

MODUS
DEBIUT
NA RYNKU
Renault Modus
1.4 16V Luxe Privilage

Opel Meriva
1.6 16V Njoy

Konstruktorzy samochodów szukają sposobu na optymalne wykorzystanie wnętrza. Efektowna stylistyka i dobre materiały wykończeniowe nie wystarczą.auta, także te małe, muszą być przestronne i funkcjonalne

Pom na prze

Małe jest piękne. Jednak w przypadku samochodów oprócz urody potrzebna jest jeszcze wszechstronność. Dlatego współczesne „maluchy” mają się dodatkowo wyróżniać przestronnym i funkcjonalnym nadwoziem. Uzyskanie tych cech nie byłoby możliwe bez zmian w stylistyce. Dlatego wiele małych aut rośnie, ale... w górę. Dzięki temu powstały takie minivany, jak Ford Fusion, Opel Meriva czy Renault Modus.

Każdy z testowanych samochodów powstał na bazie typowego modelu klasy B. Fusion, którego wygląd przypomina niewielkiego SUV-a, zbudowany został na bazie Fiesty. Za podstawę konstrukcji Merivy posłużyła Corsa, a Modusa – płyta podłogowa Clio następnej generacji.

W różny sposób producenci wykonali aranżację wnętrza. W Modusie oraz Fusionie do wykończenia użyto dwukolorowych tworzyw, a w Merivie czarne plastiki ozdobione zostały metalizowanymi wstawkami. Te zabiegi powodują, że auta sprawiają przyjemne wrażenie.

Trzy sposoby na wykorzystanie wnętrza

Pod względem przestronności nie wszędzie jest tak kolorowo. Najwięcej miejsca w obu rzędach siedzeń oferuje Meriva, wielkością dorównuje nawet modelom kompaktowym. Tu każdy bez problemu ułoży wygodnie nogi i nie będzie narzekać na brak miejsca nad głową. Podobnie pod względem przestrzeni wypada Fusion. Także tutaj dorośli pasażerowie będą podróżowali w komfortowych

warunkach. Dzięki szerokiej nadwoziu Ford okazuje się bardziej przyjazny od obu konkurentów, gdy z tyłu będą chciały jechać trzy osoby. Najmłodszy wśród porównywanych modeli Modus może się równać z rywalami tylko w ilości miejsca nad głowami. Poza tym przegrywa z nimi we wszystkich innych katego-

riach. Najgorzej będą mieli jadący z tyłu, bo może im brakować miejsca na nogi – szczególnie wtedy, gdy siedzące z przodu wysokie osoby cofną fotele. Z przodu nawet wyrośnięci pasażerowie mają wystarczającą ilość miejsca.

Najmniej wygodnie długie podróże odbywa się na fotelach Forda. Siedziska okazują

się zbyt wąskie i płaskie, przez co nie dają należytego podparcia podczas szybkiego pokonywania zakrętów. Konkurenci wypadają pod tym względem wyraźnie lepiej. Ani w Oplu, ani w Renault nie czuje się zmęczenia po przejechaniu kilkuset kilometrów – pomaga w tym również dobre trzymanie boczne.

Wielkością bagażnika Meriva zwycięża rywali

O funkcjonalności nadwozia oprócz wygody i przestronności świadczą również możliwości transportowe. Niekwestionowany lider pod tym względem to Meriva. Do jej bagażnika zmieści się najwięcej walizek zarówno przed złożeniem kanapy, jak i potem. Konkurenci ustępują pod tym względem Oplowi, ale przy wykorzystaniu wszystkich siedzeń lepszy jest



Podwójna pokrywa bagażnika kosztuje dodatkowo 1200 złotych. Po otwarciu dolnej części łatwiej zapakować się w ciasnym miejscu



Ford Fusion
1.6 16V Elegance

ysty strzeń

Fusion, a po złożeniu kanapy więcej zmieści się do bagażnika Modusa.

