



Chevrolet (EU) Spark 1.0 LS

Fünftüriger Kleinwagen mit Schrägheck
(50 kW / 68 PS)

Chevrolet ersetzt mit dem neuen Spark den in die Jahre gekommenen Matiz. Die Fortschritte sind deutlich, allerdings kann der Spark nicht zu den besten Kleinwagen aufschließen. Zu deutlich sind die Sparmaßnahmen. Die Verarbeitungsqualität geht in Ordnung, manche Materialien sind aber sehr kratzempfindlich. Der kleine Motor sorgt für ausreichende Fortbewegung, mehr aber auch nicht. Hätte der Spark eine bessere Klimaanlage, könnte sein Verbrauch bei aktiviertem Klimakompressor deutlich niedriger sein. Das Fahrwerk zeigt sich unauffällig; ESP kostet zwar Aufpreis, aber immerhin ist es für alle Ausstattungsvarianten zu haben und an keine weiteren Extras gebunden. In der Summe ist der neue Spark ein stylisches Auto, das zumindest die Grundbedürfnisse individueller Mobilität befriedigen kann.

Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** u.a. Citroen C1, Opel Agila, Peugeot 107, Suzuki Splash, Toyota Aygo

- +** Sechs Airbags schon ab Basis, gute Komfortausstattung, ordentliches Platzangebot vorne, ESP für alle Varianten lieferbar
- viele Extras nur in der höchsten Ausstattung, schwache Bremsen



ADAC-URTEIL



3,0

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,5

Verarbeitung

Verarbeitung und Finish der Karosserie sind insgesamt ordentlich, der Preisklasse entsprechend. Die Spaltmaße sind niedrig. Auch im Innenraum zeigt sich die Verarbeitung gut, von der Material-Anmutung darf man aber nicht zuviel erwarten. Manche Kunststoffe sehen zwar nett aus, sind aber unheimlich kratzempfindlich. Selbst auf sehr schlechten Straßen bleibt aber alles ruhig, den Verkleidungen entflucht kein Knarzen oder dergleichen. Die Tankklappenentriegelung ist zwar nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, es befindet sich aber gut erreichbar ein kleiner Hebel im Fußraum des Fahrers. Auf dem Dach dürfen Lasten bis 60 kg transportiert werden. Als Zuladung erlaubt der Spark 379 kg (inkl. Fahrer).

⊖ Gegen seitliche Rempler ist der Spark nicht geschützt, auch die lackierten Stoßfänger vorne und hinten verhindern kaum sehr teure Reparaturen - selbst bei kleinen Blessuren. Die Türausschnitte sind nicht besonders gut gegen Verschmutzen nach außen abgedichtet, es fehlen auch Kunststoffeinlagen, die vor Kratzern durch Schuhe schützen könnten. Der Motorraum ist nach unten offen, so kann Straßenschmutz ungehindert eindringen, zudem erhöhen dadurch entstehende Luftverwirbelungen unnötig den Verbrauch. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung. Wagenheber und Schraubenschlüssel fehlen im Auto.

3,4

Sicht

Die unten breiten A-Säulen und die sehr breiten C-Säulen schränken die Rundumsicht ein. So erhält der Spark bei der ADAC-Rundumsichtmessung eine nicht mehr ganz zufriedenstellende Note. Der Bodenblick nach vorne und hinten fällt durchschnittlich aus, die Sicht im Innenspiegel nur ausreichend.

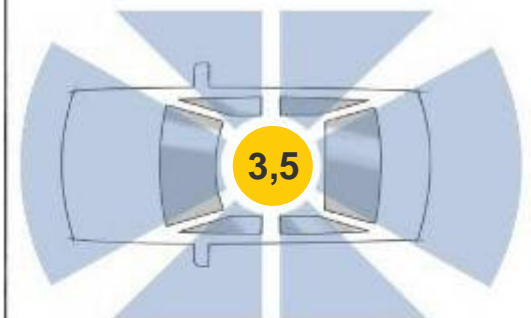
⊕ Der Fahrer hat durch die erhöhte Sitzposition eine gute Übersicht. Die großen, beheizbaren Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten. Ebenfalls für bessere Sicht nach hinten lassen sich die Kopfstützen der Rücksitze versenken, wenn sie nicht benötigt werden.

