

PORÓWNANIE

Fiat Multipla 1.6/Hyundai Matrix 1.6/Mitsubishi Space Star 1.6/Opel Meriva 1.6



Przyjaciele

Cztery duże auta specjalnie do wożenia milusińskich. Wszystkie o długości nieco powyżej 4 m i mocy około 100 KM. Właśnie takich samochodów potrzebują współczesne rodziny

Multipla miała kiedyś wprowadzić nowe trendy w gronie rodzinnych minivanów. To się jednak nie powiodło, a przedziwnie wystylizowany Fiat dostarczył sporo stresów włoskiej firmie – klienci konsekwentnie omijali futurystycznie zaprojektowany produkt, który miał zrewolucjonizować rodzinny transport.

W tym teście chcieliśmy porównać Opla Merivę z jego dalekim kuzynem, „ugrzeczniczoną” Multiplą. Dlaczego „kuzyn”? Ponieważ macierzysty koncern Opla, General Motors, jest właścicielem 20 proc. akcji Fiata. Od chwili debiutu z powodu przodu o bardzo kontrowersyjnej urodzie Multipla była często nazywana „brzydkim kaczątkiem”, „żabą” itp. Na szczęście operacja ulepszenia się udała. Charakterystyczny profil maski wygładzono, co sprawiło, że auto ma ładniejszy przód i jest o 10 cm dłuższe. Przy okazji poprawiło się bezpieczeństwo pieszych w przypadku kolizji. Wnętrze pozostało takie sa-

mo, nie licząc trochę innych tkanin użytych do wykończenia. Z tyłu logo Fiata i lampy o zmienionym kształcie.

Multipla z szerokością 1,87 m (o 1,5 cm więcej niż klasa S Mercedesa) jest autem w rozmiarze XXL. Zapewnia pełnowartościowe miejsca siedzące dla sześciu pasażerów.

Oparcia siedzeń Fiata tylko wyglądają, jakby zapewniały dobre trzymanie boczne

W każdym rzędzie są oddzielne fotele dla trójki pasażerów, jednak nie dla „puszystych”, tym bardziej że siedzenia nie zapewniają wystarczającego trzymania bocznego podczas pokonywania zakrętów. Oparcia tylko optycznie sprawiają wrażenie odpowiednio wyprofilowanych.

Za dwoma rzędami siedzeń znajduje się duży bagażnik o pojemności 430 litrów, za który Fiat otrzymuje maksymalną notę. Multipla punktuje także dzięki dużym możliwościom aranżacji przestrzeni w kabinie, ponieważ siedzenia da się konfigurować na wiele sposobów, a na-

rodziny



Od góry do dołu: dłuższy o 10 centymetrów Fiat Multipla po liftingu zachował wszystkie swoje zalety (6 siedzeń!).

Hyundai Matrix zadebiutował w roku 2001, ale w polskich salonach pojawił się niedawno.

Mitsubishi Space Star jest w sprzedaży już od 1999 roku. Dwa lata temu przeszedł kurację odmładzającą.

Najmłodsze auto w porównaniu to Meriva.

Opel nie szokuje wyglądem, stawia na funkcjonalność

PORÓWNANIE

Fiat Multipla, Hyundai Matrix, Mitsubishi Space Star, Opel Meriva

Multipla



Kokpit wymaga przyzwyczajenia, ale za to ma wiele schowków. Prędkościomierz nie jest zbyt przejrzysty



Skrzynki na drobiazgi pod osłonami przeciwsłonecznymi



2 x 3 = 6. W każdym rzędzie miejsce dla trójki pasażerów



Siedzenia dają się łatwo składać, a nawet całkiem wymontować. Szerokość bagażnika pozostaje poza zasięgiem konkurentów

wet całkiem wymontować. Przyjemne wrażenie sprawia płaska podłoga na całej długości pojazdu. Przestrzeń na nogi dla pasażerów siedzących z tyłu jest wystarczająca, aby wygodnie podróżować, ale największym atutem pozostaje szerokość.

Rodziny z małymi dziećmi ucieszą się z wygodnych mocowań Isofix, które znajdziemy na obydwu zewnętrznych siedzeniach (foteliki dziecięce

mają dwa metalowe zaczepy, które chwytają uszka zainstalowane w fotelu samochodu).

