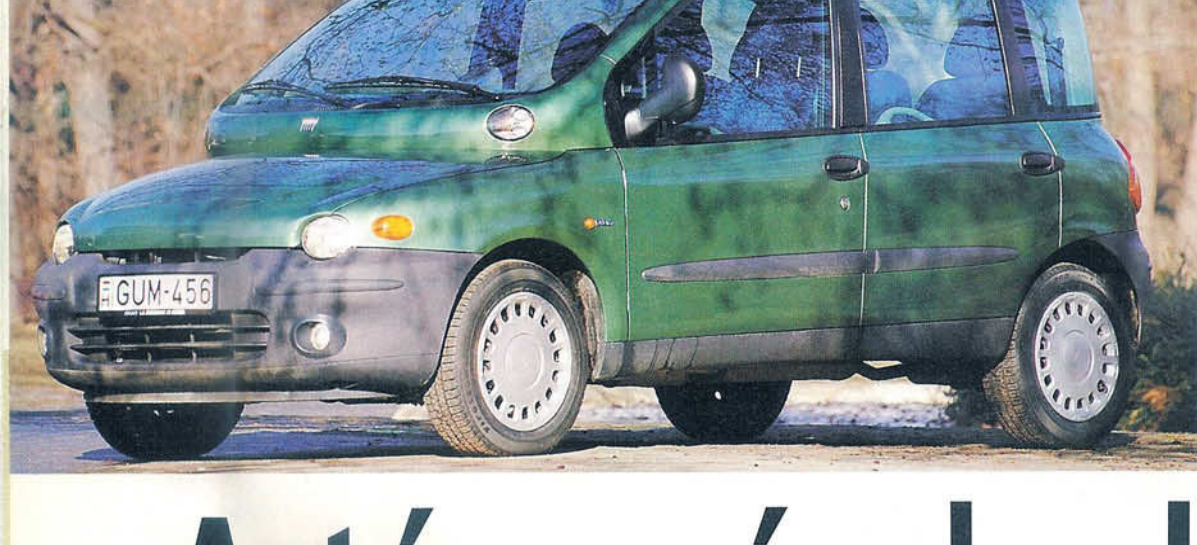


Teszt:
Fiat Multipla 1.6 ELX



A különleges, imádd-vagy-gyűlöld, szelíd tekintetű karosszéria. Eleminek 90 százaléka az egyik oldalon, 70 pedig mindkét oldalon galvanizált lemezből készül

autósan élvezetes stabilitására is értékesítő hatással van. A térnyerés következtetését jelzi a hátfal konfliktusérzékelés, aminek felső része azt az érzést kelti, hogy a bent felhalmozott csomagok nyomják kifelé az ablakot; a szélességtől a tetősík, mintha vászton lenne, horpad meg a hosszanti szimmetriatengelyhez közelebb. Az áramlástani hátfalátmenet tetsző formára ráadásul igen jó, 0,31-es alaktényezővel feszül a levegőnek. A kialakítás átgondoltsága ugyanakkor a legpróbb részle-

A társaság kedvéért

Többsávós, új sztrádrára lépett a Fiat. Alsó-középosztályos egyterűjével új formai stílust, dimenziót, építési technológiát, berendezést és bútorzatot mutat be.

A Puntóval, Európa korábbi eladási rekordereivel a Fiat nem ül babérjain, újabb ötlettel toboroz vevőket. A Multipla abban a műfajban indul, amelyben az alsó-középosztály legnagyobb fejlődése várható, és a vevőnyeréshez saját eszközöket is kapott. Az eladási görbék egyik főszabását, a formát a gyár profi trénerrel készítette fel a közönségkapcsolatra. A Multipla fő formatervezője, Roberto Giolito szerint, az önként és ingyen (!) jelentkezett Philippe Stark (50) francia humanista képzőművész segítségével szelídseget árasztó különleges formát adott az autónak. A formának azonban nyilvánvalóan nem ez az elsődleges érdeme. Sokkal érdekesebbek az arányai. A nagy konkurenciánál, a Renault Sce-