⊖ Parksensoren sind nicht erhältlich, sie können nur beim Händler nachgerüstet werden - die Maße des kleinen Autos lassen sich aber auch gut abschätzen. Das Halogenlicht leuchtet bei Dunkelheit nur mäßig die Straße aus, Xenonlichter sind leider nicht erhältlich.

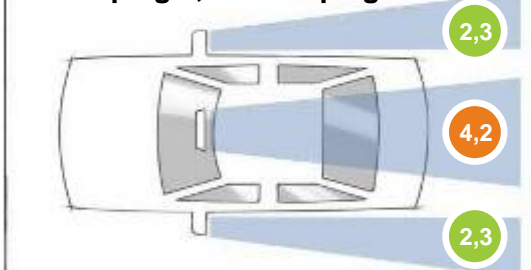


Die breiten Dachsäulen erschweren die Sicht nach hinten.

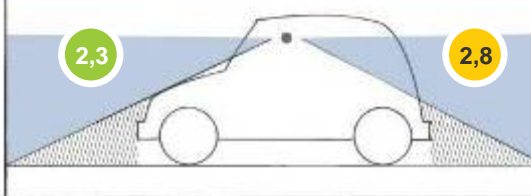
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

2,5 Ein-/Ausstieg

- + Vorne kann man bequem ein- und aussteigen, die Schweller sind niedrig und die Sitze befinden sich in günstiger Höhe. Auch ist der Abstand zwischen Sitz und Schweller sehr klein und damit nicht hinderlich. Hinzu kommen die hohen Türausschnitte, die ein verhältnismäßig aufrechtes Einsteigen ermöglichen. Hinten kann man nicht ganz so bequem zusteigen, die Türausschnitte sind schmaler geschnitten und der Platz zwischen Vordersitzlehne und Rückbank etwas knapp bemessen. Die Türaufhalter sind kräftig genug ausgelegt sein, aber etwas grob gerastert. Haltegriffe gibt's für alle außen Sitzenden außer für den Fahrer - dort befindet sich ein Brillenfach.
- Um alle Türen zu entriegeln, muss mehrfach auf die Fernbedienung gedrückt werden; die Knöpfe sind nicht verwechslungssicher.

2,4 Kofferraum-Volumen*

- + Für die Fahrzeugklasse ist das Kofferraumvolumen mit 165 l knapp bemessen. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich der Stauraum auf gute 545 l (gemessen bis Fensterunterkante). Der Kofferraum lässt sich durch die kastenförmige Karosserie über einen großen Bereich bis zum Dach beladen.



Mit 165 l Volumen ist der Kofferraum geringfügig kleiner als beim Vorgängermodell Chevrolet Matiz (170 l).

3,0 Kofferraum-Zugänglichkeit

- Ein Entriegelungsgriff an der Heckklappe fehlt, man muss über den Innenraum die Klappe entriegeln - eine sehr umständliche Lösung. Chevrolet verspricht, bis Ende des Jahres einen Öffnungsgriff außen zu verbauen, denn das "Loch" hierfür ist vorhanden. Die Klappe gibt eine große Öffnung frei, damit lässt sich der Kofferraum optimal beladen. Günstig ist auch das (kleine) Format, es hat zudem den Vorteil, dass die Kofferraumtiefe nicht der Rede wert ist. Eher hoch befindet sich die Ladekante mit knapp 73 cm über der Straße, beim Ausladen stört die innere Bordwand von 18 cm.
- Bei vorgeklappten Rücksitzen ergibt sich am Boden eine Stufe, das Gepäck kann damit nicht einfach nach vorne geschoben werden. Der Kofferraum ist nur schwach beleuchtet.

3,5 Kofferraum-Variabilität

- Lehne und Sitzfläche lassen sich geteilt umlegen. Der Klappmechanismus ist kompliziert: Bank hoch, Kopfstützen raus, Lehne umklappen - das funktioniert beispielsweise beim Opel Agila und Suzuki Splash deutlich besser. Kleine Utensilien können im Kofferraum so gut wie nirgends befestigt werden, weil Ablagen fehlen - nur Verzurrösen reichen hier nicht wirklich.
- Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurtbänder eingeklemmt und beschädigt werden.