Napęd Fiata musi wprawić w ruch najwięcej kilogramów

Ojców rodzin powinien zainteresować napęd. W tym zakresie Fiat spełnia oczekiwania. Silnik zwawo wkręca się aż do 7000 obr./min (w innych modelach odciecie następuje przy maksimum

6500 obr./min), a brzmi tak, jakby miał więcej temperamentu, niż wskazują na to wyniki pomiarów. Waga 1435 kilogramów Multipla jest najcięższa w tym porównaniu. Nie sposób nie zauważyć słabości jej zawieszenia. Pracuje ono dość nerwowo, nadwozie wibruje, nierówności wstrząsają pasażerami. Na szczęście nie cierpi na tym bezpieczeństwo jazdy. Wprawdzie Multipla silnie

przechyla się na boki na zakrętach, ale cały czas pozostaje pod kontrolą. W Fiacie nie brakuje nam ESP (nieodstępnego nawet za dopłatą).

Sztywne zawieszenia przypominają o złej jakości krajowych dróg

Mitsubishi Space Star po liftingu sprzed dwóch lat także nie zapewnia pasażerom miękkiej jazdy. Z niewielkimi nierównościami radzi sobie

dobrze. O większych niedokonałościach jezdni bez ceregieli informuje pasażerów, a siedzenia nie pomagają w wytlumieniu drgań. Za tego fotele zapewniają dobre trzymanie boczne, co się bardzo przydaje. Kto spróbuje zbyt ryzykownie pokonać zakręt, musi się liczyć z tym, że tył ucieknie na zewnątrz. Bardzo przydałby się niedostępny układ ESP.

► str. 30

Matrix



Do wskaźników trzeba się przyzwyczaić. Materiały wykończeniowe nie sprawiają wrażenia wysokiej jakości



Stolik przydaje się podczas jazdy i na postojach



Nad głowami pasażerów tylnej kanapy jest sporo miejsca



Dzięki przesuwanej kanapie w bagażniku można przewozić przedmioty o dużej objętości. Niskie zagłówki poprawiają widoczność

PORÓWNANIE

Fiat Multipla, Hyundai Matrix, Mitsubishi Space Star, Opel Meriva

Space Star



Kokpit niezbyt oryginalny, ale za to bardzo przejrzysty. Radio można ukryć, po prostu zamykając kłapkę



Regulacja wysokości fotela teleskopowym drążkiem

Wystarczająca ilość miejsca, zastępująca widok zagłówek



Tylny rząd siedzeń da się przesunąć nawet o 15 cm, ale składanie i rozkładanie ich może spowodować złamanie paznokcia

► Jeśli chodzi o napęd, Space Star wykazuje istic włoski temperament. Dzięki niskiej masie własnej (1265 kg) i dobrze zestopniowanej skrzyni biegów jest w zakresie dynamiki niewiele, ale mierzalnie lepszy od konkurentów.

W klasie samochodów rodzimych ważne są oczywiście siedzenia tylnie. W Mitsubishi brak tam zaczepów Isofix, za to tylna kanapa jest

dzielona niesymetrycznie, a nawet daje się przesunąć w zakresie 15 cm.

Dla nas denerwujący był brak gniazda elektrycznego w przestrzeni bagażowej (inni konkurenci je mają), duże zagłówek z tyłu ograniczające widoczność oraz materiały na kokpicie sprawiające wrażenie tanich. Przy niekorzystnym kącie padania promieni słonecznych powodują refleksy w szybach bocznych

i w przedniej. O funkcjonalność prawego podłokietnika przy siedzeniu kierowcy można by się spierać. My złożyliśmy go od razu, podparcie ręki utrudniało szybkie ruchy kierownicą.

Przejdźmy do Hyundai Matrixa i Opla Merivy. Auto wytwarzane w Korei zaprojektowało studio Pininfarina. Merivę skonstruowano w Niemczech, a jest produkowana w Hiszpanii w Saragossie.

Hyundaia i wytwarzane w holenderskim Born Mitsubishi łączy atrakcyjna cena. Najdrożej wypada Fiat, pośrodku plasuje się Opel.

Meriva oferuje opcje dostępne w klasie wyższej

Meriva i Matrix prowadzą się znakomicie. Dzięki siedzeniom, dającym dobre wyczuwanie układu kierowniczego i odpowiedniemu zestawieniu

zawieszek nie sprawiają żadnych problemów nawet w sytuacjach ekstremalnych. Układ ESP jest w „koreańcyku” niedostępny, a w hiszpańskim „niemcu” wymaga dopłaty. Niewielkie niedostatki w zakresie komfortu wykazują obydwa samochody. Meriva zachowuje się nerwowo na krótkich nierównościach, zawieszenie Matrixa hałasuje na kiepskich nawierzchniach.

