То, что пятидверный Chevrolet Aveo все-такибудет представлен в России, стоит, наверное, признать хорошей новостью.

Плохо другое: полноценный релиз хетчбэка напрямую завязан на газовское производство, куда он должен «переехать» в конце текущего года, тогда как любая новая площадка (тем более российская) всегда приносит кучу непредвиденных проблем. Впрочем, объективных причин к срыву заявленных сроков пока не наблюдается, так что в 2013-м Aveo может обеспечить «Chevrolet» очень приличную кассу.

Старый Aveo в функциональном плане был слабоват. Цена неплохая, но на этом достоинства заканчивались. Новая версия столь же компактна, но она на порядок лучше прорисована и, что немаловажно комфортна.

Передние кресла в меру хороши (худо-бедно, но держат, а не выталкивают), кроме того, корейцам (а разработкой занимались они) хватило ума снизить высоту подушек и добавить диапазонов регулировок, так что в этом вопросе Aveo окончательно превратился в нормального среднестатистического «европейца», сделанного и оформленного на уровне родственной Opel Corsa.

Кузов стал выше, сиденья – пониже, но свободного пространства во втором ряду, разумеется, немного. Если же передние кресла отодвинуть назад до упора, места там не останется вовсе. Впрочем, на функциональности корейцы, в общем-то, и не настаивают: основной потребитель «пятидверки» – активная, бездетная молодежь.

Достаточно симпатичным оказался и кокпит – вполне себе приятный и достаточно крепко сделанный. Его стилистическая целостность упирается лишь в одну непонятную глазу деталь – полые ниши по бокам центральной консоли. Складывается ощущение, что изначально на этих местах корейцы планировали сделать воздуховоды, но потом, по какой-топричине дефлекторы заняли свое нынешнее положение, а образовавшиеся «окна» пришлось в авральном порядке «забивать» тем, что попалось под руку. В результате, демарш и функциональности не добавил (в лучшем случае туда можно положить ключи от дома – даже суперкомпактный телефон выскочит оттуда на первом же ухабе), и вид подпортил…

В остальном, впрочем, все очень даже пристойно. Даже панель приборов. Она вполне ожидаемо обрела спарковские формы и ныне напоминает «рыбий глаз» с прямоугольным довеском. Выглядит очень забавно, но корейцы умудрились впихнуть сюда все, что только возможно: и спидометр, и одометр, и панель маршрутного компьютера, и контрольные лампы. Исходных данных, честно говоря, многовато, особенно если принять во внимание ее габариты. С другой стороны, все вполне читабельно, даже несмотря на ужасную шевролетовскую бирюзовую подсветку.

Очень неплохо, кстати, вписаны в интерьер и пластики. Они, разумеется, жесткие, но по фактуре на порядок превосходят материалы, использованные в отделке предшественника. Но главное – возможность подбора цвета. Бордовый, серый, синий, черный… Подобный подход прижился на Corsa, был удачно развит на Spark и Cruze. Вот сколько все это будет стоить – пока вопрос. В идеале, функция должна быть бесплатной, так как высокий ценник, однозначно, убьет идею на корню.

Представленные российским журналистам Aveo были поголовно турбодизельными, все, как один на «механике» и в исполнении Eco, то есть с системой start/stop (работает она, кстати, так себе). Наша линейка будет бензиновой: с 1,4-х и 1,6-литровыми агрегатами, поэтому судить о динамике пока преждевременно. Конечно, вряд ли агрегаты будут хуже тех, что стоят на текущей версии, однако, рассчитывать на то, что джиэмовцы установят в хетчбэк двигатели от Corsa я бы не стал.

Естественно, не появится у нас и экологичный турбодизель, но это не большая потеря. Во-первых, такой автомобиль оснащается только МКП, что априори сули ему штучные продажи. Во-вторых, стоил бы такой Aveo невероятно дорого, а с учетом отсутствия налоговых послаблений для такого рода машин, «отбить» первоначальные вложения можно лишь за счет приличного среднегодового пробега, что в нашей стране очень маловероятно. Ну и в-третьих, в уравнение стоит включить и постоянно дорожающую солярку.

Но сам по себе турбодизель хорош: тяги предостаточно, расход небольшой. Его портят лишь не очень внятный привод сцепления и уже упомянутая система start/stop, предположить логику работы которой, порой, бывает просто нереально. Она то глушит мотор на светофоре, то не глушит, то делает это с минутной задержкой… В итоге, пару раз она срабатывала аккурат в момент трогания… Впрочем, от этих проблем джиэмовцы нас, повторюсь, избавили.

Зато новый Aveo отлично рулится и обеспечивает непривычно высокую плавность хода. Причем, подвески здесь не жесткие, а именно плотные, на немецкий манер. В общем, дорогу хетчбэк держит очень достойно: немного кренится, и душу при этом не вытряхивает.

Тут, правда, стоит учесть, что тест драйв проходил на швейцарских дорогах, и нашим они, как вы понимаете, не чета (по крайней мере в немецкой части страны). Кроме того, под капотом стоял тяжелый турбодизель, а сам хетчбэк был «обут» в 17-дюймовые колеса. У нас они, скорее всего будут 15-дюймовыми, на которых машина поедет мягче и ленивее. Тем не менее, на фоне предшественника это если и не прорыв, то, как минимум, очень серьезный прогресс.

Отдельное спасибо, кстати, стоит сказать про «механику». Старая была откровенным барахлом: кулиса болталась в любом положении, так что о какой-либочеткости переключений можно было только мечтать. Новая на этом фоне практически идеальна, и это хорошая новость, так как российские машины будут оснащаться именно ей. В качестве же альтернативы нам предложат 6-скоростной «автомат», уже знакомый пользователям по седану Cruze.

Достойная динамика, симпатичный экстерьер, не менее привлекательный салон, неплохое качество сборки и высокий уровень экологической безопасности… Это те столпы, на которых базируется спрос на Aveo в Европе. В нашем случае экологию должен заменить «вкусный» ценник. Иного развития событий пока не предвидится. Отчасти поэтому GM и не стал запускать импортную модель, решившись развить свое сотрудничество с нижегородцами. В помощь им и нынешний глава ГАЗа Бо Андерсен: вредить своему бывшему работодателю он точно не станет.

Технические характеристики:

Chevrolet Aveo SDE Eco

Габариты (мм) 4039x1735x1517

Колесная база (мм) 2525

Масса (кг) 1165

Объем багажника (л) 290–653

Раб. объем двигателя (см3) 1248

Макс. мощность (л.с.) 95

Макс. крутящий момент (Нм) 190

Макс. скорость (км/ч) 174

Разгон 0–100 км/ч (с) 11,7

Средний расход топлива (л/100 км) 3,6

Цена* (евро) от 11 990

* – стоимость базовой версии в Европе.