3,1 INNENRAUM

3,3 Bedienung

Die Bedienung des Spark fällt nicht schwer, schließlich hält sich auch der Funktionsumfang in Grenzen. Die Ergonomie ist nicht an allen Stellen optimal und schon mal dem Design oder den Kosten untergeordnet. Der Einstellbereich des Lenkrads ist etwas klein geraten. Der Schalthebel liegt günstig, die Pedale zufriedenstellend. Der Heckwischer hat eine Wisch-Wasch-Automatik und eine Intervallschaltung. Der Schalter der Nebelscheinwerfer ist im Bereich des Lichtschalters untergebracht - den Schalter für die Nebelschlussleuchte muss man erstmal finden, er sitzt am rechten Lenkstockhebel. Die Position der Heizungs- und Lüftungsbedienungen ist etwas zu niedrig, die Bedienung klappt auf Anhieb, erstaunt ist man heutzutage aber über die komplett mechanische Verbindung zwischen Reglern und Lüftungsklappen. Die Schalter für die Heckscheibenheizung ist etwas klein. Die übrigen Schalter und Hebel sind insgesamt übersichtlich angeordnet und gut bedienbar. Das Radio hat Chevrolet in günstiger Höhe platziert, es ist dank großer Knöpfe mit ausreichend Abstand sehr gut steuerbar; der Lautsprecherklang bleibt aber bescheiden. Vorne sind viele, zum Teil praktische Ablagen vorhanden, die Türfächer halten sogar Flaschen. Die vorderen Fensterheber funktionieren elektrisch, die hinteren mit Kurbeln und Muskelkraft. Die Außenspiegel kann man nur mechanisch einstellen, eine unpraktische Lösung.

⊖ Die Instrumente sehen modern und hip aus, sie geben aber nicht viele Informationen, es fehlt eine Kühlmitteltemperaturanzeige und eine Kontrollleuchte fürs Abblendlicht. Hinten gibt es außer der Lehnentasche am Rücken der Beifahrerlehne keine Ablagen. Das Handschuhfach ist eher klein und unbeleuchtet. Leseleuchten fehlen generell. Ebenso muss man auf Komfortdetails wie Antipp-Blinker, Hillholder oder einen Bordcomputer komplett verzichten.



Wie bereits beim Vorgängermodell Chevrolet Matiz bieten Verarbeitung und Funktionalität des Fahrerplatzes ein ordentliches Niveau.

2,4 Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Sitzplätzen ist das Raumgefühl für die Fahrzeugklasse großzügig, vor allem die Kopffreiheit ist üppig bemessen. Der Fahrersitz bietet Personen bis zu einer Größe von 1,85 m eine bequeme Sitzmöglichkeit. Die Innenbreite ist für diese Klasse gut.

3,8 Raumangebot hinten*

Im Fond ist es eng, zwar steht ausreichend Kopffreiheit zur Verfügung, aber für die Beine ist wenig Platz - der reicht nur für Personen bis zu einer Größe von 1,70 m, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Auch die Innenbreite kann nur zufriedenstellen. So leidet insgesamt auch das subjektive Raumgefühl. Zwar ist die Rückbank dreisitzig ausgelegt, jedoch wird es für drei nebeneinander arg eng, selbst bei Kindern.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten weniger geeignet.

2,9 KOMFORT

2,6 Federung

Das Fahrwerk federt kurze Fahrbahnunebenheiten zufriedenstellend ab, dabei spricht die Federung gut an und die Aufbaubewegungen halten sich in Grenzen. Bei schnellen Richtungsänderungen wankt die Karosserie durchschnittlich stark. Bei Beladung ändert sich die Federung im üblichen Bereich.

⊕ Insgesamt ist die Feder-/Dämpferabstimmung insbesondere für einen Kleinwagen gut gelungen, lange Fahrbahnwellen und kleine Fahrbahnunebenheiten werden gut abgefedert, auch von Stuckern bleiben die Insassen weitgehend verschont.

