

12. 2. 2004

Veźměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Fiat Idea: překvapivá kvalita a prostor (velký test)

Na český trh dorazil nový Fiat Idea. Rodinný automobil hodlá oslovit dostatečným vnitřním prostorem a kvalitním interiérem. Překvapil! Žhavou novinku jsme otestovali s motorem 1.4 16V s výkonem 70 kW/95 k. Přes sto obrázků, zvuky, výbava, ceny.

Kapitoly článku:

1. Fiat a kvalita, vůz z nové školy, design, charakteristické prvky, rozměry
2. [Interiér - nečekaná kvalita, plasty, zpracování, slícování, ergonomie, sedadla](#)
3. [Palubní deska, ovládací prvky, přístrojová deska, moře odkládacích ploch](#)
4. [Vnitřní prostor, místo pro čtyři a půl, zavazadlový prostor - variabilita, objem](#)
5. [Zavazadlový prostor - pokračování, charakteristika motoru, dynamika, zvuky](#)
6. [Jízdní vlastnosti, podvozek, posilovač, řazení, brzdy, potahové látky](#)
7. [Kompletní seznam výbavy, ceny příplatkových položek, technické parametry](#)

Když přijde řeč na kvalitu Fiatů, rozhoří se obvyklá diskuse. Na jedné straně stojí majitelé italských vozů a jejich příznivci, na druhé straně zapřísáhlí „antifiatáci“. Majitelé vyjadřují většinou spokojenost, případně poukazují na menší nedostatky týkající se kvality zpracování. Sem tam se objeví nějaká chybka v elektronice, blikající kontrolka airbagu, nedokonalosti ve spárování plastů, nic vážného.

Oponenti to vidí jinak. Fiat je „šmejda“, nekvalitní plasty, špatné slícování, špatné...vlastně všechno. Oba tábory mají svůj vyhraněný názor, „fiatáci“ nedají na své miláčky dopustit, na druhé straně řeky značka neexistuje. Na milost se bere maximálně Alfa Romeo - ten design má něco do sebe. Kdyby se diskuse oprostily od předsudků, dospěje tábor sympatizantů i odpůrců ke stejnému názoru: Fiat dělá pokroky.

Posun v kvalitě můžeme pozorovat několik let, s posledními modely ještě zesílil. Zatočit s pověstí producenta nekvalitních vozů se automobilka pokusila před několika lety (modelem Stilo), kritizovat se však nepřestalo. Dílčí nedostatky (přesně takové, o nichž se zmiňuji na začátku) vytvořily prostor k diskusím, kolotoč urážek a posměšků se rozjel nanovo. Dlužno podotknout, Stilo zabodovalo u novinářů, majitelé si nestěžují.

Každopádně cesta za vyšší kvalitou nekončí, nový kurz nastavený modelem Stilo podpoří další modely. U Pandý můžeme o přínosu diskutovat, je to přece jen malý poměrně laciný vůz, u Idey - testované novinky - je tomu právě naopak. Na první pohled, následně i druhý a třetí se jedná o dospělý automobil, který zůstal prostý většiny chyby, které se Fiatu v minulosti i současnosti vytýkají.

Špatná a dobrá zpráva

Ta špatná zní: Je to Fiat. Ta dobrá: Je to Fiat. Blíže ke špatným zprávám. Fiat Idea reprezentuje novou filosofii, jež přinesla moderní ostrý design, trochu německého nápadu do italské všednosti (tušíte správně, je to naopak). Všem fanouškům kulatých Fiatů nezbyvá než zamáčknot slzu, zavzpomínat na staré dobré kulaté časy a přehodit výhybku. Nemusíte se bát, Idea je hezká slečna.



Idea se rozhlíží na českém trhu. Vyjela přímo z autosalonu. Je to hezká slečna

A nyní dobré zprávy. Když si Ideu prohlédnete, když do ní nasednete a rozhlédnete se kolem, stěží uvěříte, že sedíte ve Fiatu. Kvalitativní posun, ať už hovoříme o výběru a zpracování materiálů nebo celkovém vzezření interiéru, je obrovský. Kdo poznal Uno, Cromu, Tempru, Punto, Stilo, neuvěří vlastním očím. Na druhé straně skrytý hlas našeptává - to přece není Fiat (není to spíše Opel?).

