

Этот Авео мы сначала осмотрели месяц назад в другом автосалоне. Снаружи – красиво. Чувствуется, что выдерживается единый стиль внешнего облика Шевроле (например, есть сходство с Круз спереди). Единственное, что нам не понравилось – дизайн передних фар.



Вадим Садыков, «Автоклуб-Казань»

Этот Авео мы сначала осмотрели месяц назад в другом автосалоне. Снаружи – красиво. Чувствуется, что выдерживается единый стиль внешнего облика Шевроле (например, есть сходство с Круз спереди). Единственное, что нам не понравилось – дизайн передних фар, выступающих колодцами вперед: наверняка сюда легко будет забиваться грязь, которую трудно будет вычистить.

Первое разочарование в самом тесте – горящий значок двигателя (чек энжин). Понятно, что оценить работу двигателя и современной (!!!) 6АКПП мы уже не сможем – ведь двигатель работает в аварийном режиме, и какие он сигналы подает в мозг 6АКПП, неизвестно. В общем, так и случилось. Тяга двигателя была непредсказуемой, а 6АКПП работала хуже устаревшей 4АКПП. Жаль. Ради справедливости надо заметить, что горящий «чек энжин» на тестовых машинах в Казани – не редкость. Хотя лампочка могла зажечься всего лишь из-за плохого бензина (было такое на личной машине).

Ну да ладно, все остальное в машине вполне поддавалось опробованию и оценке. Например, шумоизоляция здесь точно лучше, чем в Киа Рио. Единственное, что хотелось бы улучшить, шумоизоляция моторного отсека: двигатель на оборотах выше среднего создавал шумовой эффект заметнее, чем свист ветра около зеркал заднего вида на трассе или шум шин в задних арках. Это хороший показатель. Обычно даже на машинах класса С (не говоря уж об изделиях класса В, к коим принадлежит Авео) на шумоизоляции активно экономят. Отделка салона достаточно скромная, да и пластик

жесткий. Я бы однозначно вписал это в минус, если бы не посмотрел на цены и не сравнил с конкурентами.

Мне кажется, что Aveo просто обречен на успех среди небогатых людей в возрасте, а также среди тех, кто внутреннее содержание ценит больше, чем внешний блеск. Ну вот всего две цифры: минимальная цена Рио 1.4 – 470 т.р., а Aveo с двигателем 1.6 (а не 1.4) – 444 т.р. Почувствуйте разницу. Да, согласен, что Aveo в целом менее упакован, чем Опель Корса или KIA Рио. Согласен. Но ведь любой лишний «наворот» это дополнительные деньги. Эти «сверхплановые» затраты на удобства конечно добавляют комфорта, но всем ли покупателям они так важны, чтобы за машину с двигателем 1.4 платить больше, чем за одноклассника с движком 1.6? Отдельно надо сказать о машинах с АКПП. Например, у Опель Корса и у KIA Рио ставится устаревшая 4АКПП. Этот «автомат» не позволяет полностью раскрыть потенциал двигателя: 4АКПП настроена либо на экономичность (при посредственной динамике), либо на «спортивность». Не секрет, что современные 6АКПП (как на Aveo) способны обеспечить как хорошую тягу на низах, так и быстрые переключения при ускорении. Естественно, не последним является вопрос о цене: Рио 1.6 4АКПП стоит минимально 570 т.р., а Aveo 1.6 6АКПП – 520 т.р., разница существенная.



Надо сказать еще о некоторых плюсах Aveo. Во-первых, это достаточно объемистый багажник. Правда, он настолько длинен, что «съел» некоторую часть полезного пространства у салона в районе заднего сидения. Во-вторых, здесь удачное соотношение мягкости/упругости подвески. Машина достаточно хорошо проглатывает неровности, в то же время ее не раскачивает на «стиральной доске». Но вот мои

ожидания на хорошую устойчивость и управляемость оправдались не полностью. На извилистой дороге за городом я четко почувствовал: дальше увеличивать скорость нельзя, машину сносит. Хотя вот такое раннее предупреждение. Еще на безопасной скорости – уже большой плюс машины.

Альфред Марданов, «Автоклуб-Казань»

Шевроле уже давно занимает первые строчки продаж среди иностранных брендов в России, и не последнюю роль в этом сыграл предыдущий Aveo. Как ни печально, но современные автомобили не только растут в размерах и в опционной оснащенности, но и, конечно же, в цене. А конкурентная способность на нашем рынке, что бы ни говорили, прежде всего определяется именно ценой (читай — доступностью). Когда проходили первые презентации этого автомобиля, еще не была известна конечная его стоимость, что не позволяло составить полную картину и определить место среди конкурентов. Новый Aveo подкупает прежде всего современными формами, намекающими на спортивные мотивы. Лансеровская морда, так пришедшаяся потребителям по вкусу, подозреваю, сыграла не последнюю роль и вдохновила на создание образа, и очень похоже получилось, но надо заметить, по-своему. Еще задолго до теста мы имели счастье познакомиться с автомобилем и подробно его осмотреть.

Самая притягательная его часть — фары — вызвали вопросы по поводу практичности. Вадим верно заметил, и я тоже, с его легкой руки, обратил внимание на то, что между сдвоенными плафонами скопившуюся грязь можно вычистить только ушными палочками, хотя при современном моечном оборудовании, наверное, это не будет проблемой. Когда садишься в салон, то первым делом встречаешься взглядом с необычной приборной панелью, очень напоминающую мотоциклетную. Этот ход вызовет много споров, но тем не менее производитель умудрился впихнуть сюда практически все показания привычных приборов, включая и сигнальные предупреждающие лампочки.