► str. 32

Meriva



Dobre materiały, przejrzyste wskaźniki. Automatyka klimatyzacji wymaga dopłaty, podobnie jak nawigacja



Tak właśnie wygląda tajemniczy „asystent podróży”...

Siedzenia tylnie przesuwają się, stoliki kosztują 400 zł



Pod podłogą przestrzeni bagażowej znajduje się jeszcze duży schowek. Oczka do mocowania bagażu mają wszyscy konkurenci

PORÓWNANIE

Fiat Multipla, Hyundai Matrix, Mitsubishi Space Star, Opel Meriva



Koreańczyka z Japończykiem można jeszcze z tyłu pomylić, ale z rozpoznaniem Merivy, a tym bardziej Multipli, nie powinno być problemów. Fiat imponuje szerokością: 1,87 m!

► Lista dodatków dostępnych w Merivie pokazuje, jak poważnie podszedł Opel do klasy popularnych aut rodzinnych. Dostępnych jest wiele opcji z zakresu elektroniki (radio, GPS, DVD i telefon), nawet system DVD dla pasażerów foteli tylnych. Merivę można wyposażyć naprawdę luksusowo.

Naszym zdaniem widok z okien jest ciągle bardziej interesujący niż film z płyty DVD na wymagającym doplaty ekranie. Konstruktorzy Opla i Hyundai pomyśleli o fotelikach dziecięcych, zainstalowali zaczepy Isofix na zewnętrznych siedzeniach. Przestrzeń bagażową można kształtować w zależności od potrzeb. Meriva jest wyposażona w bardzo praktyczny układ siedzeń tylnych Flex. Siedzenia można nie tylko przesunąć do przodu i do tyłu, lecz także w razie potrzeby środkowe miejsce daje się złożyć, a pozostałe dwa przysunąć ku sobie. Wprawdzie bez przeczytania instrukcji obsługi system wydaje się dość

skomplikowany, ale już po pierwszym razie okazuje się, że jest prosty. Pokazany na zdjęciu, dający się wymontowywać podłokietnik tylny („asystent podróży”) w wersji Enjoy nie wymaga dopłaty.

Tylny rząd siedzeń Hyundai-ja można przesunąć w zakresie 19,5 cm, a oparcia i siedziska dają się asymetrycznie składać. Najbardziej podoba nam się nadwozie Matrixa. Linie nakerśnione przez Pininfarinę nadały mu szlachetność, a soczysta czerwień sprawiła, że samochód wyróżniał się z ulicznego tłumu.

Odwaga projektantów kiedyś odebrała Multipli powodzenie Oplowi

Meriva nie wyróżnia się stylem, a funkcjonalnością. Po takim teście wypada docenić, jak praktycznym wynalazkiem jest auto z podwyższonym nadwoziem. Ma zaledwie 4 metry długości, a wnętrze jak w rodzinnym sedanie. Albo jak w... minivanie!

Oprac. M. Krasnodębski

Dane producenta	Multipla	Matrix	Space Star	Meriva
Silnik - typ/cylindry/zawory	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1596	1599	1584	1598
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	76/103/5750	76/103/5800	72/98/5000	74/100/6000
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	145/4000	141/4500	150/4000	150/3600
Prędkość maksymalna (km/h)	170	170	180	178
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5	man. 5	man. 5
Napęd na koła	przód	przód	przód	przód
Hamulce przód/tył	tw/b	tw/b	tw/t	tw/t
Ogumienie auta testowanego	195/60 R 15	185/65 R 14	195/55 R 15	185/60 R 15
Zużycie paliwa (l/100 km)*	11,1/7,2/8,6	10,3/6,6/8,0	9,3/6,0/7,2	10,0/5,8/7,3
Rodzaj paliwa	95	95	95	95
Pojemność zbiornika paliwa (l)	63	55	55	53
Masa przyczepy hamowanej (kg)	1200	1300	1200	1200
Poziomy hałas na zewnątrz (dB)	74	74	72	71

