



Arnold van Schepen
28 maart 2013

It's a Chevy

SUV's, niet alleen Amerikanen zijn er dol op, ook bij ons in Europa gaan ze over de toonbank als warme broodjes. Alleen willen wij onze SUV's graag een maatje kleiner. Na het succes in het C-segment, met de Nissan Qashqai als belangrijke trendsetter, is nu het B-segment aan de beurt. De Nissan Juke en Opel Mokka kenden we al, en nu introduceert Chevrolet de Trax. Grotendeels gelijk aan de Mokka, maar toch anders.



Familietraditie

Bij de introductie wordt de SUV-historie van het merk Chevrolet meermalen nadrukkelijk genoemd. De oervader van de SUV's is de Chevrolet Suburban, een modelserie die sinds 1935 meeloopt. De Suburban is een lel van een auto, iets wat we van de Trax niet kunnen zeggen. Hij is een duidelijk lid van de Aziatische Chevrolet-clan. De Trax wordt net als zustermodel Mokka gebouwd op het onderstel van de Aveo en Corsa. De Trax is leverbaar met twee- en vierwielaandrijving en een drietal motoren. Er zijn twee benzinemotoren, de 1.4 Turbo met 140 pk en 200 Nm en een atmosferische 1.6 met 115 pk en 155 Nm koppel. Voor de dieselaars levert Chevrolet een 1.7 diesel met 130 pk en 300 Nm trekkracht. De 1.4 wordt standaard met vierwielaandrijving geleverd, mettertijd wordt de 1.4 ook met voorwielaandrijving leverbaar. De 1.6 en 1.7 zijn niet met AWD leverbaar. Automaatrijders kunnen de 1.7 bestellen met een zestraps automaat, je bent dan wel gebonden aan het hoogste uitrustingsniveau, de LTZ.



Geen badge-engineering

Het is geen geheim dat de Trax verregaand gelijk is aan Opel's kleine SUV, maar Chevrolet is er goed in geslaagd hem een eigen uiterlijk mee te geven. De frontpartij is duidelijk Chevrolet, met de vlinderstrik prominent op de grille. Maar Chevrolet is een flink stuk verder gegaan dan alleen het opplakken van hun eigen embleem: de wielkastranden en de flanken zijn wezenlijk anders van vorm. De Chevy heeft een stoer en onverzettelijk voorkomen. Dat is ook een gevolg van de maatvoering: de Trax is 1,67 hoog en 1,76 breed. Kleine SUV's worden niet groot, ze zijn het al.

In het interieur is duidelijk te zien dat we met een Chevy te maken hebben, de lijnen van het dashboard herkennen we van de Cruze en het digitale/analoge instrumentencluster deelt 'ie met de Aveo. De toerenteller is analoog en rechts daarvan zit lcd-scherm waarin de snelheid, brandstofmeter en de data van de boordcomputer getoond worden. Voor beginnende avonturiers heeft Chevrolet de Trax ook van een kompas voorzien. Een meter voor de koelvloeistoftemperatuur heeft hij helaas niet. Het is aanvankelijk even zoeken naar de gewenste informatie op het display vanwege de

Chevrolet Trax 1.4 Turbo LTZ

drukke lay-out, maar na verloop van tijd raak je er vanzelf aan gewend.



Verskil moet er zijn

In de compacte klasse vechten de autofabrikanten elkaar bijna de tent uit en in de nieuwe niche (B-segment SUV's) gaat men de strijd al aan nog voor een model op de markt verschenen is. De 2008 en Captur zijn nog onderweg en nu al moet Chevrolet de messen slijpen om de Fransen weerwoord te bieden. Dat kan op verschillende manieren: een scherpe prijs, een goede uitrusting of een combinatie van die beide. De Trax is er vanaf 21.995 euro en is vanaf het basisniveau (LS) altijd voorzien van airconditioning, daarmee is hij 600 euro goedkoper dan de Mokka die het in de basisuitvoering zonder airco moet stellen. Moderne veiligheidssystemen zoals een 360 graden parkeercamera, rijbaanassistent en dodehoek-bewaking zijn voorlopig nog niet op de Trax leverbaar.