2,8 Sitze

Bei Kurvenfahrten bieten die Vordersitze einen zufriedenstellenden Seitenhalt. Der Fahrersitz verfügt über eine Höheneinstellung und bietet dem Rücken dank seiner sinnvollen Form eine recht feste Abstützung. Insgesamt ergibt sich für die Personen auf den Vordersitzen eine ordentliche Sitzposition. Auch auf den Rücksitzen ergibt sich ein befriedigender Sitzkomfort, die Lehne ist hoch genug ausreichend ausgeformt; insgesamt fällt die Sitzpolsterung hinten aber straff aus.

⊖ Der Beifahrersitz muss ohne Höheneinstellung auskommen. Der Fahrer kann seinen linken Fuß nicht vernünftig abstützen, weil die sonst eigentlich übliche Ablagefläche fehlt.

3,4 Innengeräusch

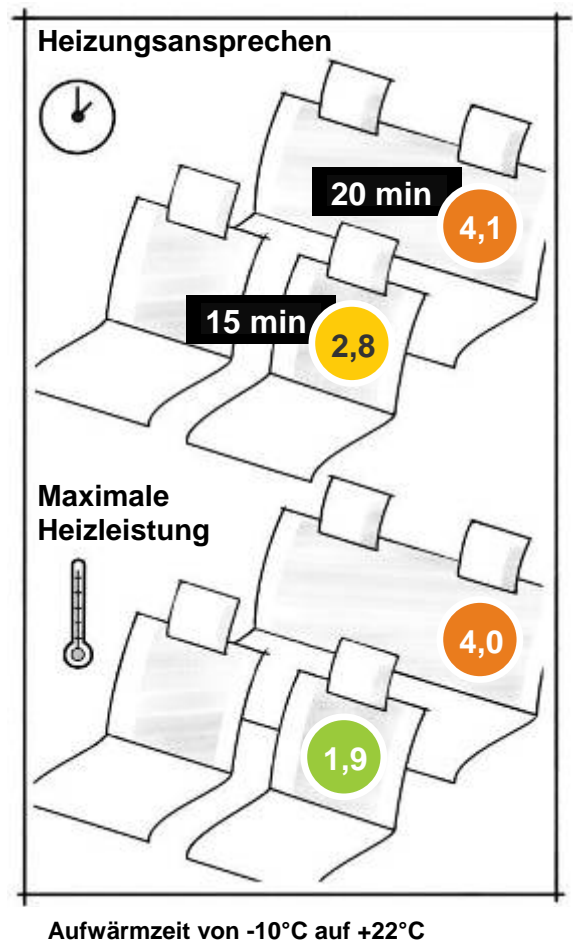
Bis 130 km/h ist das gemessene Geräuschniveau zufriedenstellend bis ausreichend. Während der Motor erst bei hohen Drehzahlen lauter wird, fallen hauptsächlich Windgeräusche bei Autobahntempo auf.

3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Temperatur lässt sich nur grob regeln und muss oft am Drehregler nachjustiert werden. Nicht ganz logisch ist die Luftaustrittsregelung, stellt man den Schalter nach oben, tritt unten Luft aus und umgedreht. Die manuelle Klimaanlage sorgt im Sommer für rasche Abkühlung.

⊕ Die Heizung spricht vorne schnell an und zeigt eine gute Heizwirkung.

⊖ Hinten sieht es mit Heizansprecherung und -wirkung deutlich schlechter aus, es dauert messbar länger, bis insbesondere der Fußbereich warm wird.



3,3 MOTOR/ANTRIEB

4,6 Fahrleistungen*

– Von einem Liter Hubraum und 93 Nm Drehmoment kann man natürlich nicht viel erwarten. Und so verwundern die bescheidenen Fahrleistungen des Spark nicht. Immerhin kommt man flott genug voran, wenn man die Gänge ausdreht. Elastizität kann der kleine Benziner freilich nicht bieten, erst recht nicht in den oberen beiden Gängen.

2,3 Laufkultur

+ Insgesamt gibt es an der Laufkultur wenig auszusetzen, in den Innenraum dringen kaum Vibrationen und auch akustisch wird der Motor unter Last zwar präsent, aber weder brummig noch störend laut. Nur um etwa 4.000 U/min. zeigt der kleine Vierzylinder leichte Vibrationen und leichtes Brummen.

