



Chevrolet Spark

Kunst auf jeden Quadratzentimeter

Autotest | Es ist einfach, das beste Auto der Welt zu bauen. Gib den Designern freie Hand, und sie werden die besten Materialien verwenden und die fortschrittlichste Technik einsetzen. Dem steht jedoch ein hohes Preisschild gegenüber. Die wahre Kunst besteht darin, ein gutes, kleines Auto zu bauen, denn dann ist wenig Raum zu Bearbeiten, und das Budget wird begrenzt. Mit dem Spark will Chevrolet den Bau von scharf kalkulierten kleinen Autos zu einer Kunst erheben. Ob das gelungen ist?

Chevrolet hat sich selbst eine besondere Herausforderung gegeben: Das neue Einstiegsmodell muss nicht nur scharf kalkuliert sein, es muss auch noch gut aussehen. Der Spark darf nicht das x-te nette Stadtauto werden, es muss ein kompaktes Auto sein, im selben Format und mit der selben Ausstrahlung wie der große Chevrolet.

Verantwortlich für die Formgebung des Autos ist der Amerikaner Rich Scheer, und er meint: "einen Fünftürer brauchen manche wirklich, aber haben möchten alle einen Dreitürer." Deshalb wurden die Hintertüren des Spark "versteckt". Die Handgriffe sind im Kunststoffrand um die Fenstern verborgen und daher kaum sichtbar. Außerdem gab das den Designern ein paar Zentimeter extra Raum. Diese wurden genutzt, um dem Spark eine kräftige Schulterlinie zu geben. Das alles sorgt dafür, dass der Spark solide und schön aussieht.



Auch Details wie runde Rückleuchten und die hoch auf der Vorderseite platzierten, scharf geschnittenen Scheinwerfer machen aus diesem Spark ein Kunstwerk unter den Kleinen. Die hier gezeigte Ausführung ist das absolute Basismodell, und sogar dann sieht das Auto verdammt gut aus. Nur, konnte man den Radkappen nicht eine etwas kreativere Form geben?

Raum

Der Spark ist in die Höhe entworfen, nicht in die Breite. Daher kommt der extra Raum, der den Insassen erlaubt, nachdrücklich gerade zu sitzen, und deshalb können die Sitze mühelos näher zueinander gerückt werden. Der Rücksitz bietet deswegen mehr Platz als in diesem Segment üblich.

Der Spark ist offiziell ein Fünfsitzer, denn das Auto hat hinten drei Sicherheitsgurte und drei Kopfstützen. Bezogen auf die geringe Breite des Autos ist das sehr optimistisch dargestellt; drei Erwachsene sitzen hinten im Spark fast einander auf dem Schoß. In der Praxis bietet der Rücksitz Platz für zwei Erwachsene oder drei (kleine) Kinder. Das ist eine gute Leistung für ein Auto dieses Umfangs.



Der überdurchschnittliche Raum hinten geht nicht zu Lasten des Gepäckraums; dieser ist mit 170 Litern ganz ordentlich. Das Be- und Entladen von Gepäck ist wegen der hohen Hebeschwelle etwas erschwert. Demgegenüber steht, dass das Heck bis weit in die Stoßstange läuft und bei einem eventuellen Unfall auch getroffen wird. Logisch, dass die Reparaturkosten für ein Heck mit Stoßstange viel höher sind als nur für eine Stoßstange.

Ausrüstung

Vorne bietet der Spark vollauf Kopf- und Beinraum, auch für größere Fahrer. Wieder fällt auf, dass der Spark ein schmales Auto ist. Fahrer und Beifahrer

sitzen so nah nebeneinander, dass es fast unmöglich ist, zu schalten, ohne das Bein des Mitfahrers zu streifen.



Der Spark hat keinen traditionellen Tachometer und Drehzahlmesser im Armaturenbrett. Statt dessen wurden beide einzeln hinter dem Lenkrad untergebracht. Das sieht billig aus, aber der große Vorteil ist, dass sich die Anzeigen mit dem höhenverstellbaren Lenkrad mitbewegen.

Der Rest des Armaturenbrettes ist nahezu großzügig aufgemacht, als sei es für ein größeres Auto gedacht. Die Vollendungsqualität ist gut und die verwendeten Materialien fühlen sich gediegen an. Jeder freie Zentimeter wurde für Fächer genutzt, die das tagtägliche Leben mit dem Auto angenehm machen. Auch sehr angenehm: Der Spark ist ab dem Basismodell mit einem Radio/CD-Spieler mit sowohl einem AUX- als auch einem USB-Anschluss ausgestattet (Achtung, das ist Mini-USB, fragen Sie beim Händler nach einem entsprechenden USB-Adapter).



Motoren

Der Chevrolet Spark ist mit einem 1.0- und einem 1.2-Liter-Benzinmotor lieferbar. Diese sind immer mit einem handgeschalteten Getriebe verbunden, ein Automatik wird bislang noch nicht angeboten.



