Dirk-Jan Dalhuisen

Big Plus

Het is nog niet zo lang geleden dat de merknaam Chevrolet met een uitgesproken imago werd geassocieerd: een king size SUV met dito V8 waarvan de eigenaar dikke maatjes leek te zijn met de plaatselijke pomphouder. Met andere woorden: niet bepaald een merk dat in dit groengeoriÃ«nteerde tijdperk z'n hoogtijdagen beleeft. Sinds de Big Plus echter ook op voormalige Daewoo-modellen prijkt, heeft het merk een ander gezicht gekregen. Met de Spark levert Chevrolet een auto die beter op de hedendaagse wensen moet aansluiten. Doet deze nieuweling het nieuwe imago eer aan?

Weg ermee!

Dankzij een radicaal gewijzigde designtaal wijzen slechts de afmetingen erop dat we hier oog in oog staan met de opvolger van de Matiz. De reclamecampagne die is opgezet, zegt alles over de designfilosofie van de Spark: 'Weg met het schattige imago!' De Spark heeft een strak gelijnd uiterlijk. Het front en de flanken zijn uitgesproken hoekig en scherp vormgegeven; uitsluitend de rond gestileerde en van transparante lichtunits voorziene achterzijde verraadt de familieband met de Matiz. Dat Chevrolet er werk van gemaakt heeft, blijkt wel uit de aanwezigheid van een aantal opvallende details: grote koplampunits, een honingraatgrille, zilverkleurige dakrailing en deurgrepen van de achterportieren in de C-stijl, zoals ook bij diverse Alfa Romeo's en de Seat Leon. Een leuke designtruc, die in de praktijk echter wel bijdraagt aan een behoorlijke dode hoek.

Volwassen

Ook vanbinnen komt de Spark heel anders over dan de Matiz. De nieuwe Chevrolet laat hier een veel volwassener indruk achter dan zijn voorganger. Er zit meer vrolijkheid in de vormgeving van het dashboard, dat wordt gekenmerkt door vloeiende lijnen, ijsblauwe dashboardverlichting en sierlijsten in de kleur van de carrosserie. De algehele afwerking van het interieur staat eveneens op een aanzienlijk hoger plan dan dat van de Matiz. De interieurdelen sluiten goed op elkaar aan; het zijn kleine details die laten zien dat de Spark een auto van deze tijd is. Wat dat betreft blijven de gebruikte materialen van grote delen van het dashboard wat achter bij de verwachtingen. Hoewel de Spark is gepositioneerd in een segment waarin dit aspect door de koper doorgaans niet als heel belangrijk wordt ervaren, is het jammer dat Chevrolet hier een steekje laat vallen.

Het meest in het oog springende detail is wel de klokkenwinkel. Naast de gebruikelijke analoge snelheidsmeter is een digitale boordcomputer gepositioneerd met een toerenteller en informatie over onder meer de actieradius. Een op het eerste gezicht wat ongebruikelijke combinatie, maar in de praktijk functioneert het prima. Minder doordacht is de bediening van de kofferklep. Van buitenaf is deze uitsluitend met de sleutel te openen. Wie net met een volle boodschappenkar de supermarkt uit komt lopen en de sleutel in de jaszak wil laten zitten, zal eerst de auto in moeten om vervolgens met een hendeltje in de voetenruimte de kofferklep te ontgrendelen.

Verrassend ruim

Voorin biedt de Spark meer dan voldoende ruimte. De vrij hoog geplaatste stoelen zouden het bovenlichaam weliswaar wat meer mogen ondersteunen, maar echt vermoeiend is het niet. Ondanks het alleen in hoogte verstelbare stuurwiel is een goede

zitpositie vrij gemakkelijk te vinden. Ook aan opbergruimte is voorin geen gebrek. Opvallend is vooral de ruimte op de achterbank. Voor een auto van iets meer dan 3,5 meter biedt de Spark een ronduit verdienstelijke hoeveelheid ruimte. Twee volwassen personen kunnen het er prima uithouden, ook tijdens langere ritten. Ook de kofferruimte is voor een auto binnen dit segment zeer acceptabel.

De Spark biedt niet alleen veel ruimte voor z'n vanafprijs van 10.095 euro (1.0 LS); ook de uitrusting is dik in orde. Tot de standaarduitrusting behoren onder meer zes airbags, airconditioning, een geÃ¯ntegreerde radio / CD-speler met USB-aansluiting en elektrisch bedienbare ramen. Afgezet tegen z'n vanafprijs biedt de nieuweling dan ook zeer veel value for money.

Stedelijk georiÃ«nteerd

Tijd om te ontdekken hoe de stoere Spark zich in het dagelijks verkeer gedraagt. De Spark ontpopt zich al snel als een prettige stadsauto, niet in de laatste plaats vanwege z'n wendbaarheid. Stuurbewegingen worden adequaat opgevolgd en dankzij de draaicirkel van een kleine 10 meter voelt de Spark zich in de stad prima thuis. Korte oneffenheden worden keurig gladgestreken door het volledig nieuwe onderstel, dat de Spark in de toekomst zal delen met de nieuwe Opel Corsa. Ook de geringe velgmaat van 14 inch draagt hierin bij aan het comfort. Ondanks de bescheiden 1.0 die onder de motorkap huist, komt de Spark in de stad vlot genoeg van z'n plek. De motor moet wel goed op toeren gehouden worden om de vaart erin te houden. Desondanks is het motorgeluid op stadstempo niet te nadrukkelijk aanwezig. Hinderlijker is het overzicht over bepaalde delen van de carrosserie. De grote ruiten bieden weliswaar goed zicht op het overige verkeer, maar de dode hoek achter is vrij groot en vergt daardoor voortdurend oplettendheid van de bestuurder. Ook de lengte van de neus van de auto is vanwege z'n snel aflopende hoogte lastig in te schatten.

De eerste snelwegkilometers bevestigen al snel het idee dat de Spark in de stad in z'n element is. De 68 paarden onder de motorkap moeten er op hogere snelheid flink aan trekken om de nieuwe Chevrolet te laten accelereren. Even inhalen is er daardoor niet altijd bij; wie nog niet helemaal op snelheid is, zal een aanloop moeten nemen of moeten wachten op een lege linkerbaan. De sterkere 1.2 zou hier ongetwijfeld beter volstaan. Daarnaast speelt de wind de Spark op snelwegtempo parten. Bij hogere windsnelheden is de Spark geneigd z'n koersvastheid te verliezen. Ook zorgen de aangenaam grote buitenspiegels voor het nodige windgeruis.

Hoge ogen

Nadat vele honderden kilometers asfalt onder de Spark door zijn gegaan, kan de balans worden opgemaakt. Enerzijds is Chevrolet er absoluut in geslaagd om met de Spark een volwassen auto neer te zetten. De eigenzinnig gelijnde auto weet te overtuigen met veel waar voor z'n geld, goede rijeigenschappen en, niet te vergeten, z'n interieurruimte. Anderzijds doen ogenschijnlijk kleine details als de grote dode hoek en de omslachtige bediening van de kofferklep afbreuk aan de praktische bruikbaarheid van de Spark. Dat neemt echter niet weg dat de Spark zijn voorganger in Ã©Ã©n klap naar de vergetelheid verwijst en absoluut de potentie bezit om hoge ogen te gooien in de compacte klasse.

Plus

+ Rijeigenschappen
+ Interieurruimte
+ Value for money

Min

- Grote dode hoek achter
- Bediening kofferklep
- Materiaalgebruik