3,0 Schaltung

Die Gänge lassen sich meist ohne Kraftaufwand und zufriedenstellend präzise geführt einlegen. Manchmal zeigt sich die Fünfgang-Schaltbox aber etwas hakelig. Den Rückwärtsgang sollte man nur bei stehendem Fahrzeug und mit Gefühl einlegen, sonst entflieht dem Getriebe ein gedämpftes Kratzen.

2,0 Getriebeabstufung

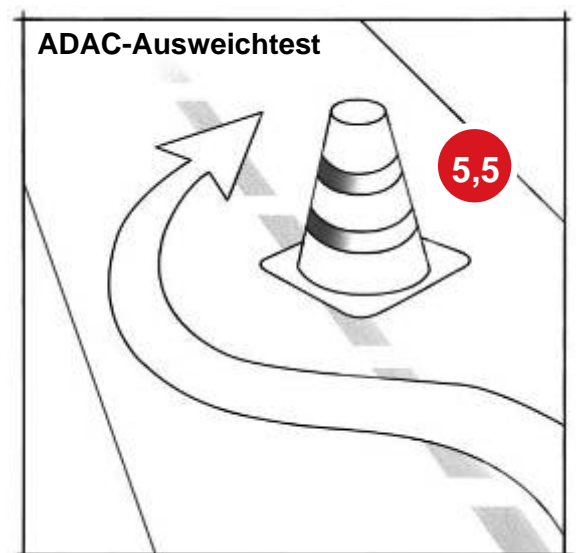
+ Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, einerseits kann der Motor seine Kraft gut entfalten, andererseits bleiben auch bei Autobahntempo die Drehzahlen im Rahmen. Die Höchstgeschwindigkeit wird aber nur sehr mühsam erreicht, weil der 5. Gang recht lang übersetzt ist.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

4,3 Fahrstabilität

Der Spark zeigt eine zufriedenstellende Richtungsstabilität und lässt sich von Spurrillen oder Fahrbahnverwerfungen wenig aus der Ruhe bringen. Etwas seitenwindempfindlich zeigt er sich aber schon. Zwar gibt's keine Traktionskontrolle, bei dem schwachen Motor ist eine solche aber auch kaum nötig.

– Im Testwagen fehlte leider das dringend zu empfehlende ESP, daher wird der ADAC Ausweichtest mit 5,5 gewertet. Immerhin bietet Chevrolet in jeder Ausstattungsversion den Schleuderschutz gegen Aufpreis an - also unbedingt mitbestellen.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,0 Kurvenverhalten

In Kurven untersteuert der Spark, ein Fahrverhalten, das auch weniger geübten Fahrern entgegenkommt. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve und bei Wechselkurven zeigen sich leichte Lastwechselreaktionen, die aber beherrschbar sind. Beladen bleibt der Spark ähnlich gut beherrschbar.

– Es fehlt das ESP, um den Kleinwagen sicherer zu machen - deshalb unbedingt mitbestellen, im Ernstfall ist das System jeden Euro wert.

3,0 Lenkung*

Die Lenkung reagiert ordentlich auf Lenkbefehle und vermittelt dem Fahrer einen zufriedenstellenden Kontakt zur Fahrbahn. Mit ihr lässt sich der Spark recht zielgenau durch die Lande lenken. Die gewählte Übersetzung geht in Ordnung, man hat damit weder zuviel noch zuwenig Kurbelarbeit beim Rangieren - diese wird durch die gute Servounterstützung zusätzlich erleichtert. Weniger hilfreich dabei ist der große Wendekreis von 10,5 m.

3,4 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Spark durchschnittlich 40 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremsanlage zeigt sich auch bei hoher Beanspruchung recht standfest. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit gehen in Ordnung.

2,9 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Spark verfügt serienmäßig über ABS. Gegen Aufpreis ist das elektronische Stabilitätsprogramm ESP erhältlich.

– Es fehlen Rückstrahler, die den rückwärtigen Verkehr vor geöffneten Türen warnen würden.