nicnél 13 cm-rel, a VW Golfnál 15 cm-rel rövidebb. A Mercedes A-osztályánál 41 cm-rel nagyobb hossz a Mercedes S-osztályánál is 1,5 centivel nagyobb szélességgel társul, és ez mindenképpen új arányt képvisel kategóriájában, de nemcsak feltűnési viszketésgépből – ezek a méretek a stabilitást és a lakhatóságot is jól szolgálják. A vezetőülékben helyet foglaló ugyanis a nagy autó érzetét elsősorban a lábhejtől, a szélességtől és a magasságtól kapja, és ezek a benyomások a Multiplában különösen erősek.

A nagy szélesség aztán lehetővé tette a kétszer háromsoros elrendezést, ami a családi és társasági közlekedés új dimenzióit nyújtja, ugyanakkor a nagy szélesség a magas autó nagy-



Szellemesen megoldott kilincs. A túlnyúló műanyag az ajtó élét védi

A nagy hátsó ajtó a közlekedést segíti, a nagy ablakok jó átláthatóságot adnak



léses és jól áttekinthető. A hagyományos műszerhelyet a vezető számára is jól elérhető, dupla fenéki, zacszipítő bevonatú tárolórekesz foglalja el. A fenék alatt van a kényelmesen elérhető, jól hozzáférhető biztosíték-tábla. A Multipla erőssége egyébként az is, hogy tervezői ra-

Különleges és vonzó műszerfal finom és különleges anyagokból

könnyen megközelíthető mindkét oldalról. Az első tér igen nagy; a vezetési helyzet kényelmes, a sugárirányban állítható kormányval még javítható is; az ülés magasság csak ráfizetésért változik. Hátra a lábhejté nagymértékben, mert ha nincs szükség helyes csomagtartóra, a hátsó ülésor egyenként, az ülés egyszerű át-helyezésével hátrébb vihető, és ezzel elképesztően megnövelhető a lábter. A támaszt előre döntve a hátsó ülések előrehajthatók; apróbb hiba, hogy az első ülések nehezen csúsznak eljűlésekben. Mindkét sor közhajta üléseknek támláját előrehajtvá italtartós asztal alakítható ki, az előlú középső ülés helyére speciális hűtőszekrényt is lehet tenni, ehhez külön 12 V-os csatlakozó is van.



Az emelt padlószint miatt az övönal és a biztonsági szempont figyelembevételével is alacsonyan tartható, ami a látást segíti. Az első és hátsó sárvédőt egyetlen présrészszámból sájtja ki, egyszerű darabolással választják szét őket. A „konfliktus” az érzelmek hat

övönalig 430 literes, de az ülések egyenkénti kiszervezőségeivel akár 1900 literig növelhető, ezt elősegítendő még rakományrögzítő fülek is vannak a padlólemezben. A csomagter igen nagy hibája, hogy nem takarható el, a szükségpótlókat pedig kívülről rögzítették a padlólemez alá.

A kárpitozás és a berendezés teljesen újszerű. A Multiplának jól áll a kárpitozott műszerfal. Nyilván technológiai és szerelhetőségi szempontokból is kedvező a műszerfal különleges kialakítása. A középre vitt műszer-egységet könnyen gyártható és összeszerelhető, ugyanakkor iz-

dikálisan törekedtek a „hulladékhelyek” felhasználására: zseb a vezető és az utas előtt, italtartó a műszerfalon, szemüvegtartó a napellenzők felett a plafonban rejte, zsebek az ülések hátulmáján és mind a négy ajtón, fiók az utasülés alatt, polc az utas előtt és a vezető lábánál. Többségüket belülről zörgésmentesítő, finom bevonattal bélelték – igaz, a tárolóhelyek egy része csak extraként jár.