Wszystozonny minivan powinien mieć kilka możliwości ustawienia foteli. Bardzo dobrze został pod tym względem rozwiązany Opel. System Flex Space powoduje, że kanapa tylna oraz siedzenie pasażera z przodu można położyć, tworząc równą powierzchnię ładunkową. W dodatku tylną dzieloną w stosunku 40/20/40 kanapę można również przesunąć na odcinu 13 cm. W Fordzie również kanapę można złożyć w całości lub częściowo, ale tutaj, pomimo że ruchome jest zarówno siedzenie, jak i oparcie, nie udaje się uzyskać płaskiej podłogi. Atut Forda to pochylane do przodu oparcie fotela pasażera, dzięki czemu powstaje praktyczny stolik. Modus ma rów-

nież wiele sposobów aranżacji wnętrza, ale według nas Renault trochę przekombinowało pod tym względem. Siedzisko kanapy składa się z dwóch ruchomych części. Jeżeli są zsunięte, siedzieć tam mogą dwie osoby, a po bokach pozostawiono wgłębienia na kubki. Podróż trzech osób z tyłu wymaga rozsunięcia tych poduszek, a w lukę między nimi trafia element siedziska, który normalnie spoczywa na oparciu. Aby zdemontować kanapę, również należy wykonać kilka czynności. Najpierw trzeba położyć oparcie na siedzisku, następnie całość przesunąć do przodu i odchylić. Jednak to nie koniec komplikacji, można to zrobić dopiero po odblokowaniu dwóch zaczepów na prowadnicach i jednocześnie podnosząc kanapę. Niełatwo to wykonać



Ford

Skórzane pokrycie koła kierownicy to standard. Kolumna regulowana wyłącznie w płaszczyźnie pionowej. Nad konsolą środkową jest zamykany schowek. Otwieranie bagażnika na desce rozdzielczej



Opel

W utrzymaniu porządku pomagają liczne skrytki, wygospodarowano miejsca na kubki z napojami. Wskaźniki ozdobiono chromowanymi pierścieniami, kierownica regulowana w jednej płaszczyźnie



Renault

Obszyta skórą kierownica ustawiana jest jednoosiowo. W wersji Luxe Privilège kokpit w kolorach grafitowym oraz złotym. Pod poduszką siedziska pasażera z przodu skrytka, a pod fotelem szuflada

PORÓWNANIE

Ford Fusion 1.6/Opel Meriva 1.6/Renault Modus 1.4

w pojedynkę. Dodatkową trudność stanowi fakt, że przy składaniu kanapy trzeba przesunąć w kierunku deski rozdzielczej przednie fotele, bo inaczej tylne siedzenie nie zmieści się za nimi. Po złożeniu kanapy otrzymuje się równą powierzchnię ładunkową. Kanapa jest przesuwana w zakresie 17 cm. Pomyślowo zaprojektowano klapę bagażnika (opcja). Można ją otwierać w całości lub tylko dolną część. Taka konstrukcja pomaga w załadunku na ciasnym parkingu. Jednak uchylana do dołu klapka jest wąska i nie zmieści się przez nią duże przedmioty.

Fusion nie daje szans rywalom podczas sprintu do „setki”, osiągając tę prędkość o ponad sekundę wcześniej. Konkurenci przyspieszają w zbliżonym do siebie czasie. Przy porównaniu elastyczności przewaga Forda nie jest oczywista. Wprawdzie na czwartym biegu wygrywa zdecydowanie z Modusem i nieznacznie z Merivą, ale na ostatnim musi uznać wyższość obu konkurentów.

Na porównawalnym poziomie kształtuje się zapotrzebowanie na paliwo testowanej trójki. Pomiedzy najlepszym Fordem, a spalającym najwięcej Opem jest pół litra różnicy. Trzeba jednak przyznać, że testowanych aut nie można uznać za oszczędne.

Podczas jazdy w mieście w żadnym z pojazdów nie będzie przeszkadzać hałas. Przy większych szybkościach głośność zaczyna być uciążliwa. Przy wszystkich zakresach prędkości największy hałas wytwarza napęd Fusiona.

Testowane modele wyposażone zostały w manualne 5-biegowe skrzynie. Nasze zastrzeżenia wzbudziła praca przekładni w Renault. Podczas szybkiej zmiany biegów dźwięgnia haczyła.

Wysokie samochody mogą być stabilne

Meriva jest przykładem samochodu, który pomimo wąskiego i jednocześnie wysokiego nadwozia potrafi się bardzo dobrze zachować podczas szybkiej jazdy na zakrętach. Karoseria nie wychyla się, a auto cały czas zachowuje obrany kierunek. Jednocześnie układ jezdny świetnie

► str. 44

Ford



Fusion zbudowany został na bazie Fiesty. Wyglądem samochód bardziej przypomina niewielkiego SUV-a niż minivana. Elementem wyróżniającym karoserię są wyddatne nadkola



Pomimo asymetrycznego składania siedziska oraz oparcia tylnej kanapy na podłodze zostaje schodek

Ilość miejsca z tyłu wystarczy nawet dla wysokich pasażerów. Opuszczane zagłówki nie ograniczają kierowcy widoczności



Oparcie fotela pasażera pochyla się do przodu, tworząc praktyczny stolik



Opel



Jako baza do zbudowania Merivy posłużyła Corsa. Samochód ma lusterka oraz zderzaki malowane w kolorze nadwozia. Za 5500 złotych można dokupić podwójny szyberdach



Dzięki systemowi Flex Space uzyskuje się niemal równą powierzchnię. Składa się także prawy fotel z przodu

Demontowanie tylnej kanapy łatwe. W miejsce opuszczających się siedzisk trafiają oparcia. Nie trzeba wyjmować zagłówków



Tylny podłokietnik ze schowkiem to standard w testowanej odmianie



PORÓWNANIE

Ford Fusion 1.6/Opel Meriva 1.6/Renault Modus 1.4

► pochłania nierówności nawierzchni. Konkurenci nie są już tacy wszechstronni. Modus świetnie prowadzi się na równej nawierzchni i perfekcyjnie trzyma drogi podczas szybkiej jazdy na zakrętach. Jednak na ulicach złej jakości zawieszenie okazuje się nerwowe i auto zaczyna się nieprzyjemnie kołysać. Najniżej oceniliśmy podwozie Fusiona. Dzięki twardym nastawom pozwala bezpiecznie i szybko pokonywać zakręty, ale na nierównościach auto jest nieprzyjemnie nerwowe, a poza tym jadący odczuwają wszystkie wyboje.

Nie najlepiej sprawdzają się układy hamulcowe testowanych modeli. Żadnemu autu nie udało się zatrzymać na dystansie krótszym niż 40 metrów. Po takim odcinku staje tylko Opel, ale w jego przypadku występuje fading. Droga hamowania wydłuża się po rozgrzaniu tarcz o ponad 2 metry. W Modusie to zjawisko po wzroście temperatury jest niezauważalne, a w Fusionie droga hamowania ulega nawet skróceniu.

Tomasz Kamiński

Podziękowania dla dyrekcji Wola Park w Warszawie za udostępnienie obiektu do sesji zdjęciowej.

Renault



W Modusie wykorzystano wiele nowatorskich rozwiązań. Jednym z nich są dodatkowe reflektory oświetlające zakręty. Włączają się samoczynnie, gdy prowadzący skłoni kierownicę



Przystosowanie kanapy dla trzech pasażerów wymaga kilku czynności



Wersję Luxe Privilège wykończono jasną tapicerką. Samochód ma największy bagażnik wśród testowanych modeli

Tylnie siedzenie można przesunąć lub złożyć w całości. Dzielone asymetrycznie wyłączenie oparcie. Powstaje wówczas równa podłoga



Dane producenta

	Fusion	Meriva	Modus
Silnik - typ/cylindry/zawory	benz. R4/16	benz. R4/16	benz. R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1596	1598	1390
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	74/100/6000	74/100/6000	72/98/5700
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	146/4000	150/3600	127/4250
Prędkość maksymalna (km/h)	180	175	177
Skrzynia biegów	man. 5	man. 5	man. 5
Napęd na koła	przód	przód	przód
Hamulce przód/tył	tw/b	tw/b	tw/b
Ogumienie auta testowanego	195/60 R 15	185/60 R 15	185/55 R 16
Zużycie paliwa (l/100 km)*	9,1/5,4/6,7	9,9/6,1/7,5	8,7/5,6/6,7
Rodzaj paliwa	95	95	95
Pojemność zbiornika paliwa (l)	45	53	49
Masa przyczepy hamowanej (kg)	900	1200	900
Poziom hałas na zewnątrz dB	b.d.	72	b.d.

Ceny/wyposażenie

	56 510	59 500	65 400
Wersja wyposażeniowa	Elegance	Njoy	Luxe Privilège
Airbag kierowcy/pasażera	5/2250**	5/5	5/5
Airbagi boczne przód	2250**	2650**	5
Kurtyny powietrzne	2250**	2650**	5
ABS/ESP	2200/5200	5/3000	5/3000
Światła przeciwmgielne	5	750	5
Klimatyzacja man./aut.	5/N	4650/6050	5/1000
El. sterowane szyby przód/tył	5/N	5/1250	5/5
El. sterowane lusterka	5	500	5
Centralny zamek/alufelgi	5/5	5/2200	5/1700
Radiodtwarzacz/komputer	5/N	5/600	5/5
Czujniki cofania	1900	1500	N

Serwis

	co 20 tys. km	co 30 tys. km	co 30 tys. km
Przebieg			
Gwarancja mechaniczna	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.	2 lata/b.o.
Gwarancja perforacyjna	12 lat	12 lat	12 lat

tw - tarczowe wentylowane, t - tarczowe, b - bębnowe, man. - manualna, *fabryczne, miasto/poza miastem/średnie, **pakiet; S - standard, N - niedostępne, b.o. - bez ograniczeń



Testowany Fusion występował z najmocniejszą jednostką napędową, jaka oferowana jest w tym modelu samochodu



Największe spalanie ma Opel. Oprócz tego silnika Meriva może mieć również 90- lub 125-konny benzynowy

Dostęp do silnika Renault ograniczony, bo jednostka została bardzo zabudowana. Dynamika silnika pozostawia nieco do życzenia



Oceniane są tylko wytyżone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Ford



Fotele Fusiona nie są tak wygodne, jak u konkurentów i zapewniają gorsze trzymanie boczne

Opel



Nawet podczas dłuższych podróży Merivą nikt nie powinien narzekać na brak komfortu

Renault



Fotel kierowcy z regulacją na wysokość. Wygodne siedzenia mają dobre trzymanie boczne



Wszystkie są od niedawna w sprzedaży. Najstarszy wśród testowanych modeli Fusion dostępny jest od 2002 r., Modus to tegoroczna nowość, a Meriva zadebiutowała w marcu 2003 r.

Auto Świat

WYNIKI TESTU

	Ford	Opel	Ren.
Przyspieszenie (s)			
0-50 km/h	3,9	4,6	4,0
0-100 km/h	12,2	13,6	13,4
0-130 km/h	21,5	23,7	23,1
Elastyczność (s)			
60-100 km/h na 4. biegu	11,1	11,5	13,5
80-120 km/h na 5. biegu	17,9	17,2	16,9
Droga hamowania 100-0 km/h (m)			
Przy hamulcach zimnych	41,4	40,0	40,6
Przy hamulcach rozgrzanych	41,1	42,1	40,7
Poziom hałasu wewnątrz (db)			
Przy prędkości 50 km/h	61	60	60
Przy prędkości 100 km/h	69	68	69
Przy prędkości 130 km/h	73	72	72
Zużycie paliwa w testcie (l/100 km)			
Minimalne	6,1	6,0	6,2
Maksymalne	13,8	15,0	14,2
Średnie	8,9	9,4	9,1
Zasięg (km)	500	560	538
Masy pojazdów (kg)			
Masa rzeczywista	1100	1360	1232
Ładowność	495	495	418
Podział masy przód/tył (proc.)	60/40	60/40	60/40
Średnica zawracania (m)*	11,0/10,8	11,1/11,1	10,7/10,8

*w prawo/w lewo

Auto Świat

Czy pomimo pochodzenia to są jeszcze „maluchy”?

Jak na samochody powstałe na bazie modeli klasy B testowane minivany oferują całkiem dużo miejsca. Nawet najmniej przestronny Modus nie jest ciasny. W dodatku możliwość różnorodnego usytuowania foteli czyni je praktyczniejszymi od modeli, na bazie których powstały. Pod tym względem najmniej możliwości ma Fusion, w którym nie można uzyskać równej powierzchni ładunkowej po złożeniu kanapy.

U konkurentów jest lepiej. W Meriwie siedzenia łącznie z fotelem pasażera z przodu po złożeniu tworzą płaską podłogę, a w Modusie kanapę można przesuwając oraz składać. Atutem Fusiona jest najlepsza dynamika oraz najniższe zużycie paliwa. Konkurenci mają za to cichsze jednostki napędowe. Układ jezdny najwyżej oceniliśmy w Meriwie. Pozwala na szybkie pokonywanie zakrętów, a jednocześnie dobrze tłumy nierówności nawierzchni. Modus poprawnie się prowadzi, ale na większych nierównościach okazuje się mniej komfortowy. Zawieszenie Forda niedostatecznie resoruje, a poza tym podczas szybkiej jazdy samochód zachowuje się mniej stabilnie od konkurentów.



KLASYFIKACJA

1 miejsce **2** miejsce **3** miejsce

Punktacja

	Maks. liczba punktów	Meriva	Modus	Fusion
DANE TESTOWE				
Przestronność z przodu	25	24	22	24
Przestronność z tyłu	20	15	12	15
Poj. bagażnika	20	16	14	15
Ładowność	15	14	9	14
Masa przyczepy (uciąg)	10	7	4	4
Wszechstronność	20	17	19	12
Przyspieszenie	10	3	4	6
Elastyczność	20	11	9	10
Prędkość maksymalna	10	5	5	6
Droga hamowania	30	17	20	16
Poziom hałasu	10	7	7	5
Średnica zawracania	10	4	7	5
Suma punktów	200	140	132	132

WRAŻENIA Z TESTU

Własności silnika	20	14	12	13
Skrzynia biegów/przełączanie	20	13	11	16
Zachowanie się podczas jazdy	30	27	25	21
Układ kierowniczy	20	17	17	18
Komfort jazdy	30	26	25	24
Siedzenia	20	18	17	16
Swoboda ruchów	10	9	8	7
Ergonomia	20	16	16	16
Widoczność	10	7	7	8
Jakość wykończenia	20	15	17	14
Suma punktów	200	162	155	153

KOSZTY

Cena	50	30	24	34
Spalanie/zasięg	30	7	7	8
Ubezpieczenia	20	16	13	14
Gwarancja	20	18	18	18
Wyp. zwiększające komfort	30	18	23	20
Wyp. zwiększające bezpieczeństwo	30	18	27	17
Przeeglądy	20	16	16	12
Suma punktów	200	123	128	123
RAZEM	600	425	415	408

Jeśli nie przywiązują Państwo wagi do któregoś z kryteriów, przyznane punkty można odjąć od ogólnej punktacji i wykreślić swojego własnego faworyta.

TAK OCENIAMY

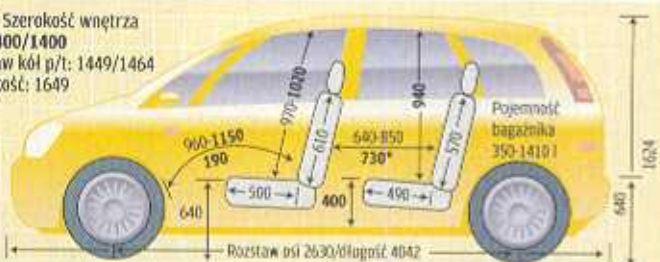
By zapewnić rzetelną ocenę, wydzieliśmy trzy kryteria, za które każde z aut może otrzymać maksymalnie po 200 pkt.

Dane testowe: pod względem przestronności Meriva oraz Fusion to niemal jednakowe samochody. Modus okazuje się ciasniejszy przede wszystkim z tyłu. Za to francuski minivan ma najskuteczniejsze hamulce, a jego wnętrze daje się w różnorodny sposób aranżować.

Wrażenia z testu: najlepiej dopracowane zawieszenie ma Meriva. Solidnie tłumy nierówności nawierzchni, a jednocześnie auto zachowuje się stabilnie podczas szybkiego pokonywania zakrętów. Dobrze prowadzi się także Modus, ale podobnie jak Fusion oferuje niższy komfort.

Koszty: drogi Modus ma bardzo dobre wyposażenie. Dodatkowy punkt auto zdobyło za dodatkowe reflektory oświetlające pobocze. Najmniej kosztuje Fusion, ale ma słabe wyposażenie z zakresu bezpieczeństwa.

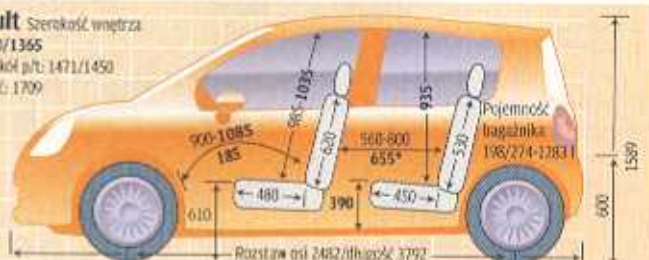
Opel Szerokość wnętrza p/t: 1400/1400 Rozstaw kół p/t: 1449/1464 Szerokość: 1649



Oceniane są tylko wyfuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu

Renault Szerokość wnętrza p/t: 1370/1365 Rozstaw kół p/t: 1471/1450 Szerokość: 1709



Oceniane są tylko wyfuszczone dane

*Przy przednich fotelach przesuniętych o metr do tyłu