2,4 Passive Sicherheit - Insassen

+ Der Spark verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags sowie Kopfairbags. Auf den Vordersitzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Die Kopfstützen bieten vorne Personen bis 1,85 m Größe guten Schutz; der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist gering, das vermindert das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall. Hinten sind die Kopfstützen etwas kurz, sie reichen nur für Leute bis 1,60 m Größe. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Spark gute 29 Punkte bei der Insassensicherheit erreichen und damit insgesamt vier von fünf Sternen - negativ wirkt sich das nicht serienmäßige ESP aus.

– An den Klapptürgriffen kann man nur wenig Zugkraft anbringen, so ist es schwieriger, nach einem Unfall verklemmte Türen zu öffnen.

2,7 Kindersicherheit

- + Isofixbefestigungen und Ankerhaken gibt es auf den Außenplätzen der Rückbank serienmäßig. Andererseits reichen die Gurtlängen aber auch, um Kinderrückhaltesysteme mit hohem Gurtbedarf anzuschlappen. Die Gurtschlösser sind so kurz, dass ebenso Kindersitze mit flach gehaltenen Aufnehmern lagestabil befestigt werden können. Der Beifahrerairbag kann deaktiviert werden, dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kindersitze installiert werden. Beim Crashtest nach EuroNCAP-Norm kann der Spark 38 von 49 Punkten erzielen und damit ein gutes Ergebnis einfahren.
- Die Schlösser der Rücksitze sind an flexiblen Gurten befestigt, dadurch ist es mühsam, Kindersitze anzuschlappen.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgänger-Crashtest nach EuroNCAP-Norm erreicht der kleine Spark nur 16 Punkte und damit zwei von vier Sternen. Der Stoßfängerbereich ist entschärft, die Randbereiche der Motorhaube und der Kotflügel weisen aber noch ein hohes Verletzungsrisiko auf.

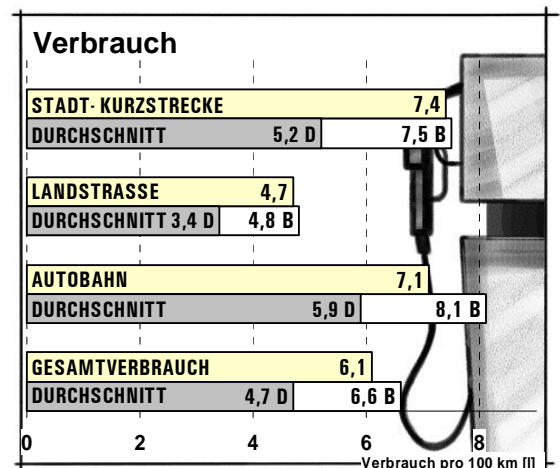
3,0 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

- Hier sollte ein Kleinwagen bessere Werte erzielen: mit 6,1 l Super auf 100 km kann der Spark nicht wirklich überzeugen. Dabei schneidet er bei behutsamer Fahrweise gar nicht so schlecht ab - vorausgesetzt, man verzichtet auf die Klimaanlage. Denn der Klimakompressor alter Bauart arbeitet nicht bedarfsgerecht, so dass der Verbrauch unnötig erhöht wird. Im EcoTest werden insgesamt 138 g CO₂ pro Kilometer ausgestoßen, so dass nur magere 15 Punkte erreicht werden können. Innerorts konsumiert der kleine Korea-Amerikaner 7,4 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km.

1,4 Schadstoffe

+ Recht gut schneidet er dagegen bei den Schadstoffanteilen im Abgas ab, hier kann er 46 von 50 möglichen Punkten im EcoTest holen. Außer das Kohlenmonooxid im Autobahnzyklus ist keine Schadstoffgruppe besonders auffällig. Werden die CO₂-Punkte addiert, erzielt der Spark insgesamt 61 Punkte und nur drei von fünf Sternen.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,2 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,0 Betriebskosten*

– Die Kosten für den Betrieb ergeben sich in erster Linie aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Spark in seiner Klasse relativ viel verbraucht, bekommt er hier eine schlechte Bewertung.

2,0 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

3,0 Wertstabilität*

Dem neuen Spark wird ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Innerhalb des vierjährigen Berechnungszeitraums ist nicht mit einem Modellwechsel zu rechnen.

