

Foto: Chevrolet



Fliege statt Langbinder

Chevrolet Trax | Der Bruder des Opel Mokka soll die amerikanischen Werte nach Deutschland bringen. Wir fühlen dem US-Boy auf den Zahn.

— Am ersten Frühlingstag des viel zu langen Winters testen wir den Bruder des Opel Mokka – den Chevrolet Trax. Und der Sprössling der GM-Marke soll auch bei Flottenleitern Frühlingsgefühle hervorrufen, wenngleich er als „echter Amerikaner“ seinen eigenen Charakter hat. Das Angebot klingt zunächst verlockend, denn das Kompakt-SUV rollt im Grundpreis 1.681 Euro günstiger zum Test als der baugleiche Opel Mokka.

Beide sind Koreaner | Das klingt ein wenig nach dem VW-Skoda-Baukasten. Der besser ausgestattete Mokka ist sozusagen der Anzug mit Langbinder, wohingegen der Chevrolet – frei nach dem Firmenlogo, dem Bowtie – eher die individuelle Version, den Anzug mit Fliege mimt.

Der Trax ist drei Zentimeter kürzer, drei Zentimeter schmaler und ein wenig höher, aber dank des wuchtigen Grills markiger als

der Mokka. Im Cockpit steht er für Freiheit – und zwar für Bein- und Kopffreiheit auf allen Sitzen.

Motorseitig bleibt es beim Trio, das auch im Mokka für Vortrieb sorgt. Neben dem 1,6-Liter-Ottomotor (115 PS) und dem neuen GM-Welt-Diesel mit 1,7 Liter Hubraum, der 130 PS auf die Straße bringt, avanciert der 1,4-Liter-Turbo-Benziner (4x4) mit 140 PS zum Top-Modell. Allen Versionen mit Handschalter hilft das serienmäßige Start-Stopp-System, das im Praxistest solide seine Arbeit verrichtet, beim Sparen. Vier Ausstattungsvarianten (LS bis LT+) ebnen die Trax-Welt.

Der Basispreis für den Benziner liegt bei 14.277 Euro. Aber: In der Grund-Version lässt sich Chevrolet die Klimaanlage mit 840 Euro bezahlen, beim Mokka ist diese schon dabei. Auch das Wartungsintervall (15.000 statt 30.000 Kilometer) spricht für den Opel.

Für den Einstiegs-Diesel (LS+, Handschaltung) ruft Chevrolet 18.479 Euro auf. Der Vergleich zum Import-Schwergewicht Skoda Yeti (110 PS starker 2,0-Liter-TDI-Motor „Active“, CD-Radio, Klima und Tempomat), der so konfiguriert mindestens 20.028 Euro kostet, zeigt indes die Stärke des US-Boys.

Lauter Diesel | Der kernige Dieselmotor mit Handschalter (Automatik: 1.177 Euro Aufpreis) weiß zwar in der Stadt zu überzeugen, auch wenn selten die Souveränität von 130 PS, die mit dem sauber schaltenden Sechsgang-Getriebe in Schwung gebracht werden, ins Fahrgefühl übergeht. Der im Mittel 1.459 Kilogramm schwere Chevrolet stößt aber auf der Autobahn deutlich vor dem Höchsttempo von 182 km/h an seine Grenzen – geringe Steigungen lassen die Kraftreserven dahinschmelzen. Der kernige Motorsound, gepaart mit dem Fahrtwind, macht aus dem Trax wahrlich keinen Leisetreter. Aber der Verbrauch ist top (4,5 l/100 km).

Ab dem zweithöchsten Niveau (LT) sorgt das Infotainment-System MyLink, das Infos vom Smartphone auf das gut zu bedienende Sieben-Zoll-Display bringt, für Unterhaltung. Anstelle eines CD-Radios wird der Sound über das Smartphone oder per Internet-Streaming geliefert.

Navi nur als App-Version | Statt eines Navis reicht eine spezielle, kostenpflichtige Smartphone-App (BringGo) als Lotse, was im Flottenalltag ungewöhnlich ist, zumal es keine alternative Werkslösung gibt. Die Armlehne am Fahrersitz (ab LT) wäre bequemer, wenn sie etwas breiter wäre. Gleich vier Getränkehalter in der Mittelkonsole sind etwas zu viel. Die breite B-Säule erfordert indes an mancher Kreuzung einen zweiten Blick nach rechts. Auch die serienmäßige Rückfahrkamera ist eine nötige Sehhilfe.

Der Trax macht den Flotten-Fahrer eher zum Individualisten, aber einen Langbinder zum Anzug kann halt jeder tragen, für die Fliege entscheiden sich dann nur die Wenigsten. | *Rocco Swantusch*

1.6	ab 14.277 Euro
R4/1.598 cm ³ 85 kW/115 PS 155 Nm/4.000 U/min 5-Gang 12,3 s 173 km/h 6,5 S 153 g/km	
1.4 Turbo 4x4	ab 18.311 Euro
R4/1.364 cm ³ 103 kW/140 PS 200 Nm/1.850 U/min 6-Gang 9,8 s 194 km/h 6,4 S 149 g/km	
1.7 TD	ab 18.479 Euro
R4/1.686 cm ³ 96 kW/130 PS 300 Nm/2.000 U/min 6-Gang 10,5 s 186 km/h 4,5 D 120 g/km 4.248 x 1.776 x 1.674 mm 356–1.370 Liter Wartung: 15.000 km oder jährlich Ausstattungen: LS LS+ LT LT+	



Cockpit | Digitaler Tacho und großes Multi-Funktions-Display. Radio und Navi sind App-Lösungen



Klein-Klein | Der Single-Fahrer braucht wohl in den seltensten Fällen vier Getränke-Halterungen