Wie schon gesagt, wurde für diesen Test mit dem Basismodell und daher mit dem leichteren Motor gefahren. Sobald der 1.0-Liter-Motor gestartet wird, fällt auf, dass diese Kraftquelle viel ruhiger (vibrationsfrei) und leiser läuft als bei den meisten Konkurrenten. Denn die meisten Konkurrenten verwenden einen Dreizylinder-Motor, während der Spark vier Zylinder hat. Diesem Komfort steht entgegen, dass ein Dreizylinder in der Praxis sparsamer ist.

Laut Herstellerangabe sollte der Spark 1.0 pro 100 km 5,1 Liter (knapp 1:20) verbrauchen und eine Leistung von 68 PS / 93 Nm liefern. Weil der Motor so leise ist, ist der Fahrer wie von selber vorsichtig mit dem Gaspedal. Dann scheint es, als ob der Spark wenig leistet. Doch es ist gerade eine Kraftquelle, die viele Umdrehungen machen muss, um etwas zu leisten!



Leistungen

Auf der Autobahn müssen Umdrehungen gemacht werden, damit Geschwindigkeit aufgebaut werden kann, danach kann die Reisegeschwindigkeit einfach im fünften Gang gehalten werden. Und wieder fällt der Spark mit seinem geringen Geräuschniveau auf, denn auch die Geräusche vom Seitenwind oder den Rädern sind geringfügig. Nur in den Bergen hat der 1.0 Liter zu wenig Kraft. Auf steilen Steigungen muss nicht nur vom fünften in den vierten Gang zurück geschaltet werden, sondern manchmal sogar in den dritten.

Eine Notbremsung auf der Autobahn ist ein ziemliches Drama. Obwohl ABS standardmäßig dabei ist, stoppt der Spark mit quietschenden Reifen. Der Bremsweg ist innerhalb des gesetzlichen Limits, doch andere Kleine wissen beim Bremsen besser zu überzeugen.

Straßenlage

In der Stadt wird der Spark lebendig wie ein Sportwagen auf der Rennbahn. Auch hier ist es wichtig, mit dem Motor genügend Umdrehungen zu machen. Ab etwa 3.000 Umdrehungen pro Minute ist

der Spark 1.0 lebendig, begierig und sogar ein wenig herausfordernd!



Chevrolet hat für das Fahrgestell relativ wenig fortgeschrittene Technik eingesetzt. Deswegen bietet der Spark nicht nur genügend Komfort bei Straßenschäden, sondern die Straßenlage ist auch gut. Das Auto lässt sich nicht von flottem Fahren in der Kurve erschrecken und reagiert sicher bei einem plötzlichen Ausweichmanöver.

Es ist dem großen Außenspiegel zu verdanken, dass die Karosserie einfach übersichtlich ist. Das Auto lässt sich damit sehr schnell durch den Stadtverkehr lenken und rutscht wegen seiner geringen Abmessungen überall durch! Hier ist die geringe Breite geradezu ein Vorteil. Man errät es schon: Auch Einparken kann man mit dem Spark bis auf den Quadratzentimeter.



Fazit

Ist es Chevrolet gelungen, ein Auto zu bauen, das klein und doch geräumig ist, das vorteilhaft und doch komplett ist und das auch noch gut aussieht? Ja, ohne Zweifel.

Fangen wir mit dem Raum an: Der Spark bietet hinten mehr Beinraum als durchschnittlich, und deswegen ist dieser Kleine auch als Familienauto geeignet. Der Komfort ist überdurchschnittlich; das gilt sowohl für das Geräuschniveau als auch für die Qualität des Fahrgestells. Dabei ist die Formgebung nicht niedlich, wie bei den meisten Konkurrenten, sondern scharf und selbstbewusst.

Sogar das hier gefahrene Basismodell weiß bei all diesen Punkten zu überzeugen. Beim absoluten Basismodell fehlen aber einige Dinge, die unentbehrlich sind, wie eine Uhr und höhenverstellbare Sicherheitsgurte. Entscheiden Sie sich daher für ein etwas teureres Modell. Insbesondere Leichtmetallfelgen gehören zu einem Designwunder wie diesem. Dann ist der Chevrolet Spark buchstäblich und bildlich Kunst auf jedem Quadratzentimeter. ■



Technische Daten

Chevrolet Spark 1.0

Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	364 x 160 x 152 cm
Radstand	237 cm
Leergewicht	832 kg
Anhänger	n.b.
Bremsgewicht Anhänger	n.b.
Tankinhalt	35 l
Gepäckraum	170/568 l
Reifen	155/80R13

Motor und Leistung



Motorinhalt	995 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	68 PS @ 6400 U/min
Drehmoment	93 Nm @ 4800 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	15,5 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	154 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	5,1 l / 100 km
Vebrauch Stadt	6,6 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	4,2 l / 100 km
CO2 Ausstoß	119 gr. / km

Preis

Preis	€ 8.990
Grundpreis	€ 8.990