2,6 Kosten für Anschaffung*

Für die getestete Variante liegt der Einstandspreis bei knapp 11.000 Euro - das ist nicht wenig für einen Kleinwagen. Die Ausstattung geht in Ordnung, kann natürlich nicht den Luxus höherer Klassen bieten. ESP kostet Aufpreis - unbedingt mitbestellen!

3,0 Fixkosten*

Die jährlichen festen Kosten liegen im durchschnittlichen Bereich. Besonders günstig fällt die KFZ-Steuer aus, sie liegt nur bei 20 Euro im Jahr. Eher teurer wird's bei Haftpflicht und Teilkasko, die Einstufung bei der Vollkasko-Versicherung bewegt sich im zufriedenstellenden Bereich.

3,3 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Spark, bewegen diese sich im durchschnittlichen Bereich seiner Klasse. Die Fixkosten fallen nicht hoch aus, die Betriebskosten dagegen durch den erhöhten Kraftstoffverbrauch treiben die Ausgaben. Damit eignet sich der Spark vor allem für Wenigfahrer.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0	1.2
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/995	4/1206
Leistung [kW(PS)]	50(68)	60(82)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	93/4800	111/4800
0-100 km/h[s]	15,5	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	154	164
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,0 S	6,0 S
CO2 [g/km]	119	119
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/15/19	17/15/19
Steuer pro Jahr [Euro]	20	26
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	360	398
Preis [Euro]	8.990	11.690

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter
 TR = Transporter
 GR = Großraumlimousine
 BU = Bus
 GE = Geländewagen
 PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
 S = Superbenzin
 SP = SuperPlus
 D = Diesel
 FG = Flüssiggas
 G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	995 ccm
Leistung	50 kW (68 PS)
bei	6400 U/min
Maximales Drehmoment	93 Nm
bei	4800 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	155/70R14
Reifengröße (Testwagen)	155/70R14T
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	10,35 m
Höchstgeschwindigkeit	154 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	11,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,4/ 4,7/ 7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	119g/km / 138g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3640/1597/1552 mm
Leergewicht/Zuladung	976 kg/379 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	165 l/545 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg
Dachlast	50 kg
Tankinhalt	35 l
Reichweite	570 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre

ADAC-Testwerte fett

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	nicht erhältlich
Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	300 Euro
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (mit CD-MP3-Player)	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Zentralverriegelung	Serie

AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	390 Euro ^o
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	129 Euro
Monatliche Werkstattkosten	36 Euro
Monatliche Fixkosten	62 Euro
Monatlicher Wertverlust	161 Euro
Monatliche Gesamtkosten	388 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/15/19
Grundpreis	10.890 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-
freundlich

gute Zu-
lademög-
lichkeit

komfort-
betont

gute
Sicherheit

fahraktiv

lang-
strecken-
tauglich

wirt-
schaftlich

Chevrolet (EU) Spark 1.0 LS

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Fahreigenschaften	3,5
Verarbeitung	3,5	Fahrstabilität	4,3
Sicht	3,4	Kurvenverhalten	3,0
Ein-/Ausstieg	2,5	Lenkung*	3,0
Kofferraum-Volumen*	2,4	Bremse	3,4
Kofferraum-Zugänglichkeit	3,0	Sicherheit	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,0
Innenraum	3,1	Passive Sicherheit - Insassen	2,4
Bedienung	3,3	Kindersicherheit	2,7
Raumangebot vorne*	2,4	Fußgängerschutz	3,3
Raumangebot hinten*	3,8	Umwelt/EcoTest	3,0
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO ₂ *	4,5
Komfort	2,9	Schadstoffe	1,4
Federung	2,6		
Sitze	2,8	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,2
Innengeräusch	3,4	Betriebskosten*	5,0
Klimatisierung	3,1	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,0
Motor/Antrieb	3,3	Wertstabilität*	3,0
Fahrleistungen*	4,6	Kosten für Anschaffung*	2,6
Laufkultur	2,3	Fixkosten*	3,0
Schaltung	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	3,3
Getriebeabstufung	2,0		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest