de Spark tot stilstand met gillende banden. De remweg is binnen alle wettelijke limieten, maar andere kleintjes weten beter te overtuigen qua stopkracht.

Weggedrag

In de stad komt de Spark tot leven zoals een sportwagen op het circuit. Ook hier is het belangrijk om de motor voldoende toeren te laten maken. Vanaf zo'n 3.000 toeren per minuut is de Spark 1.0 levendig,

gretig en zelfs een tikkeltje uitdagend!



Chevrolet heeft relatief geavanceerde techniek toegepast voor het onderstel. Daarom biedt de Spark niet alleen voldoende comfort op slecht wegdek, maar is de wegligging ook prima. De auto schrikt niet terug voor vlot bochtenwerk en reageert veilig bij een plotselinge uitwijkmanoeuvre.

Het koetswerk is mede dankzij de lekker grote buitenspiegels gemakkelijk te overzien. De auto laat zich daarom watervlug door het stadsverkeer sturen en glipt dankzij de geringe afmetingen overal tussendoor! Nu is die geringe breedte juist een voordeel. Het laat zich bijna raden: ook parkeren kan met de Spark tot op de vierkante centimeter.



Conclusie

Is Chevrolet er in geslaagd een auto te bouwen die klein en toch ruim is, die voordelig en toch compleet is en die er op de koop toe ook nog eens leuk uitziet? Ja, zonder twijfel.

Om te beginnen met de ruimte: de Spark biedt achterin meer beenruimte dan gemiddeld en daarom is dit kleintje ook geschikt als gezinsauto. Het comfort is bovengemiddeld, dat geldt zowel voor het geluidsniveau als voor de kwaliteit van het onderstel. Daarbij is de vormgeving niet aandoenlijk, zoals bij de meeste concurrenten, maar juist scherp en zelfverzekerd.

Zelfs het hier gereden basismodel weet op al deze punten te overtuigen. Aan het absolute instapmodel ontbreken echter een aantal zaken die echt onmisbaar zijn zoals een klokje en in hoogte verstelbare gordels. Kies daarom voor een iets duurder model, met name lichtmetalen velgen horen bij een design-wondertje als dit. Dan is de Chevrolet Spark letterlijk en figuurlijk kunst op de vierkante centimeter. ■



Specificaties

Chevrolet Spark 1.0 L

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	364 x 160 x 152 cm
Wielbasis	237 cm
Gewicht	832 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	35 l
Bagageruimte	170/568 l
Bandenmaat	155/80R13

Motor en prestaties



Motorinhoud	995 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	68 pk @ 6400 tpm
Koppel	93 Nm @ 4800 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	15,5 sec.
Topsnelheid	154 km/u
Verbruik gemiddeld	5,1 l / 100 km
Verbruik stad	6,6 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,2 l / 100 km
CO2 uitstoot	119 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 10.295,-
Prijs instapmodel	€ 10.295,-