A tesztautó fényes és ettől rideg, lángmentes kárpitanyaga a hatvanas éveket idézi. Zsebek a tetőkárpitozás textúrája, még a két hátsó, billentéssel kapcsolódó belső világításnak is szelvértéke van. Az ajtókra szerelt, egyetlen egységbe tömörített kezelők (kilincs, ablakmozgató, hangszórórács, kapaszkodó, hátul hamutartó) gyártástechnológiailag és esztétikailag is jó ötletnek bizonyultak, a kapaszkodó átlagon felül jól szolgálja az ajtó behúzhatóságát. Még a külső kilincs kiképzése is átgondolt tervre van, a meghosszabbított műanyag fülecske az ajtó élét védi. A hátsó oldali üvegek alatt azonban alig a felénél lejjebb húzhatók le. A két részből álló, teherautós visszapillantó tükrök holtteret nélkül vetítik a képet hátulról,

Karosszéria, felfüggesztés

- + Különleges, 2x3 üléssoros, ötajtós karosszéria, sok rakodási lehetőséggel
- + Három beltér, következetesen igényes kidolgozás kívülről
- + Jó átláthatóság minden irányban
- + Rugalmasan változtatható békék
- + Élvezetesen direkt kormány, jó fékek
- + Példás egyenesfutás és kanyaradási tulajdonságok, igen kényelmes rugózás
- + Zajkötő mentes, csendes utastér
- + Jól kialakított pedálrend
- + Méretes csomagter
- A hátsó üvegek csak félig ereszthetőek le
- A középső zár belülről csak az ajtórol működtethető
- A csomagteret nem lehet eltakarni

Motor, erőátvitel

- + Szép járású, korszerű, csendes motor
- + Alacsonyabb fordulaton is megfelelő nyomaték
- + Jól kapcsoló és jól kiosztott váltó
- + Finoman működő kezelőszervek, hatásos fékek

Biztonság

- + Biztonsági karosszéria oldalvédelemmel, vezetői légzsákkal
- + Három első fejtámla, hat hárompontos biztonsági öv (elől mechanikus övfeszítőkkel)
- + Két tagból álló holttermentes külső tükrök
- + Igen jó aktív biztonság (direkt áttételezési szervokormány, blokkolásgátló, elektronikus fékerelőzítés)
- + Biztonsági tűzkapcsoló
- Kettős utaslégszék az SX modellen csak felárért
- Alapárért hátra nincsenek fejtámlák*

Költségek

- + Háromévi garancia a fényezésre, kilencévi az áttöréssodás ellen
- + 20 000 km-és szervíz- és olajcsereperiódus
- + Alacsony mért fogyasztás
- + Sokoldalúsága miatt könnyű eladhatóság
- + Az igen gazdag felszereltséghez mérten jó ár
- Egyévi kilométer-korlátozás nélküli garancia

* Megjegyzés: 40 000 forintért csomagban kapható meg a vezetőülés elektromos mozgasságállítása és a három fejtámla

tolatáskor pedig a járdát is mutatják. Az alacsony övönal miatt „kinemaszkóp” kilátás nyílik oldalra, a tükrök mellett apró kis ablakok, ha gyakorlati hasznuk talán nincs is, a részletekbe menő átgondoltságot jelzik, amint az is, hogy az ajtó felső élé végig könnyűen le lehet húzni.

A kivitel minősége jónak tűnik, az oldalajtók a tesztautón finoman, nem tucathangot hallatva csukódtak, a nagy hátsó ajtó, – legalábbis a tesztautón – első sorban nagy légkiszorítás miatt csak erős vagy többszöri csapkodás után kattant be.