Vanaf de LT-uitvoering is de Trax uitgerust met en het MyLink entertainmentsysteem. Het functioneert ook als navigatiesysteem via de Bringo app, maar er zitten enkele haken en ogen aan deze navigatie. De applicatie is telefoongebonden, dat betekent dat iedereen die de navigatie in de Trax wil gebruiken een smartphone met Bringo via de USB moet aansluiten. Dat houdt in dat je ook meerdere keren de betaalde app moet downloaden, waardoor een gebruikt navigatiesysteem al snel goedkoper is. Bovendien doet het GPS-gebruik een stevige aanslag op het toestel zelf: de iPhone waarmee wij navigeerden onderging bijkans een meltdown. Wij reden de Trax in LTZ-uitvoering, het hoogste uitrustingsniveau. Hij is dan voorzien van lederlook bekleding, stoelverwarming en 18 inch lichtmetalen velgen.



Terreinwaardige stadsflitser

De Trax is bedoeld voor mensen die de compacte buitenmaten en beweeglijkheid van een stadsauto willen, maar tegelijkertijd ook enige offroad capaciteiten wensen. We hebben de auto in Kroatië uitgebreid aan de tand gevoeld en kunnen alleen maar

Chevrolet Trax 1.4 Turbo LTZ

concluderen dat het met de beweeglijkheid wel snor zit. De auto voelt in alle opzichten solide aan, het onderstel houdt zich mooi stil en de carrosserie heeft ondanks de wagenhoogte nauwelijks rolneiging. Wat vooral opvalt is de prettige afstemming van de elektrische stuurbekrachtiging: niet te licht en zeker niet te indirect.

De auto's waarmee wij gereden hebben stonden op 18 inch lichtmetaal, dat betekent dat het afrolcomfort iets afneemt en het afrolgeluid iets toeneemt, maar niet in die mate dat we de standaardwielen van 16 inch zouden adviseren. De 1.4 Turbo is voor de Nederlandse markt de meest interessante optie, dit blok is gekoppeld aan een prima schakelende zesbak. De hoogste versnellingen zijn wat aan de lange kant, maar voor het overige passen de overbrengingsverhoudingen mooi bij de vermogensopbouw van het blok. Je kunt de 1.4 behoorlijk schakellui rijden. Alle Trax'en mogen overigens een geremde aanhanger van 1.200 kilo trekken. Als je van plan bent om dat regelmatig te doen, dan is de 1.7 Diesel wellicht de betere keuze. Deze oudgediende maakt van de Trax een heel andere auto, om te beginnen legt dit blok meer gewicht op de vooras waardoor de rust en de precisie in de besturing merkbaar toenemen, zeker op snelwegen en Autobahnsnelheden. De zesde versnelling is zelfs voor een diesel vrij lang, bij 150 km/u draait de motor met 2.400 toeren. Voor beide motoren geldt dat ze wel duidelijk hoorbaar zijn in het interieur, de diesel in het bijzonder. Chevrolet zegt nog te werken aan een verbetering van de akoestische prestaties van de diesel.



Niet perfect, wel praktisch

De Chevrolet Trax slaagt er inderdaad in om de rijeigenschappen van een stadsauto met de voordelen van een SUV te combineren. Hij biedt veel interieurruimte en compacte buitenmaten. Wat de rijeigenschappen betreft springen met name de onderstelafstemming en de besturing er in positieve zin uit. In het vlakke Nederland zal de on-demand All Wheel Drive weinig meerwaarde bieden, maar als je regelmatig met een aanhanger of caravan op stap gaat, verandert dat al. Laat staan wanneer je de bergen in trekt. De Trax heeft een ruim interieur met meer dan voldoende vakjes en bergruimte, al zul je op lange reizen het gekoelde dashboardvak van de Mokka wel eens kunnen missen. Ten opzichte van de (komende) concurrentie mist de Trax nog wat verfijning, maar er is heel goed met deze zeer praktisch ingestelde auto te leven. Dat past ook bij de no-nonsense SUV-traditie van het merk. Het is geen Duesy, maar een echte Chevy.

Plus

- + Ruim interieur
- + Afstemming onderstel / besturing
- + Wendbaarheid

Min

- Luidruchtige diesel
- Nog geen 2wd 1.4 Turbo
- MyLink navigatie kan kostbaar zijn