Ceny/wyposażenie

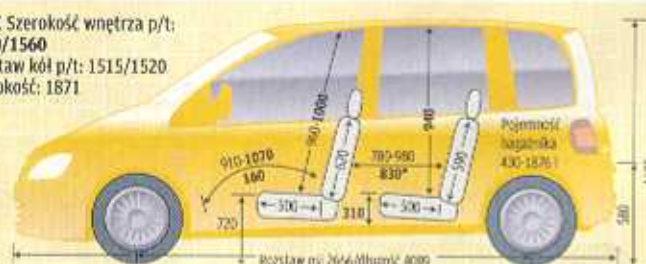
Cena (zł)	65 990	55 900	55 900	59 500
Wersja wyposażeniowa	Active	Comfort	Family	Enjoy
Airbag kierowcy/pasażera	S/S	S/S	S/S	S/S
Airbagi boczne przód	1300	0 ¹	0 ¹	2650**
Kurtyny powietrzne	1500	N	N	2650**
ABS/ESP	S/N	S/N	S/N	S/3000
Światła przeciwmgielne	500	0 ¹	0 ¹	750
Klimatyzacja man./aut.	5000/N	0 ¹ /N	S/N	4650/6050
El. sterowane szyby przód/tył	5/900	S/S	S/0 ¹	S/1250
El. sterowane lusterka	S	0 ¹	S	500
Centralny zamek/alufelgi	S/2000	0 ¹ /ok.2300	S/0 ¹	S/2200
Radioodtwarzacz/komputer	S/0	0 ¹ /0 ¹	S/S	S/600
Czujniki cofania	1000	N	N	1500

Serwis

Przebiegi	20 000	co 15 tys. km	co 15 tys. km	co 30 tys. km
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.	3 lata/b.o.	3 lata/100 000 km	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	8	6 lat	6 lat	12 lat

tw - całkowicie wentylowane, t - tarciowe, b - bębnowe; man. - manualna, *fabrycznie, miasto/poza miastem/średnie, S - standard, N - niedostępne, 0 - opcja, b. o. - bez ograniczeń, 11 - dostępne w wersji Elegance (65 900 zł), 21 - dostępne od wersji Active (60 900 zł), 22 - dostępne w wersji Comfort (64 500 zł), **pakiet

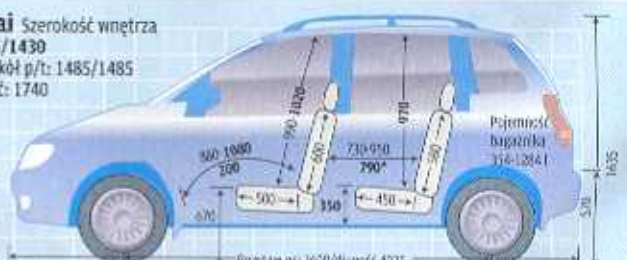
Fiat Szerokość wnętrza p/t: 1570/1560
Rozstaw kół p/t: 1515/1520
Szerokość: 1871



Oceniane są tylko wyłuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Hyundai Szerokość wnętrza p/t: 1425/1430
Rozstaw kół p/t: 1485/1485
Szerokość: 1740



Przyspieszenie (s)	Multipla	Matrix	Space Star	Meriva
0-50 km/h	3,9	3,9	3,9	4,3
0-100 km/h	12,5	12,1	11,7	13,3
0-130 km/h	23,1	21,4	21,0	23,1
Elastyczność (s)				
60-100 km/h na 4. biegu	11,9	11,7	11,9	13,3
80-120 km/h na 5. biegu	18,6	20,1	18,2	21,9
Droga hamowania 100-0 km/h (m)				
Przy hamulcach zimnych	40,8	41,0	40,9	39,4
Przy hamulcach rozgrzanych	41,0	40,4	41,8	40,9
Poziom hałasu we wnętrzu (dB)				
Przy prędkości 50 km/h	60	62	61	60
Przy prędkości 100 km/h	70	71	69	68
Przy prędkości 130 km/h	73	73	72	72
Zużycie paliwa w teście (l/100 km)				
Minimalne	6,4	6,3	6,0	5,6
Maksymalne	17,0	14,6	13,5	13,3
Średnie	9,6	8,8	8,3	7,9
Zasięg (km)	660	630	670	670
Masy pojazdów (kg)				
Masa rzeczywista	1435	1330	1265	1375
Ładowność	555	470	425	480
Średnica zawracania (m)*	11,5/11,9	11,0/11,2	10,4/11,4	10,9/10,6

