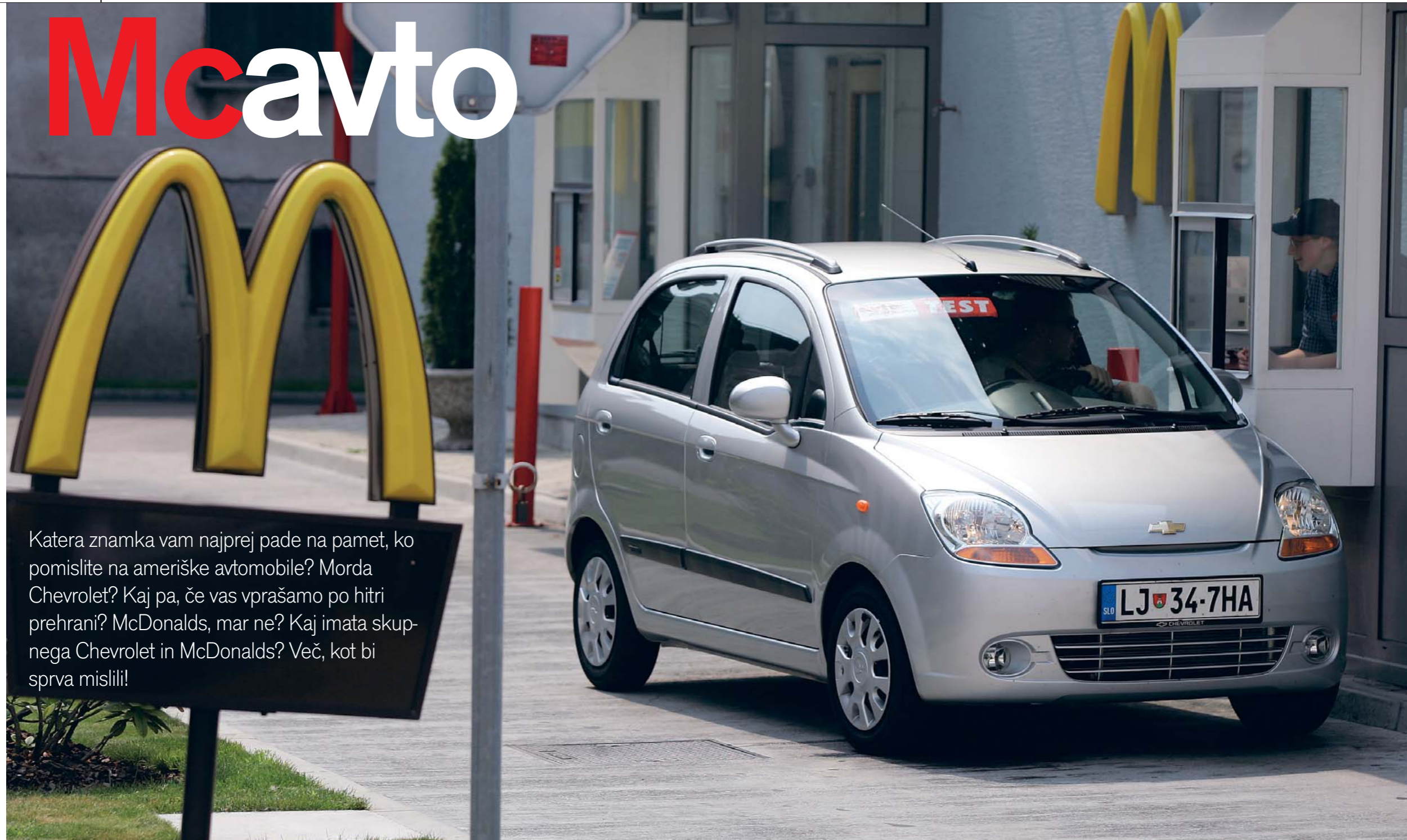


Mcavto

Katera znamka vam najprej pade na pamet, ko pomislite na ameriške avtomobile? Morda Chevrolet? Kaj pa, če vas vprašamo po hitri prehrani? McDonalds, mar ne? Kaj imata skupnega Chevrolet in McDonalds? Več, kot bi sprva mislili!



Oba imeni sta zelo ameriški, polni tradicije in patriotizma. Oba sta močno navzoča na skoraj vseh trgih oziroma državah po svetu. To, kar McDonalds pomeni v svetu hitre prehrane, je Chevrolet v avtomobilizmu. Eni ponujajo sendviče, drugi avtomobile, obema pa je skupno to, da kupec na koncu dobi soliden izdelek za precej nizko ceno.

Mali Spark, ki je nasledil Daewoojevega Matiza, je namreč prav to: mestni avtomobil, ki mu v bistvu prav nič ne manjka. Tisti z oznako Direct, torej povsem z dna ponudbe (0,8-litrski motor z 51 KM), stane 1.557.600 tolarjev, enak, a s klimatsko napravo, pa 1.759.200 tolarjev. Za

najdražjega, ki nosi oznako Premium in ga poginja 1,0-litrski bencinski motor s 65 KM ter ima ABS, električni paket opreme, štiri zračne blazine, radio s CD-predvajalnikom, kovinsko barvo in še cel kup malenkosti, pa boste morali odšteti 2.157.600 tolarjev (takšnega smo imeli na tem testu, cene pa veljajo z aktualnim popustom). V nobenem primeru ni veliko, cenejšega mestnega malčka s toliko opreme in varnosti ne boste našli!

A kot že nešteto do zdaj smo bili priča, da je papir prenesel vse. Nekatere avtomobilске znamke ali vsaj določeni modeli avtomobilov z Daljnega vzhoda (pa ne mislimo na Japonsko) so nas v še ne tako zelo oddaljeni preteklosti pogo-

sto razočarali. Ob pogledu na seznam dodatne opreme in celo pod žarometi v prodajnem salonu se je vse zdelo zelo lepo, ob pogledu na ceno skoraj neverjetno. V resničnem življenju pa potem namesto dobrega nakupa nenehni obiski na servisih, moreči črički v karoseriji ali plastičnih delih, rja tu in rja tam, slabe vozne lastnosti, menjalnik, da bi se človek zjokal ...

Zato morate razumeti našo previdnost, s katero se lotimo ocenjevanja zelo poceni avtomobilov.

No, pri Sparku nismo našli ničesar, kar bi si zaslužilo grajo. Od Matiza, ki nas je v minulih letih vedno pozitivno presenečal, je namreč podoval bogato dediščino.

Tako lahko zapišemo, da zunanost deluje nad vse prikupno. Njegov simpatični nos z velikima limonasto zaokroženima žarometoma daje vtis, da je avtomobil nenehno dobre volje, kakor da bi se prav rahlo smehljaj. Mehke poteze se nadaljujejo tudi vzdolž karoserije proti nekoliko dvignjenemu zadku (kar mu daje dinamičen videz). Všečne poteze se zadaj zlijejo v lepo oblikovan zadek z dvema okroglima lučema. Njegova podoba je torej prijetna in sodobna, izdelava ni ne površna ne malomarna. Upoštevajoč Sparkov cenovni razred, na njegovi zunanosti nismo našli pomanjkljivosti.

V notranjost smo vedno vstopili brez težav. Vrata se dovolj na široko odprejo, tako da je

dostop do sedežev dober, primeren tudi za starejše, ki se težko sklanjajo. Prostora na sedežih je dovolj za štiri povprečno visoke odrasle potnike. Sprejaj se sedi za odtenek bolje, saj je prostora v širino, višino in dolžino dovolj celo za voznike, visoke do 190 centimetrov. Če je voznikov sedež, ko na njem sedi 180-centimetrski korenjak, ustrezno nastavljen, je za njim na zadnji klopi (voznik se je zaradi preverjanja prostornosti že presedel nazaj) dovolj prostora za noge, pogojno tudi za glavo. Višji potniki bodo z glavo zadevali v zunanji rob stropa pri vratih. Kljub temu je to precej impresivno za malčka, ki v skupno dolžino meri le 3495 milimetrov.

Presenetila nas je tudi dodelana armaturna plošča, ki je dobro pregledna in lahko dosegljiva, gumbi in stikala pa so na pravih mestih, za nameček v Sparku nismo našli grde, trde, cenene plastike, po kateri so nekoč sloveli korejski avtomobili (Chevrolet je bil prej Daewoo, se še spomnite?). Všeč so nam bile tudi skladne barvne kombinacije, saj tako na plastičnih delih kot na oblagi njenjeju na vratih ter sedežih ustvarjajo občutek prostornosti. Toda najbolj (za to si Spark zasluži res velik plus) nas je presenetilo število odlagalnih mest in njihova uporabnost. Od držal za pijačo do poličk in predalov - premore jih več kot marsikateri avtomobil višjega razreda. Nenadoma



nas je presunila misel: »Hej, saj so naredili avtomobil po ženskih kriterijih! Dame zdaj res ne bodo imele težav z odlaganjem drobnarij.«

A za odlično končno oceno je v Sparku nekaj manjkalo. Prtljažnik! Ta je zelo majhen. Tovarna navaja 170 litrov v osnovni postavitvi sedežev in 845, ko je zadnja klop podrta. Praksa pa pokaže, da je premajhen že za zložen otroški voziček. No, če veste, da prtljažnika ne boste potrebovali za kaj drugega kot za prevoz nekaj nakupovalnih vrečk od trgovine do doma, potem je strogost pri ocenjevanju prtljažnika lahko precej manjša. Morda le še namig: če bi bila klop pomična naprej in nazaj, bi to pomenilo že zelo veliko. Prostor v zadnjem delu Sparka je za takšno dodelavo dovolj. Morda nekoč?

Test sklenimo s poglavjem o tem, kako se Spark izkaže na cesti in v mestu.

Najprej moramo poudariti, da je odličen za mestno gnečo, ko imamo večne težave s parkiranjem. Vtaknili smo ga v skoraj vsako razpoložljivo

vo luknjo, pa je še vedno ostalo nekaj centimetrov praznega prostora. O motorju pa, žal, ne moremo zapisati kaj tako lepega. Je preveč anemičen za naš okus, poleg tega ima med 2500 in 3500 vrtljaji nekakšno 'luknjo' oziroma padec v krivulji naraščanja moči. Zares dobro zaživi šele nad temi vrtljaji. Pospeševanje zato ni njegova najboljša vrlina. Bolje se je izkazal na hitrih cestah. Med našo meritvijo je dosegel največjo hitrost 155 km/h, kadar pa je bila ravnina dovolj dolga, je bila številčnica na merilniku hitrosti prekratka (kaže do 180 km/h). Motor se zelo rad vrti, zanimivo pa je, da ga v peti prestavi nismo mogli spraviti v rdeče polje. A hitrosti nad 130 km/h so za Sparka že adrenalinska doživetja. Podvozje namreč nikakor ni namenjeno dirkanju ali postavljanju hitrostnih rekordov na ravninah ali v ovinkih. Če boste znali prisluhniti temu, kaj avtomobilček zmore v mejah varnosti, pa vas bo zanesljivo in dovolj udobno pripeljal na cilj.

Pri tem je vsekakor razveseljiv podatek, da je bila najmanjša poraba goriva 6,2 litra, v povprečju pa je popil 7,2 litra bencina na 100 kilometrov. Pri močnem priganjanju motorja je poraba zrasla celo na 8,6 litra. Zato se s Sparkom splača oditi zdoma kakšno minuto prej in z zmernim tempom boste ceneje prišli na cilj.

Prav cena oziroma nizki stroški pa so tisto, kar mnoge poleg mestne uporabnosti in tega, da je ta avtomobil ena najcenejših 'klimatskih naprav na kolesih' prepriča v nakup. Sami lahko rečemo, da je Spark eden boljših Chevroletov nasploh. Včasih je manjši hamburger lahko boljši od Big Maca. ■

Chevrolet Spark 1.0 SX Premium

Cena osnovnega modela:	2.230.000 SIT
Cena testnega vozila:	2.290.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T= 23 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.= 69 % / Stanje km števec: 2463 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	14,6 s
402 m z mesta:	19,4 s (113 km/h)
1000 m z mesta:	36,2 s (141 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h [IV.]:	16,9 s
80-120 km/h [V.]:	35,4 s

NAJVEČJA HITROST

155 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,5 m (AM meja 45 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 995 cm³ - največja moč 49 kW (67 KM) pri 5400/min - največji navor 91 Nm pri 4200/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 155/65 R 13 T (Hankook Gentum K702).
Mase: prazno vozilo 930 kg - dovoljena skupna masa 1270 kg.
Mere: dolžina 3495 mm - širina 1495 mm - višina 1500 mm - prtljažnik 170-845 l - posoda za gorivo 35 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 156 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,1 s - poraba goriva [ECE] 7,2/4,7/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz
- ▲ notranjost
- ▲ prostornost na sedežih
- ▲ oprema
- ▲ cena

- ▼ majhen prtljažnik
- ▼ slaboten motor
- ▼ poraba pri priganjanju
- ▼ menjalnik zaškrti pri vklopu vzvratne prestave

Končna ocena

Spark je prikupen mestni avtomobilček, ki nas je navdušil z zunanostjo in notranostjo. Pogrešali smo le večji ali vsaj prilagodljivejši prtljažnik in živahnejši motor v nižjem in srednjem območju vrtljajev.