Портал Kolesa.Ru изучил очередного представителя класса недорогих компактных седанов, удивился качеству и количеству его вещевых отсеков и назвал главную причину возможной популярности автомобиля.

Чудеса! Я не ехал быстро, не мигал ксеноном (его здесь просто нет), но почему-то все вокруг, будто сговорившись, старались перестроиться правее и дать дорогу мне и новому Aveo. Откуда такой приступ уважительного отношения к недорогим компактным автомобилям?

Чуть позже объяснение нашлось само собой. Остановившись перед светофором, я бросил взгляд в салонное зеркало, и сам потянулся к указателю поворота, чтобы обозначить перестроение вправо. В отражении на меня пристально смотрели две пары хищных «глаз», агрессивно атакующие мой задний бампер. Сместившись вправо и пропустив «хищника», я понял, что только что уступил дорогу точь-в-точь такому же новенькому седану Chevrolet Aveo…

Взор у него получился суровым и тяжеловатым; современный автомобиль со столь ярким дизайном передней оптики среди «бюджетников» – редкость. Aveo-предшественник,

который теперь обрел вторую жизнь под новым именем ZAZ Vida, был гораздо более миролюбивым и даже казался несколько непропорциональным за счет своего высокого и узкого кузова, с маленькими колесами – теми, что идут в базовой комплектации. Нынешний вариант Chevrolet Aveo сложен куда более ладно.

Новое поколение седана прибавило в высоту пару сантиметров, но ширина при этом увеличилась еще больше. В длину новый Шевроле Авео и вовсе перерос всех своих ближайших конкурентов из B-класса. Интересно, чего же ждать от такой акселерации: улучшения «жилищных» условий пассажиров или прибавки места для вещей? Оказалось, что и того, и другого, но в разной степени.

Сзади в Chevrolet действительно стало просторнее. Если, к примеру, сесть за водителем среднего роста (175 см), то от коленей до спинки его кресла останется даже запас в пару сантиметров. Да и голова не упрется в потолок – точнее, в заднее стекло, которое здесь так далеко заехало на крышу, что заканчивается аккурат над макушками задних пассажиров.

В салоне немало всевозможных ящичков и ниш. Помимо двух бардачков (второй, правда, совсем крохотный: в нем поместится только блокнот с ручкой или спрятанный от посторонних глаз навигатор) здесь есть удобные полочки по бокам центральной

консоли, куда можно бросить, к примеру, небольшой телефон. А в дверях есть ниши в аккурат под большую бутылку воды – точно такие есть и у младшего брата Aveo — Spark.

Кстати, этого малыша (Спарк) вспоминаешь сразу, как только видишь перед собой приборный щиток Авео. Они похожи: модерновое соседство круглого аналогового циферблата и прямоугольного цифрового дисплея уже не вызывает удивления. Однако в нашем сегодняшнем герое есть важное новшество – приборы поменялись своими функциями. Если стрелка в Спарке показывает скорость, то в седане – обороты двигателя. Новая схема явно удачнее. Следить за крупными и четкими цифрами электронного спидометра куда проще, чем пытаться рассмотреть скромненький «график» тахометра Спарка.

А вот остальной информацией Авео водителя не балует: в одном уголке дисплея расположился столбик указателя уровня топлива, в другом – показания одометра. Попытка узнать средний расход горючего за время нашей поездки успехов не принесла – бортового компьютера здесь нет (он доступен только в топовой комплектации LTZ). Как нет и привычного «тиканья» указателей поворотов: выключаешь музыку, прислушиваешься – тишина…

По части эргономики водительского места Chevrolet едва ли даст повод придраться. И руль, и плотное с удачной боковой поддержкой кресло регулируются в широких диапазонах. Устроиться с комфортом – минутное дело. Хмурого взгляда удостоилась разве что кнопка ручного переключения передач, неудачно пристроенная на рукоятке автоматической «коробки». Как ни стараешься к ней приспособиться, как ни выворачиваешь большой палец, ничего дельного не получается. И это досадно, ведь для любителей динамичной езды ручной режим здесь точно лишним не окажется.

Новый шестиступенчатый «автомат» Aveo настроен на экономичное, размеренное перемещение: при резком нажатии на педаль газа он задумывается, теряется, и ожидаемое от 115-сильного двигателя ускорение приходит лишь тогда, когда ситуация на дороге уже успевает измениться. Возможно, Chevrolet с 5-ступенчатой «механикой» едет веселее?

Схема подвесок у Авео – традиционная; спереди здесь стойки McPherson, а сзади полузависимая балка. Но с небольшими асфальтовыми ямками и кочками новичок справляется лучше своего предшественника и, что немаловажно, делает это тихо. Правда, один раз на двух следующих друг за другом дорожных волнах подвеска все же выбрала весь свой ход и ударила в ограничители. И это на пустой машине! С загруженным багажником и пассажирами на борту дорогу надо будет выбирать уже осмотрительнее. Зато крены в затяжных или крутых поворотах стали меньше, да и управляется седан и на городских, и на шоссейных скоростях надежно.

Трудно. Очень трудно сегодня выбрать подходящий автомобиль. Все городские компакты похожи друг на друга, а отличия в деталях: у одного больше багажник, у другого просторнее на заднем сиденье, третий наделен непробиваемой подвеской и высоким дорожным просветом… И стоят все примерно одинаково. Часто окончательное решение принимается исходя из эстетических соображений, и тут Aveo имеет все шансы на успех. Симпатичный и оригинальный, он выглядит очень современно. Особенно, когда видишь его в зеркале заднего вида.

Цена нового Chevrolet Aveo

Перечнем комплектаций и техники Chevrolet Aveo будто повторяет одного из своих главных конкурентов, Volkswagen Polo. Корейский седан точно так же оснащается одним единственным четырехцилиндровым бензиновым двигателем объемом 1,6 литра со 115 л.с. и двумя коробками передач на выбор: 5-ступенчатой «механикой» или 6-ступенчатым «автоматом». Цены на базовую версию LS начинаются с отметки в 444 тысячи рублей. Такой Aveo с механической «коробкой» и на 14-дюймовых колесах получит в распоряжение фронтальные подушки безопасности, ABS, аудиосистему с поддержкой MP3, передние электростеклоподъемники, регулирующийся по высоте руль с усилителем и центральный замок. За доплату в 30 тысяч доступен и кондиционер.

Вариант LT с «механикой» оценивается в 487 000 рублей. Кондиционер здесь уже включен в стоимость, аудиосистема получила разъемы AUX и USB, спинку заднего сиденья тут можно сложить, а колеса прибавили в диаметре один дюйм. В качестве опций доступны: люк, легкосплавные диски, регулировка по вылету рулевой колонки, задние электростеклоподъемники и подогрев передних кресел и зеркал. Версия с автоматической «коробкой», такой автомобиль и был у нас на тесте, стоит 520 тысяч.

[redacted]