Auto Świat **Eksperymenty nareszcie zaczynają przynosić efekty.** Omijana przez klientów Multipla ma wreszcie szansę przekonać potencjalnych klientów do swoich zalet, nie zniechęcając futurystycznym i dziwnym wyglądem. Sześć miejsc w dwóch rzędach to nadal ewenement, a gdy pasażerowie są w miarę szczupli, Fiat okaże się jednym z bardzo niewielu samochodów, gdzie wystarczy szerokości, by dość wygodnie podróżować we trójkę na tylnej kanapie. Zaletą Multipli jest również stabilne prowadzenie. Minusy to niski komfort resorowania i najwyższa cena. Drugie miejsce Fiata w teście to dobre

prognozy sprzedaży, ale Opel i tak pozostaje daleko z przodu. Ma dobre właściwości jezdne i zużywa najmniej paliwa, ale o jego pozycji zdecydowały niestety koszty. Stwierdzenie „niestety” jest celowe, bowiem Meriva, mimo nowatorskiego (i praktycznego!) systemu tylnych siedzeń, nie jest tak oryginalna jak Multipla. Fiat to pojazd wyjątkowy, ale i tutaj znowu wypada powiedzieć „niestety”. Space Star sprzedaje się znacznie lepiej, a niedługo zapewne dołączy do niego Matrix, który niedawno zdebiutował. Powodem jest cena, niższa od propozycji Fiata o ponad 10 tys. złotych. No i jeszcze ta standardowa klimatyzacja w Mitsubishi... I jak tu się nie kusiciel! Ale jeżeli już, to warto zainwestować te dodatkowe tysiące złotych i nabyć znacznie ciekawszą Merivę. Koniecznie z „asystentem podróży”!



Za dużo funkcji: przeładowany panel wskaźników Multipli



Śluzna koncepcja: Hyundai stawia na prostotę obsługi

KLASYFIKACJA	1 2 3 4 miejsce miejsce miejsce miejsce			
	Meriva	Multipla	Space Star	Matrix
Punktacja	Maks. liczba punktów			
DANE TESTOWE				
Przestronność z przodu	25	22	23	21
Przestronność z tyłu	20	15	20	19
Poj. bagażnika	20	16	20	16
Ładowność	15	15	15	10
Masa przyczepy (ociąg)	10	10	10	10
Wszechstronność	20	14	17	11
Przyspieszenie	10	6	6	7
Elastyczność	20	5	10	10
Prędkość maksymalna	10	7	5	7
Droga hamowania	30	16	13	12
Poziom hałasu	10	8	5	6
Średnica zawracania	10	7	4	6
Suma punktów	200	141	148	135
WRAŻENIA Z TESTU				
Własności silnika	20	16	17	17
Skrzynia biegów/przełączanie	20	16	16	16
Zachowanie się podczas jazdy	30	25	24	22
Układ kierowniczy	20	16	15	14
Komfort jazdy	30	26	23	23
Siedzenia	20	18	15	17
Swoboda ruchów	10	9	10	9
Ergonomia	20	16	14	16
Widoczność	10	7	8	7
Jakość wykończenia	20	17	14	13
Suma punktów	200	166	156	154
KOSZTY				
Cena	50	30	24	34
Spalanie/zasięg	30	23	18	22
Ubezpieczenia	20	16	12	15
Gwarancja	20	16	14	16
Wyp. zwiększające komfort	30	19	20	22
Wyp. zwiększające bezpieczeństwo	30	18	14	10
Przełady	20	20	12	8
Suma punktów	200	142	114	127
RAZEM	600	449	418	416

TAK OCENIAMY

By zapewnić rzetelną ocenę, wydzieliśmy trzy kryteria, za które każde z aut może otrzymać maksymalnie po 200 pkt.

Dane testowe: w tej części o wszystkim decydują liczby. Fiat zebrał dużo punktów, ponieważ jest najszybszy, a jego sześć siedzeń można nawet niezależnie wymontować. Opel zdobywa punkty dzięki najkrótszej drodze hamowania (przy zimnych hamulcach), najniższemu poziomowi hałasu i najmniejszej średnicy zawracania. Mitsubishi najlepiej przyspiesza.

Wrażenia z testu: w części oceniającej subiektywne wrażenia dobrze wypadł Opel. Najlepiej się prowadził, zapewniał najwyższy komfort jazdy. Drugi był Hyundai. Fiat (dający oczywiście poczucie największej przestrzeni) i Mitsubishi wypadły nieco gorzej.

Koszty: Mitsubishi ma w standardzie klimatyzację, a w Hyundaiu trzeba dopłacić za radio. Poza tym poziom wyposażenia w porównywanych autach jest podobny. Różnice pojawiają się, gdy sięgniemy po listę opcji. Multipla jest najdroższa, ale i największa.



Od lewej: Hyundai, Mitsubishi, Opel i Fiat. Multipla jest wyraźnie większa (1,87 m)