Takarékos, egyszerű és szépen szolgáló motor. Az egyszerű szerelhetőség is szempont volt. A hidraulikus szelephézag-állító, illetve az automatikus szíjfértető jóval többet kell zsempelni, a vezérműszíj-feszítéssel állítani. A fékbrókák ellenőrzéséhez még a kereket sem kellett levenni a szerelés nélkül cserélhető

A Fiat Brava 1,6 literes, 103 lóerős, Fiat-nyomatékmozgató emlegetett (144 Nm/4000/min) négyhengeres sznp és nyilván a három hangtompított dob munkájának nyomán csöndesen végzi feladatát, a nyomaték 80 százalékát 2300/perc fordulaton adja le. A váltó áttételeinek jóvaltárból a városi hevület is teljesen megfelelő, észrevehetően csak hegyre hajtvá, lendületet veszve jönne fel a egy kis plusznyomaték. A műszerfalra felvitt rezzenéstelen, huzalos működtetésű váltó igen rövid úton, szépen és nagyon konkrétan tologatja a fogaskerekeket; a két egység gazdaságosan kooperál, ezért a 63 literes üzemanyagtartály igen nagy hatóereget enged meg. Még a leghevesebb gázadások sem okoznak zavaró zajokat bejelen. A tesztautó a Fiat a meglévő (Brava) felfüggesztéseit építette



Három ülés egy sorban. A kicsit hátrébb tolt középső ülés a váltóválságból kikerülve rendkívül kényelmes helyet ad. Az átjárható szellős első lábtér a térérzetre is jótékony hatással van

a sík padlólemez alá. Az első McPhersonokból és hátsó, független hosszanti lengőkarokból álló egységet jól szigetelték el a karosszériától, zajok, rezonanciák nem jutnak az utastérbe. A rugózás kellemes, a stabilitás – nyilván a nagy nyomatág miatt is – a nagy kocsimagasság ellenére igen jó. A kormány követi a kü-



Nagy a lábter és a szélesség a három hátsó ülésnél. Mindhárom összehajtvá előre csukható, a középső asztalként is szolgálhat



A Fiat Multipla és néhány konkurensé

Modell	Fiat Multipla 1.6	Mitsubishi SpaceStar	Renault Scenic 1.6
Hengerűrtartalom [cm ³]	1581	1834	1598
Teljesítmény [kW]	103	122	90
Gyorsulás 0–100 km/h [s]	12,6	10,4	13,7
Végsebesség [km/h]	170	190	170
Fogyasztás [l/100 km]			
Városban	11,1	9,1	11,0
Csomagtér [l]	430/1900	670/1370	220/960
Tengelytáv [mm]	2666	2550	2580
Hosszúság x szélesség [mm]	3994x1871	4030x1515	4130x1720
Ar* [g/kWh]	3 890 000	5 453 000	3 690 000

* Megjegyzés: az 1,6 és 1,8 literes motorral szerelt változatok legalacsonyabb ára

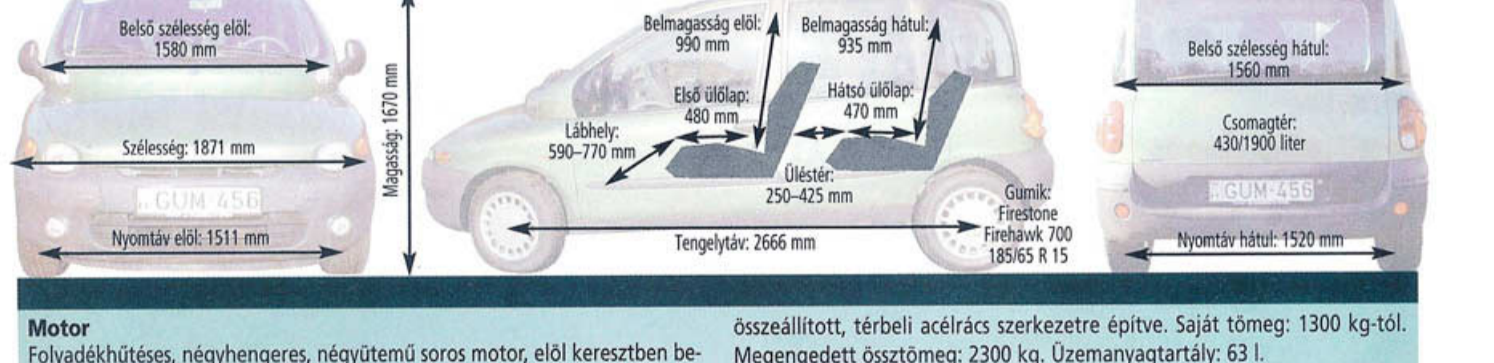
A hagyományos műszerhelyet csak hatódupla fenéki tárolórekesz foglalja el. Az alsó szinten van a kényelmesen elérhető biztosíték-doboz, az utaslégszékot is itt lehet kikapcsolni

