

Prej ali zdaj?

Redko se o dizajnu nekega avtomobila toliko govori kot o Multiplinem. In redko so mnenja tako strogo deljena. Tudi po lanski prenovi zunanosti.

Zdaj je osrednje vprašanje: Je bila 'boljša' prej ali zdaj?

Se spomnite? Ves čas do prenove sta bila med ljudmi dva pola: tisti, ki so trdili, da je vrhunski izdelek, in drugi, ki so menili, da je pregrda! Tudi zdaj sta pola dva: tisti, ki menijo, da je zdaj 'brez zveze', in drugi, ki menijo, da je končno dobila pravo obliko. Kdo od teh jo bo kupil?

Ne glede na mnenja in ne glede na videz prej ali zdaj je Multipla genialno zasnovana: na (zdaj) dobrih starih metrih (prej pa le nekaj milimetrov manj) je postavljena kočija škatlaste oblike, ki zaradi velike širine in višine ponuja dve vrsti s po tremi sedeži. Dobro je, da so sedeži enakih mer,

dobro je, da imajo vsi tritočkovne varnostne pasove ter vzglavnike in dobro je, da je varnostnih blazin šest, malo manj dobro pa je, da lahko s preprostimi gibi odstranite le zadnje tri sedeže; če bi lahko še srednjega v prvi vrsti, bi bila možnost izrabe potniškega dela odlična.

Prenova ji torej ni odnesla uporabnosti, ji je pa odnesla nekaj frajerstva: zdaj ni več tistega od daleč prepoznavnega nosu z značilnimi in popolnoma drugačnimi žarometi in zdaj ni več velikega, v pločevino vdrtega napisa 'Multipla' na zadnjih vratih. In ni več srčastih zadnjih luči. Multipla je postala malce bolj resna, manj igriva.

»Prenova ji torej ni odnesla uporabnosti, ji je pa odnesla nekaj frajerstva.«



Ampak ostal je značilno oblikovan del karoserije za motorjem. Tisti del, ki se navzgor ne zoža in ki ga voznik nadzira z ozkima, a z visokima in z dvojnima vzvratnima ogledaloma. Na sliko v njih se je treba malce navaditi. Nad preostalim pa se voznik ne bo pritoževal - položaj za upravljanje je lagoden. Spodnji rob leve šipe v vratih je ravno tam, kjer hoče počivati levi komolec, in prestavna ročica je tik ob volanskem obroču. Krmiljenje je lahko in neutrujajoče.

Znotraj je najbolj vidna sprememba (Stilov) volanski obroč, ki je tudi tu nerodno izbočen in s trdo tipko troblje. Da so merilniki sredi armaturne plošče, je dobra rešitev, slaba pa je način upravljanja s potovalnim računalnikom: tipki v merilnikih sta daleč od rok voznika. In čeprav je predalov in s tem odlagalnih mest kar precej, bo marsikdo pogrešal vsaj enega s ključavnico in enega, ki bi zmožel požreti originalno knjižico z navdili v originalni mapi, ne da bi bilo treba to prav nemarno mečkati. Navdušuje pa svetlost notranjosti, ki je (lahko) še bolj svetla tudi na račun (doplačljivega) dvojnega strešnega okna z električnim pomikom.

Nespremenjena je ostala tudi mehanika. Skoraj v kvadrat postavljena in natančno vodena kolesa zagotavljajo odlično lego na cesti z zelo malo nagibanja karoserije, v isti sapi pa ima Multipla (skupaj z Doblóm) med vsemi Fiati v tem trenutku daleč najboljši volan: natančen in neposreden z dobro povratno informacijo. Ironično, saj ničesar od tega v avtomobilu, kot je Multipla, pravzaprav ne pričakujemo, po drugi strani pa bi bil Stiló 2.4 tega skupaj s svojim lastnikom zelo vesel. Mehanika Multiple je torej športna, a ne zahteva izkušenega, športnega voznika; lahkotna je tudi za voznike, ki jim vožnja ne predstavlja (le) užitka.

Aerodinamika z veliko čelno površino ni ravno športne sorte, zato tudi sicer odlični turbodizel ne more pokazati vsega, kar zna in zmore. A tudi razočara ne, prej lastnika razveseli, saj je med obema možnostima, ki sta na voljo, boljše izbira. Vleče enakomerno vse od prostega teka do 4500 vrtljajev v minuti in razveseljuje s svojim navorom. 'Turboluknja' je povsem nezaznavna, zato s tega stališča motor lepo zaključuje poglavje o lahkotnosti vožnje. Če voznika slučajno zamika, se bo lahko z Multipló JTD tudi zelo

Fiat Multipla 1.9 JTD Emotion

Cena osnovnega modela: 4.949.000 SIT
Cena testnega vozila: 5.189.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=-2 °C / p=1013 mbar / rel. vl.: 49 % / Stanje km števec: 2634 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h: 13,4 s
402 m z mesta: 19,1 s (119 km/h)
1000 m z mesta: 34,9 s (150 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 11,1 s
80-120 km/h (V.): 16,8 s

NAJVEČJA HITROST

175 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 51,8 m (AM meja 42 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrzgo - gibna prostornina 1910 cm³ - največja moč 85 kW (116 KM) pri 4000/min - največji navor 203 Nm pri 1500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/60 R 15 T (Sava Eskimo S3 M+S).

Mase: prazno vozilo 1370 kg - dovoljena skupna masa 2050 kg.

Mere: dolžina 4089 mm - širina 1871 mm - višina 1695 mm - prtljajnik 430-1900 l - posoda za gorivo 63 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 176 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,2 s - poraba goriva (ECE) 8,0/5,5/6,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ uporabnost
- ▲ podvožje, lega na cesti
- ▲ motor, menjalnik
- ▲ upravljanje
- ▲ oprema

- ▼ volanski obroč
- ▼ majhni predali
- ▼ ozki zunanji ogledali
- ▼ potovalni računalnik

Končna ocena

Res je, zdaj je popolnoma drugačnega videza. A to na njeno uporabnost ne vpliva; še vedno je avtomobil z odlično mehaniko, z zelo lepimi voznimi lastnostmi in s prostorom za šest ljudi. Če lahko, izberite takšen (turbodizelski) motor.

dinamično vozil, predvsem v krajših ovinkih in na vzponih, še najraje pa v kombinaciji obeh. Turbodizelsko gnana bo navduševala tudi v mestih in na dolgih poteh, pri tem pa se bo zadovoljila tudi z osmimi litri na 100 kilometrov. Z nežno nogo pa še manj. Tudi vztrajno prigranje porabe ne bo dvignilo bistveno nad 11 litrov za 100 prevoženih kilometrov.

Zato velja: če ste že prej gledali na Multiplo kot na uporaben in zabaven avtomobil, ne spremenjajte mnenja le zaradi njenega novega, bolj mirnega obraza. Ostala je takšna kot prej: prijazna, lahkotna v vožnji in uporabna. ■