



Néha kifejezetten egészséges más szemszögből megközelíteni a szükségleteinket. A konzumidióta szemellenzőnket néha pihentessük, és hűmmöggjünk el az élet nagy kérdésein. Dőljünk hátra, és képzeljük el, milyen lehet az a világ, ahol nem az számít, hogy mennyire állat az autód, mekkora mellű a nőd, és meddig bírod feltekerni a zenét.

A XXI. században létszükséglet a mobilitás, és tényleg nem mindegy, legalább is egyesek szerint, hogy milyen formában és körülmények között jutnak el A-ból B-be. Azok, akik nem tudnak e dogmák alól kibújni, jobb, ha most nem is olvasnak tovább, mert

a purista autózás berkeibe fogunk lemerülni.

Ha a fenti sorokkal sikerült elijeszteni az önelégült, hirtelen meggazdagodott, prémium márkákkal feltűnősködőket, rá is térhetünk a lényegre, a Daewo Matiz utódjára. Tudatosan hívtam a **Chevy Sparkot** Matiznak, mivel jó pár éve a GM egyik márkája, a Chevrolet szöröstúl-böröstúl megvette az akkorra már csődbe ment dél-koreai gyárat.

A brand- és arculatváltás határozottan jót tett a termékskálának, lassan említésre méltó termékeket izzad ki magából a cég európai kirendeltsége. Felejtsünk el mindent, amit a Chevről tudunk. Nincsen '67-es Camaro SS, sem ZR1, a Corvette is törlődjön a memóriánkból. Se Impala, se Malibu – az amerikai szakosztály felejtős. Koreai dizájn, amerikai név és európai ízlésfintor – ez a Chevy napi menüje az öreg kontinensen.



Minék kompiúter, ha krétával is lehet rajzolni

szétszórt méhrácsot parasztvakításként.



Oldalnézetből kifejezetten kellemes az emelkedő övvonala. Rejtett kilincs hátul, igazi „Italia design”, a 156-os Alfa '98-as bemutatója óta minden gyártó ellövi ezt a poént. Hullámos lemezfelületek, egészen izgalmas megoldások. Itt látszik, hogy a kávé mellé aprósüteményt és egy pohár vizet is kapott a főtervező. A tetőn terepjárósan magabiztos a csomagtartó-tartó.

Szép és végre említésre méltó a Spark felnigarnitúrája is. Már az alapmodellnél is elfelejtették a talicskaméretű kerekeket, a belépő szint is a magabiztos 13 coltól indul. A feláras alufelnik természetesen 15 hüvelykesek, formásak, és kétszínű fényezést kaptak.

Hátul hedonizmus és káosz dominál. Féklámpás hátsó ajtó spoiler, de minek? Ugyanebbe a kategóriába tartoznak a hátsó lámpatestek. Nem is tudom, hogy valahonnan ingyen kapták, beszerezték, vagy tényleg otthon tervezték ezeket a gyenge aftermarket cuccokat majmoló csodákat. A túlzás netovábbja az elengedhetetlen diffuzor színre fújva, beágyazott, króm kidőreccsel. Nem tudom, hogy seggre, hasra, vagy csak szimplán pofára essek.

A beltérre nem térek ki, jobb, ha a képek beszélnek. Egyszerűen annyira részletes és túlspilázott, hogy az összképből külön kisipari dizájn-disszertációt lehetne smittelni. Az anyagfelhasználás állítólag javult, több rekeszt és még fiatalosabb formatervet kapott a kokpitnek nevezhető utasfülke. Lehet, hogy az Ezer Éves Súlyomban kevesebb kijelző volt, mint a kis Sparkban.

Mit kapunk az annyiért?

Az alapváltozathoz gyárilag jár a négy kerék, a kasztni és a beltér összes eleme. Komolyra fordítva a szót: a legfapadosabb Chevrolet Spark idehaza 8736 euróért lehet a mienk. Ennyi ropiért 13 colos acélfelni, szervókormány, dönthető hátsó sor, hat légzsák, ABS és lopásgátló jár.

Még jó, hogy nem számolnak fel pluszt az utastérből nyitható csomagtartóért, a hátsó ablaktörlőért, pótkereket viszont nem kapunk, csak defektjavító készletet. A highlight a színezett hátsó üveg és a rádió előkészítés.

Ha a legfapadosabb kivitel, azaz az LS-t választjuk, akkor a hajszálvékony motorháztető alá egy 1,0 literes, 68 lovas benzinkortyoló kerül. Nem egy rakéta a Spark, de a mindennapok kihívásaival megbirkózik még ezzel a lepkefingnyi motorral is. Ne felejtjük el, hogy **alig 800 kiló önsúlyt kell megmozgatni.**

A nulla-százás sprint 15,5 másodperc alatt röpül el, de érzetre sokkal többnek tűnik (akinek már járt a keze alatt Tico, Matiz, tudja, miről beszélek). Nem rossz érték, sőt vállalható is, csak ne kelljen kimenni vele az autópályára. Vicces és nem idevágó, hogy az 1200 lovas Venom Gt 13,3 másodperc alatt 0-ról 300-ra gyorsít fel.



Akinek több ló kell, annak ott az 1,2-es izomkolosszus. A pörgősnek nem nevezhető négy

hengeres nem kevesebb, mint 82 tagú ménest próbál féken tartani kisebb-nagyobb sikerrel. Itt már érzetre is kellemesebb a gyorsulás. A sprintmutatvány 12,1 másodpercet vesz igénybe, amivel még néhány, tíz évnél idősebb szívódieselt és kisebb benzines gépeket is meg lehet szívadni.

Meglepő módon minkét erőforrás azonos fogyasztási értéket produkál: vegyes ciklusban egészen reálisnak tűnik az 5,1 liter száz kilométerenként.

Aki elért ehhez a mondathoz, könnyedén arra következtethet, hogy a szerző utálja, lenézi és kineveti az új Chevy Sparkot, pedig ez egyáltalán nincs így. Egészen vállalható kis masina, teszi a dolgát, és különösebb odafigyelést sem igényel. Ideális városi autó, alacsony fogyasztással, minimális ráfordítással életben tartható.

A civilizált világ Tata Nanója. Kevesen szeretnek majd belé első nekifutásra, de sokan megszeretik majd. Céleszköz, akár a papír és ceruza szemben a Photosoppal. Hogy gazdagíthatná-e az én garázsomat? A válasz egy kategorikus **nem**. Az a baj a Sparkkal, hogy akinek egy kicsit is benzin csörgedezik az ereiben, annak nem dobbantja meg a szívét és mint tudjuk csak mese habbal, hogy az eszünk választja a négykerekűt. Mindig is a szív dönt.