



SPARK LT



ИЗ ИСКРЫ ВОЗГОРИТСЯ

В отряде компактных автомобилей свеженькое во всех смыслах пополнение. Chevrolet Spark абсолютно нового поколения: видим совсем другие размеры, стиль и техническое воплощение. Теперь его еще трудней назвать хэтчбеком А-сегмента: став длиннее предшественника на 15 см, шире на 10 см и выше на 4 см, новый Spark изо всех сил стремится в сегмент полноценных микровэнов. У него теперь и двигатели мощнее: 4-цилиндровые объемом 1,0 литр в 63 силы и 1,2 литра в 81 силу. С первым возможны как МКП, так и АКП, а вот с более мощным мотором идет только «механика». Предусмотре-

но три фиксированных уровня оснащения, где уже в Base имеются две подушки безопасности, ABS, Isofix, усилитель руля, электропакет, кондиционер, CD/MP3 и складной по частям задний диван — стоимость на сегодня 386,5 тысяч рублей. Вариант LS с учетом АКП, подогрева передних сидений, противотуманных фар и некоторых других дополнительных предлагается за 448,5 тысяч рублей. Самый же мощный и дорогой LT за 489 тысяч рублей включает также боковые подушки безопасности и климат-контроль. Именно топ-версия нам досталась на сегодняшнюю «трибуну».



Интерьер Spark не крикливый, но как и внешность — эмоциональный, материалы не изысканные, но добротные, а вот «узкое» лобовое стекло и широкие стойки частично сдвигают передний обзор

МОЛОДО-ЗЕЛЕНО

В свое время мы знакомились с Daewoo Matiz — братом-близнецом Chevrolet Spark предыдущего поколения. Тогда он удивил меня своей проворностью. А чем удивит новичок?

Новый Spark покоряет своим «неплюшевым» дизайном. Причем наиболее гармонично и стильно, на мой взгляд, он выглядит именно изнутри. Сделать бы только нормальный тахометр, а то показания считываешь с трудом. На месте водителя располагаешься удобно, а сев «за компанию» сзади, не ощущаешь острого дефицита места. Багажник? Ну, это здесь не самое главное. Есть — да и ладно.

Едет «Спарк» с огоньком, да и управляется, по меркам микролитражки, неплохо. Конечно, мотор вял на низах, и его приходится периодически

«подзуживать». Не отличается мягкостью подвеска. Но часть претензий отпадает, стоит лишь припарковаться на ограниченном пространстве. Только с обзорностью возникают проблемы: капот почти невидим, а очень широкие стойки сзади мешают маневрировать задним ходом.

Старичок Matiz родом из 90-х стал долгожителем рынка. Сомневаюсь, что новый Spark, производимый там же, в Узбекистане, ждет аналогичный успех. Микролитражки пока еще не очень востребованы — наш покупатель за те же деньги предпочтет не яркий дизайн Spark, а большой багажник Renault Logan и высокий клиренс Fiat Albea. А новый Spark хорош уже тем, что он яркий и современный. В качестве первого автомобиля для молодого водителя-новичка я бы его порекомендовал.

Андрей ЯЩЕРИЦЫН

ЦЕЛЬ ОБНАРУЖЕНА

«Ух ты, ка-а-акой кле-е-евый!» запищали от восторга две семнадцатилетние сестры, мои соседки, при виде тестируемого автомобиля. «Надо маме показать!» рассудительно заметили они, ожидающие на совершеннолетие обещанные родителями машины. «Я хочу желтый, а ты бери фиштакшковый», на том и порешили.

И немудрено, ведь целевая аудитория очаровательного «Спарка» — именно молодые модные девушки и мамы с малышами, коим будет вдоволь места на просторном заднем ряду. Мои соседки прежде смотрели себе по Opel Corsa, но мимолетное знакомство со Spark вытеснило из их юных сердец других претендентов. И, надо сказать, это вполне объяснимо.

Пухлые, раздутые формы кузова в духе современных «малолитражных тенденций» — сразу и безоговорочно «да» от желающих быть «в тренде». Ушел в прошлое доисторический, дешевый на вид салон. Теперь, попадая внутрь, оказываешься в стильном, ярком и необычном окружении панели приборов. Масса удобных мелочей, кармашков и футляр для солнцезащитных очков вместо водительской ручки над дверью — это то, благодаря чему «Спарк» будет удивлять и радовать своей новизной еще долго после покупки.

Конечно, не все столь радужно, как может показаться при виде этого яркого и насквозь

позитивного автомобильчика. Кусочек ваты, по недоразумению названный педалью сцепления, по всей видимости рассчитан на изнеженные ступни современных модниц. Нулевое усилие и отсутствующая обратная связь потребуют привыкания, если раньше ездил с нормальным, внятным сцеплением. В первые разы кажется, будто нога просто проваливается в пустоту. К счастью, ход педали не слишком длинный, иначе эта «черная дыра» могла бы внести серьезный дискомфорт в управление. Прочих претензий к коробке не удалось найти даже мне. Легкие и понятные включения передач, подхват двигателем повышенной с самых низов — весьма приятные нюансы на городском автомобиле. Казалось бы, это вполне очевидные и само собой разумеющиеся вещи, но нет!

Далеко не каждый производитель подумал о нежной женской ручке, что станет переключать селектор. Коробка же «Спарка» легко простит ошибки начинающему водителю. Разве что не хватает противооткатной функции для простоты начала движения в горку, но это если мечтать о совсем уж идеальном городском автомобильчике. Но малыш и без того радует, столь проворный, понятный и комфортный, он станет настоящим другом, эстетичным аксессуаром и поводом для зависти подружек.

Юлия БАБАК



В зоне тоннеля без прикрас — нет ни подлокотника, ни емкого бокса



Брызговики, особенно задние, почти символические, зато шины используются без компромиссов — марки Continental



Забавный приборный щиток «мотоциклетного» типа вполне информативен, но для рослых людей его верхняя часть может перекрываться рулем



Центральная консоль отличается фактурным пластиком «под карбон» и в принципе предлагает простое и понятное управление



Боковые зеркала большие, и в отличие от салонного дают хороший задний обзор



Кресла не обладают плотным спортивным «обхватом» и широкой регулировкой, но в целом удобны



Сервис для задних пассажиров небогат — карман только на одном кресле, один под-бутылник и никаких выемок на дверях



«Бардачок» внутри без хитростей, но сверху на панели еще предусмотрена выемка, например, под зонтик



Внешние ручки задних дверей вертикаль-ны и замаскированы, но пользоваться ими удобно



Зеркала есть в обоих козырьках, но даже в топ-комплектации нет очечника и раз-дельного освещения



В передних дверях есть стилизованные карманы и выемки для банок, а вот задние двери «голые»



Все традиционно — лючок бака и багаж-ная дверь открываются дистанционно клавишами у кресла



Сразу под полом багажника лоток с ин-струментом, а под ним полноразмерная за-паска



Сзади рассчитано на троих, но в реаль-ности удобно здесь может быть только двоим



Задние сиденья складываются легко — откидываются подушки и ложатся спин-ки, но чтобы они легли без наклона, впе-реди должны ехать нерослые люди, или потребуется вынимать подголовники



Проем в багажник с заметной ступенькой, да и сам он в стандарте на многое не расчи-тан, но выполнен аккуратно

СООТВЕТСТВИЕ

Кем был предыдущий Spark? Мышонком по сути, пугливым и тихим, искры у него если и сыпались, то только из глаз от страха. А новый — другое дело! Это уже вызов среде обитания, это действительно искра жизни. Правда, за эти деньги можно приобрести 1,4-литровый Aveo, который побольше и как бы по всему серьезней. Но!

Уходит время, когда машины брали в основном из практиче-ских соображений. Сейчас в этом деле все больше роль игра-ют эмоции, порывы души. Вот для таких случаев и создан но-вый Spark. Приходит человек в автосалон за скромным Aveo, но ви-дит искристый Spark, и сразу решает купить его, чисто из визуаль-ных впечатлений. Так может, на этом дело и закончено? Нет, на ходу новый Spark тоже вполне приличный автомобильчик. Эргоно-мически в нем есть только одно серьезное упущение — неважный передне-боковой обзор из-за конструкции лобовых сте-ок. В городе это мешает «закладывать» левые повороты, можно не углядеть зазе-вавшегося пешехода или там какую колдобину. Несмотря на то, что подвеска здесь старательно демпфирует мелкие неровности, грубые лучше все же объезжать или проезжать «шепотом»: Spark на них ре-агирует нервно, с подпрыгиванием и стуком. Благо, управляется машинка хорошо, вполне остро рулитесь без особых кренов и на-дежно оттормаживается без особых клевков.

Правда, настройки руля и педалей излишне мягки и малоин-формативны, а рычагу коробки не хватает четкости. Плюс ко всему передаточные отношения не оптимальны: в угоду экономичности они «растянуты», но из-за этого даже с 1,2-литровым двигателем в городской толчее ощущается нехватка динамики и особенно тяги на низах. Мотор начинает искриться только в районе 3000 оборо-тов, и не нужен тахометр, чтобы это понимать — по уровню изоля-ции никаких чудес нет. И все же если не требовать «взрослых утех», в роль «Спаркера» вживаешься легко и непринужденно. Машинке не чужды и загородные поездки, по трассе Spark шуршит спокойно и ровно, и сзади вполне не стесненно могут чувствовать себя два нормальных человека. А вот трансформация салона как раз «потре-бовала» строго нерослых пользователей: спинки задних сидений складываются без наклона к полу багажника только в случае изряд-но придвинутых передних кресел. Вот вам и «ущемление прав», хотя автомобиль такого класса это не портит.

Василий ЛАРИН

ЭФФЕКТ И ЭФФЕКТИВНОСТЬ

Для того, чтобы прочувствовать этот автомобиль мне пришлось сбросить 25 лет и сменить пол. И он мне понравился.

Жизнерадостный цвет, современные формы, хорошее для своей цены (да что там — полноценное!) оснащение. Внутри вообще — абсолютно никакой ущербности, за-пас пространства вполне приличный. Сиджу высоко, хорошо, да и вижу все! Есть и столь милые моему сердцу дизайнерские изы-ски, чего в автомобиле эконом-сегмента совсем не ждешь. Осо-бенно понравилась изящная «мотоциклетная» панель приборов, настраивающая на агрессивную езду.

А вот с этим у Spark есть проблемы. Возможно, мне про-сто не удалось переключиться на откровенно городской авто-мобиль после спортивного кроссовера, но Spark показался вяловат. При механической КП и 1,2-литровом моторе при-ходится слишком часто орудовать рычагом переключений пере-дач — даже на 3-й автомобиль не идет в небольшой подъем на Коммунистической. Возможно, с автоматом этой проблемы не будет, но при механике управление автомобилем в городе тре-бует слишком много манипуляций.

Ефим НЕЗВАННЫЙ



Блок приборов «прикручен» к колонке и вместе с ней двигается, слева на панели есть вы-емка для мелкой поклажи

Лягушонка в коробчонке

Пусть простят меня все, кто имеет отношение к созданию, продвижению и продажам этого, в принципе, неплохого компактного автомобиля, но я, усевшись за руль и выехав на дорогу общего пользования, ощутила себя именно так — лягушонкой в коробчонке. Глядя на проезжающую слева и где-то сверху ехидную улыбку водителя TLC 100 впервые в жизни ощутила острую необходимость в тонировке. Причем, чем «ядренее», тем лучше.

Ничего плохого, по большому счету, о попавшем на Трибуну Spark говорить не буду. Да и не хочется. Если вы подыскиваете себе компактный городской автомобиль, от которого не ждете динамики кроссового болида, эргономики и качества отделочных материалов люксовых «лонговых» седанов и вместительности микроавтобуса, а ищите что-то более скромное, юркое, позволяющее легко маневрировать в условиях тесной парковки, способное перевезти тело из пункта А в пункт В, имея при этом возможность закинуть в машину еще пару сумок и пассажира, то это отличный вариант. Не хотелось бы долго и нудно расписывать все кармашки, звуки пластика и эргономику водительского сиденья... Посмотрите на цену автомобиля и его классовую принадлежность — все в норме.

Динамика? Для меня механика компенсировала все. Опять же в городе по сути-то при спокойном стиле езды большего и не требуется.

Из очевидных недостатков, из-за которых лично я не купила бы этот автомобиль:

— Даже при максимально сдвинутом к рулю кресле моим ногам (увы, не отличающимся, судя по всему, выдающейся длиной) не хватило диапазона продольной регулировки сиденья, чтобы левая нога при нажатии на педаль сцепления, чувствовала себя комфортно. Приходилось выпрямлять ее полностью, испытывая определенный дискомфорт.

— Рычаг КПП сдвинут назад чуть больше, чем хотелось бы. Но, опять-таки, про максимально приближенное к рулю сиденье не забываем. Ну и поднять рычаг КПП чуть повыше хотелось бы.

— Совершенно, абсолютно, вообще нечитаемая приборная панель. Мало того, что ее практически «повесили на нос» водителю, так еще и само оформление требует привыкания и адаптации.

Впрочем, все эти минусы при желании легко трансформируются в плюсы. Думаю, что среди женского клана автолюбительниц найдется множество тех, кто оценит Spark. Даже в этом дизайне и до крайности веселой расцветке.

Наталья НОВИКОВА

ЭНТОМОЛОГИЯ

Вы видели когда-нибудь богомола? Именно его мне напомнил новый Chevrolet Spark со своей остроугольной боникой дизайнера и ярким желто-зеленым цветом.

Хотя по впечатлению на девушек это даже не богомол — а этакий жук-скарабей. И еще не факт, что девушкам понравится такой «жук», несмотря на всю красочность и яркость производимого им внешнего впечатления. Но и мужской эту машинку я тоже назвать не могу. А если, глядя на мотоциклетную приборную панель, я порекомендую новый Spark в качестве автомобиля для байкера, боюсь, что эти самые байкеры меня же и побьют за такое предложение! Хотя их мотоциклы порой жужжат среди машин как шершни или оводы.

Впрочем, быть насекомым в мире автомобилей не всегда плохо! Ридикиюль вместо багажника и чувство локтя для троих задних пассажиров оборачивается возможностью припарковаться там, куда другие физически не влезут, а сонный мотор позволит реже посещать АЗС (сколько, говорите, стоит сегодня литр 92-го?). При этом к вашим услугам и электроприводы стекол и зеркал, и бортовой компьютер, и подогрев передних кресел, и магнитола с CD и USB (правда, этот разъем почему-то сделан в формате «мини»), и даже климат-контроль — немислимая для большинства машин класса А+ опция! Да и на ходу Spark тот еще жук: и управляемость неожиданно неплохая, и подвеска вполне по-взрослому обрабатывает мелкие и средние неровности... Вот только вместо «механики» я настоятельно рекомендую версию с АКПП. И пусть с такой коробкой положен только 1,0-литровый мотор, зато водитель будет избавлен... вернее, избавлена от сочетания невесомых педалей и тугого рычага КП. И тогда, глядишь, и смотреть на Spark девушки будут не как на пугающую их стрекозу...

Алексей СТЕПАНОВ



Двигатель объемом 1,2 литра мощностью 81 л.с. вполне делает машинку живой, но коробку хотелось бы более «спортивную»



ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ CHEVROLET SPARK 1,2

КУЗОВ	
Тип	Хэтчбек
Конструкция	Несущий
Количество мест/дверей	5/5
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	Бензиновый с распределенным впрыском
Расположение двигателя	Спереди поперечно
Кол-во и расположение цилиндров	4, рядное
Рабочий объем, куб. см	1206
Количество клапанов на цилиндр	4
Мощность, л.с./об. мин.	81/6400
Крутящий момент, Нм/об. мин.	111/4800
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	Передний
Коробка передач	5-ступенчатая механическая
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	Реечное с гидроусилителем
Диаметр разворота, м	9,9
ПОДВЕСКА	
Передняя	McPherson
Задняя	Скручивающаяся балка
КОЛЕСА	
Диски	Легкосплавные
Шины	155/70 R14
РАЗМЕРЫ, ОБЪЕМ, ВЕС	
Длина/ширина/высота, мм	3640/1597/1522
База, мм	2375
Клиренс, мм	135
Колея спереди/сзади, мм	1410/1417
Снаряженная масса, кг	1053
Полная масса, кг	1469
Объем топливного бака, л	35
Объем багажника, л	170-568
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость, км/ч	162
Разгон до 100 км/ч, сек.	12,9
РАСХОД ТОПЛИВА, л/100 км	
Городской режим	7,0
Загородный режим	4,6
Смешанный режим	5,4