



Pawel Piotrowski
13 april 2009

© Rijtesten.nl

A big plus?

Als het aan de heren van Chevrolet ligt mogen wij sinds kort deze vraag officieel niet meer stellen. 'Get Real'™ is namelijk de nieuw gekozen boodschap van het semi-Amerikaanse merk, waarmee men aan wil geven dat de modellen behalve prijsvechters ook een serieus te nemen alternatief voor de Aziatische overheersers zijn. Zeker in het A en B-segment zijn kleine Japanners en Koreanen opvallend populair, op deze goed verkopende modellen kan de Aveo maar moeilijk aansluiting vinden. Wij namen een vijfdeurs 1.4 LS mee om te kijken waar dat aan ligt.



Nette verschijning

Met zijn grote gespleten grille ziet de nog niet zo lang geleden geïntroduceerde Aveo er best modern uit. Schijn bedriegt echter, het drie- en vijfdeurs model is namelijk gebaseerd op de veel oudere vierdeurs, die door zijn vreemde proporties nooit een succes is geworden. Het blijft vreemd dat de afgeleide drie- en vijfdeurs pas twee jaar later aan het publiek werden getoond. Het inmiddels wat oudere design is op een paar belangrijke punten wel bijgeslepen, waardoor de hatchback er alsnog fris bij staat. Met name de stoere neus – die we ook van de Cruze kennen – draagt aan dit frissere uiterlijk bij. De neus kan echter niet verbloemen dat de rest van de auto – zeker in vergelijking met de directe concurrentie – inmiddels wat gedateerd oogt.

Dat doet echter niets aan het feit af dat de Aveo best een leuke auto om te zien is. De designers hebben zich duidelijk moeite gegeven om er een nette verschijning van te

Chevrolet Aveo 1.4 16v LS

maken. Details zoals de luchtroosters in het voorspatbord zijn wellicht wat vergezocht, maar zorgen wel voor een duidelijk onderscheid in deze klasse. Verder vallen de spits toelopende koplampen op die de vijfdeurs Aveo een eigen gezicht geven. Een anoniem front is de Aveo zodoende bespaard gebleven, wat zeker als een pluspunt gezien mag worden. Minder gecharmeerd zijn wij van de mistlampenlook in de voorbumper.

Aan de achterzijde bepalen voornamelijk de speels vormgegeven achterlichten het beeld. Zij zijn van hetzelfde ronde design als bij de kleinere Matiz. Een andere overeenkomst zijn de wielen die ook zo ver mogelijk op de hoeken zijn geplaatst. Door de hoge grondspeling ogen de optionele velgen wel wat verloren in de wielkasten, een verlagingset zou hier uitkomst kunnen bieden. Daardoor zou de koets ook meteen wat lager ogen.

Hamer en sikkkel

Deze wat hogere koets werpt echter wel haar vruchten af in het interieur. Aan hoofdruimte geen gebrek, ook de overige ruimte doet luchtig aan dankzij de slim op de hoeken geplaatste wielen. Minder te spreken zijn wij over het design aan de binnenzijde, in tegenstelling tot het exterieur lijkt hier weinig te zijn verfraaid. Vooral het dashboard doet simpel aan met een welhaast geheel gebrek aan leuke details, het geheel doet zelfs een beetje communistisch aan. Het vrachtwagenstuur draagt ook niet bij aan een positieve beleving van het interieur. Daarnaast ogen de materialen beter dan dat ze in werkelijkheid aanvoelen. Als potentiële klant zou je de boodschap Get Real bijna terug willen sturen aan de verzender. Kom op heren van Chevrolet, dit grijze muizen interieur kan best wat moderner en speelser. Een leuk driespaaks sportstuur zou al een begin zijn!

Maar er zijn ook positieve zaken. Zo is de afwerking in het algemeen goed te noemen. De raamstijlen zijn bijvoorbeeld geheel bekleed waardoor blinkend metaal volledig aan het zicht onttrokken wordt, wat zeker in deze klasse nog geen gemeengoed is. Het dashboard is deels bekleed met een leuk kunststoffen motiefje dat de grijze boel wat opvrolijkt. Qua uitrusting heb je met de LS ook weinig redenen tot klagen. Zaken als een radio/Cd-speler met MP3 functie, elektrische ramen voor, handmatig airco en zelfs elektrische spiegels ontbreken niet. Handig is de neerklapbare achterbank waarmee de bagageruimte fiks vergroot kan worden. Met een normale inhoud van slechts 220 liter is deze voor de wekelijkse boodschappen net ruim genoeg, door de bank om te klappen krijg je toegang tot bijna 1.000 liter laadvolume.

Ook aan andere opbergvakken is gedacht. Met name onder de middenconsole zijn wat handige vakken ondergebracht. Vreemd zijn de verschillende draaiknoppen van de ventilatie die een rommelige indruk achterlaten. De middelste draaiknop ziet er nog redelijk chique uit, terwijl de andere twee uit een derdehandse occasion zouden kunnen stammen. Zo zijn er wel meer ouderwetse elementen terug te vinden, zoals het prominent aanwezige digitale klokje onder een eigen plastieken kap of een airbag sticker onder het rechter luchtrooster. Zulke zaken zijn niet echt meer van deze tijd.



Volwassen karakter

Eenmaal aan het grote stuur gewend blijkt dat de Aveo van een redelijk volwassen rijkarakter is voorzien. Hoewel er duidelijk minpunten aan te wijzen zijn, zoals een zware besturing en hakerige versnellingsbak met lange slagen, rijdt de Aveo verder eenvoudig en makkelijk. De 1.4 motor is weliswaar niet van het levendige soort, de prestaties zijn zeker acceptabel. Met 100pk en 131Nm komt het GM-blok namelijk geen kracht te kort, al moet je wel de toeren opzoeken om vaart te maken. Het volledige koppel komt namelijk pas bij 4.200tpm los waardoor de Aveo vooral onder de 3.000tpm grens niet echt een stoplichtsprinter is. Te ver de toeren in jagen moet je hem echter ook niet, boven de 5.000tpm begint de motor naast lawaai te schoppen ook te protesteren tegen zo'n hardloopwedstrijd.

Dat heeft vooral te maken met het feit dat het vermogen dan inmiddels uitgeput begint

Chevrolet Aveo 1.4 16v LS

te raken. Het meest gunstige toerengebied zit duidelijk vooral tussen de 2.500 en 5.000 toeren. De ingenieurs van Chevrolet hadden dat ook in de gaten en zodoende zijn de overbrengingen van de versnellingsbak daar op aangepast. Zo draait de motor bij 120km/h dankzij de lange eindoverbrenging slechts 3200tpm, wat voor een 1.4 weinig is. Helaas is de gasrespons nogal traag en stroperig, waardoor bij tussenacceleraties de keuze voor een lager verzet vaak prettiger is. Ook prettig maar minder veilig is de afstemming van het onderstel. Deze kenmerkt zich door een comfortabele vering en demping, nadeel hiervan is dat de Aveo veel overhelt en te snel onderstuurd. Bij gebrek aan ESP komt dit de veiligheid niet echt ten goede.

Daarnaast werkt de besturing in bochten ook niet echt mee aan een dynamisch gevoel. Door het gebrek aan voldoende bekrachtiging, gevoel en communicatie is het maar de vraag waar je exact uitkomt in een bochtcombinatie. In de stad stuur je je bovendien een ongeluk aan de grote hoepel, wat de wendbaarheid ook niet echt ten goede komt. Aan het eind van de testperiode bleek het verbruik evenmin stadsautowaardig te zijn. Met een gemiddelde van ruim 7,1 liter per 100 kilometer is dit toch wat aan de hoge kant voor een zogenaamd spaarzame 1.4 motor.



Verzachtende omstandigheden

Het is maar goed dat Chevrolet voor een nieuwe slogan heeft gekozen. Een echte Big Plus konden wij namelijk niet vinden, bij de term Get Real zijn echter verzachtende omstandigheden op zijn plaats. Voor de prijs van rond de vijftien duizend euro krijg je namelijk een ruime auto met een redelijk volwassen aandoend rijkarakter. Wij kunnen echter de minpunten niet onbenoemd laten. Het dashboard heeft een nogal grijze en sombere indruk voor deze klasse, de afstemming van het onderstel had beter gekund. Ook het verbruik laat helaas te wensen over. Daartegenover staat een goede uitrusting en een frisse stadsauto met leuke uiterlijke details. Dat is echter niet voldoende om in dit druk omstreden segment als winnaar uit de bus te komen.

Chevrolet Aveo 1.4 16v LS

Plus

- + Complete uitrusting
- + Aardig ruimteaanbod
- + Leuke exterieur details

Min

- Besturing
- Verbruik
- Ouderwets interieur