lönösen az Alfa bevezette közvetlenebb irányvezési irányzatot. Az átlaghoz mérten direkt kormányval városban is megfelelő erővel és ideális mozdulatokkal vezethető a Multipla, és országúton is megtartja ezeket a tulajdonságait. Játshi könnyedséggel irányítható, a vonóerőt

még nyirkos időben is jól viszik talajra a hajtott első kerekek, az autót saját kormányzás mellett, az autósági átlagos terheléssel szemlesek. Az elől tárcsa-, hátul dobfelekre ható kétkörös (átlós) fékrendszer kifogástalanul dolgozik.

Az alapvetően logikus rendbe szedett műszerfalnak köszönhetően kell a megszokás idején sem kell különösebben keressni a kapcsolókat – minden egy helyen van. Az ablaktöltő nagy felületet tart tisztán, az átgondoltan elhelyezett lámpák (ködlámpák alacsonyan lent, tompított kicsit feljebb, a fényzőrőz fent az ablak alatt) talán nem pusztán elhelyezésük miatt, de az átlagnál jobban világítják be az utat, és kis szerencsével a külön üvegek alatti fényforrások sem egyformán koszolódnak, a tisztábbak

MŰSZAKI ADATOK: FIAT MULTIPLA 1.6 ELX



Motor
Folyadékhűtésű, négyhengeres, négyütemű soros motor, elől elvezetésű beépítve. Öt helyen csapágyazott főtenyél, két felülfokú vezérszabályozású henger. Hengerek között négy szelep. Könnyűfém hengert, acélblokk, elektronikus motorirányítás (Weber-Marelli), hűtőrendszerrel befedésű. Hengerűrtartalom: 1581 cm³, furat 86,4 mm, löket 67,4 mm. Sűrítési arány: 10,5:1. Teljesítmény: 103 LE/76 kW (5750/min). Nyomaték: 144 Nm (4000/min). Olajtöltés: 3,8 l. Hűtővíz: 7,0 l. Akkumulátor: 12 V 50 Ah. Generátor: 90 A.

Erőátvitel
Ötvököztető kézi váltó, elsőkerékajrású. Áttételek: I. 3,909; II. 2,238; III. 1,520; IV. 1,156; V. 0,946; H. 3,909. Végáttétel: 3,933. Hidraulikus működtetésű egytárcsás tengelykapcsoló.

Futómű
Elöl McPherson-felfüggesztés kovacsoltacél keresztlengőkarokkal segédalváson. Hátra hosszanti, független lengőkarok segédalváson, spirálrugókkal, külön szerelt hidraulikus lengéscsillapítókkal, elől-hátul torziós kanyarstabilizátor. Kétkörös szervós fékrendszer, elől tárcsa-, hátul dobfelekkkel (blokkolásgátló, elektronikus fékerelőzítés).

Karosszéria
Ötajtós, 6 üléses acélkarosszéria (c_w 0,31), profilacélok, hegesztéssel

összeállított, térbeli acélrács szerkezetre építve. Saját tömeg: 1300 kg-tól. Megengedett össztömeg: 2300 kg. Üzemanyagtartály: 63 l.

Menetjellemzők
Gyorsulás (0–100 km/h): 12,6 s
Végsebesség: 170 km/h
Fogyasztás (EU)
város: 11,1 l/100 km
városon kívül: 7,2 l/100 km
tesztátlag: 8,6 l/100 km
Tegztátlag: 11,6 l/100 km*

* Saját mérés, két személyes, 2-6 Celsius-fok hőmérsékleten

A szerelvények legfontosabb jellemzői
Zsírtöltés nélküli, kettős utaslégszék, hat hárompontos biztonsági öv, elől mindhárom ülésen övfeszítő, három fejtámla, blokkolásgátló, elektronikus fékerelőzítés, szervokormány, fékpedál, sugárirányban állítható kormányoszlop, belülről nyitható csomagter, elektromos ablakmozgató, rádióvezérlésű központi zár, elektromosan állítható és behajtható elülső külső tükrök, ködfényező nagynyomású mosóval, harmadik féklámpa, riasztó, indításgátló, hővédő üvegezés, biztonsági benzinelzáró, tárolórekesz a jobb első ülés alatt, zsebek az első üléseken.

Ára: 4 295 000 Ft

nagy eséllyel adnak jó fényt, a tompítottat egyébként az ELX-változaton mosdó tartja tisztán.

A városban minden körülmények között alapvetően csendes autót jellemez az országúton is nagyon csendes maradó. Az 1,6-os motorral a 150 km/órás utazási sebességet egészen lehet tartani, de a 170 km/órás sebesség is könnyen elérhető.

A meglévő, a biztonsági elemével is hoz újat. Az acélrács szerkezet hallhatóan igen merev, a karosszéria a rossz úton nem sóhajtozik, a gyár szerint az ütközési tesztek is jó balesetbiztonságot mutatnak; a magas padlószint egyébként nemcsak a be- szállási kényelem, a forgalom jó

átláthatósága következtében, hanem ebből a szempontból is kedvező. A karosszéria lemezeinek vastagságát is sok esetben a biztonság kritériumai formálták. Az aktív biztonság eszközei közül a különleges, a blokkolásgátló is szériaszerevény. Alapáron az ELX-kivitelben elől két légzsák, a 42 literes vezetői és a különleges kettős, 120 literes utaslégszék védi a vezető mellett ülőket, az ülés oldalába építhető 12 literes oldallégzsák „zsoldosvédelem”: csak külön pénzért szolgál. Minden ülésen fejtámla és hárompontos biztonsági öv

van, a középső elsőn mindhárom bekötési pont az ülésen, a hátsón a plafonon van. Az első három mechanikus övfeszítő is van, és a Multipla megkapta a Fiat tűzbiztonsági kapcsolóját is.

Egyelőre kettős motorral, a tesztautó 1,6-os benzinesével és az igen korszerű, közös csöves, közvetlen befecskendezésű, 1,9 literes turbódizellel, a kétféle (SX, ELX) szerelvényben kapható a Multipla. Valamennyi változat része, a korábban említettek közül, a három hátsó, összecukkozható és kivethető, önálló ülés, a vezetői légzsák, a központi zár,

az első ablakok elektromos mozgatója, a sugárirányban állítható kormánykerék. Az ELX-kivitel ennél jóval gazdagabb (lásd a műszaki adatokat). A megrendelhető felszerelések köre szinte mindent tartalmazhat, amit ma az autópár kínál, ebbe akár még az oldallégzsák (115 000 Ft) a Webasto-álfűtés (250 000 Ft) vagy a navigációs rendszer (700 000 Ft), a középső ülés helyére elhelyezhető hűtőszekrény (5000 Ft) is beletartozhat.

A Multipla az alsó-középosztályban továbbá korszerűt az egyterű Scenic indította csatládját. Különleges arányával (viszonylagos rövidségével és szélességével) a városban is könnyen beholdoghat, rugalmas belső átrendezhetőségével a mindennap, a hosszú utazások, a sportos életmód hasznos eszköze. Akik pedig a kínált lehetőségeit kihasználják minden pénzt hajlandóak megadni érte.

Egyszerűen felszerelt ajtó. A kilincs, a kapaszkodó, az ablakmozgató és a hangszóró egyetlen egység, a karrát az ablak felső élének szélesített kárpitozása adja. Alul a meztelen fényezésrel a műtát idézi

