

Портал Kolesa.ru выясняет, как будет бороться с соперниками по рынку новый компактвэн Шевроле, названный в честь города во Флориде. Особенно с учетом того, что из очевидных орудий конкурентной борьбы у Орlando есть разве что семиместный салон да золотой крест на решетке радиатора...



Авангардный дизайн как у Citroen C4 Picasso, салон-трансформер как у Opel Meriva или Zafira, увеличенный дорожный просвет как у Peugeot 3008, мощные двигатели как у Ford Grand C-Max – у нового Chevrolet Orlando ничего этого нет. Зато есть семиместный салон, старый добрый бензиновый двигатель 1,8 и средневзвешенная цена. «Для завоевания российского рынка – маловато будет», — подумал я на презентации автомобиля пару месяцев назад. Может, более близкое знакомство позволит выявить достоинства, которых нет у ветеранов семейного класса? Будем разбираться.

Если где и есть сильные стороны Orlando, то уж точно не во внешности. Квадратный силуэт, хоть и разбавлен органично вписанными фарами и надутыми колесными арками, смотрится грузно. А в темном цвете, да ещё и заляпанный грязью, Шевроле Орlando вообще теряется на сером фоне декабрьского Петербурга. Зато, можно сказать спасибо за широкую полосу некрашеного пластика, обрамляющего весь нижний периметр кузова — в российских условиях весьма полезная штука.

У меня нет детей, и я не езжу на дачу каждый сезон. Но мне нравится внутренне убранство автомобилей, в названии кузова которых присутствует слово «вэн». Во-первых, за невероятное ощущение простора. Во-вторых, за уют, который создаётся за счёт, разбросанных по всему салону, кармашков, тайников и других емкостей. В-третьих, за более высокую посадку за рулём, позволяющую видеть чуть дальше, а, соответственно, быстрее подстраиваться под ситуацию на дороге.

Все это у Chevrolet Orlando есть, и даже немножко больше. Корейским создателям, работавшим над интерьером компактвэна, удалось органично совместить европейский стиль с псевдоамериканской монументальностью, просматривающейся в массивных дверях или высоченном центральном тоннеле. Причём, осталось место и для оригинальных идей: панель, на которой расположен блок кнопок магнитолы, является... крышкой потайного отсека, в недрах которого можно либо что-то спрятать, либо подключить флэшку с любимой музыкой – разъёмы USB и AUX расположены здесь же.

Приятна на вид и бирюзовая подсветка, рассеивающая мягкий свет даже из-под перелива центральной консоли, хотя, в семейной машине я бы предпочёл какой-нибудь из более «теплых» оттенков.



К эргономике передних посадочных мест, в общем-то, претензий нет. Единственная мелочь, на которой зачем-то сэкономили – откидывающийся подлокотник на сиденье переднего пассажира. В дальней дороге «штурману» левую руку девать будет некуда –

неудобно.

А что же в семейном отсеке? На втором ряду неоднозначностей оказалось больше. Допуск на просторный диван осуществляет широкая задняя дверь, не позволяющая вытирать штанинами пороги и дверные проёмы – это хорошо. А вот само сиденье оказалось не столь гостеприимным – это плохо. Помните советские диваны, у которых сидение и спинка были одинаково плоскими? Нет? А Шевроле, кажется, помнит. Как я ни пытался отрегулировать угол наклона спинки, найти оптимальное положение, в котором я бы мог провести несколько часов кряду – так и не смог.

К третьему ряду, как к полноценному относиться, конечно, не стоит – он детский, что, в общем-то, для этого класса стандартно. Другой вопрос, зачем нужны два сиденья в багажнике, которые в разложенном состоянии, во-первых, этот самый багажник сокращают до жалких 89 литров, во-вторых, являются потенциально опасными. Будь у меня дети, я бы никогда не посадил их в Орlando на сиденья, спинки которых вплотную прижаты к пятой двери. Любой удар сзади и...

Так что лучше багажник использовать по его прямому назначению, то есть для багажа. И в этой ипостаси Орlando оказывается весьма удобным. Задние сиденья, хоть и не имеют трансформерских «наворотов», складываются в один приём, образуя абсолютно ровную площадку. Максимальное пространство, которое можно освободить для перевоза поклажи – почти полтора куба!

Доставшийся Chevrolet Orlando по наследству опелевский атмосферный двигатель 1.8 семейства Ecotec, желания скорее его завести не вызывает. Всё-таки, 141 лошадиная сила на 1528 кг чистой массы авто, да плюс ещё наши с фотографом почти 200 кг – тяжеловато. Что и подтвердилось.