Větší než se zdá (design)

Vnější podoba vozu odpovídá současnému trendu, převažují ostré linky, oblíny lze pozorovat spíše v náznacích. Přední část vozu charakterizují sdružené přední světlomety dynamického tvaru, mohutný přední nárazník a prudce se svažující přední kapota. Ta přechází v rozměrné čelní sklo, které pokračuje v zaoblenou střechu. Při pohledu z boku vynikne vejčitý tvar karoserie, vytažená střecha.



**Zadní část prozradí leccos o šířce vozu. Realita vypadá o něco lépe než obrázky.
--- Rozměrné zadní sklo pomáhá při couvání..**

Na fotografiích vypadá Idea menší, ve skutečnosti zřetelně převyšuje většinu automobilů na silnici. Výškový rozdíl si uvědomíte zejména na parkovištích a křižovatkách. Ostré linky vozu sluší, stejně tak oranžová barva (tu oblékal testovaný vůz). Jelikož se jedná o žhavou novinku, přitahuje Idea pozornost. Při focení vozu na parkovišti před supermarketem (pro demonstraci jeho výšky) byl automobil středem pozornosti.



Na fotografiích vypadá Idea jako prcek...Skutečné rozměry vyniknou na parkovišti, když se Idea postaví vedle jiných osobních automobilů

Se zájmem jsem vyslechl názor některých přihlížejících. Idea se většinou líbila. Lidé, kteří znali Ideu z fotografií, byli překvapeni její výškou, stejně reagovalo několik mých známých. Jedna reakce za všechny: „Na fotkách to vypadá jako prcek a on je to docela macek.“ Idea klame - podobně jako Ignis - tělem. Jediným prvkem, který může a také vyvolává rozporuplné reakce, je úzká zád.



Při pohledu z boku vynikne výška vozu --- Detail: zadní světlomety --- Detail: dynamické, trochu zamračené přední světlomety

O skok dále (interiér)

Ideu jsem otevřel, usednul za volant a chvíli váhal, kde to vlastně sedím. Plasty a jejich zpracování, ovládací prvky...všechno lepší. Fiat se vytáhl. Nehraje roli, s kým při navrhování a stavbě interiéru spolupracoval. Důležitý je výsledek. Palubní deska má dvou barevnou podobu, vrchní díl tvoří tmavý měkčený plast - příjemný na dotek, spodní díl je vytvarován z plastu světle šedého. "



**Pokouším se dostat zadní opěradlo do původní polohy. Přístup k páce není z nejlepších
--- Palubní deska se zdá být hodně robustní - ona také je. Tříramenný volant vyniká jednoduchostí**



Pracoviště řidiče z několika stran --- O mohutný středový tunel se můžete pohodlně opřít. --- Sedadlům by slušel delší sedák a výraznější boční vedení

Slícování plastů nemohu nic vytknout, závažné chyby jsem neobjevil. Interiér vypadá luxusněji, než tomu bylo kdykoli před tím, zasloužil se o tom světlý plast s povrchovou úpravou podobnou mramoru. Vrzání plastů jsem si neužil, testovaný vůz voněl novotou, plasty držely jako přibité. Vzhledem k druhu a zpracování plastů lze předpokládat, že s vrzáním nebudou problémy ani v budoucnu.



Světlý plast přidával body za estetiku, ubíral body za praktičnost



Autorádio značky Blaupunkt - opět přehledné, s dobrým ovládáním --- Tlačítko režimu CITY, zamykání / odemykání dveří na středovém tunelu za řadící pákou

Kvalitní plasty doplňuje kvalitní polstrování a sedadla. Potahové látky jsou pevnější, sedadla nabízí slušný komfort. S tvarem sedadel jsem neměl problémy, na krátkých i delších trasách poskytují dostatečný komfort. Ocenil bych výraznější boční vedení opěradla a delší sedák. Boční vedení opěradla poskytuje dostatečnou oporu horní polovině těla při běžných rychlostech, ve vyšších rychlostech se budete muset zapojit.



Řadící páka je umístěna na středovém tunelu.



Staré dobré časy připomíná tato páčka. Víte, odkud pochází? --- Pohled na výplně dveří a polstrování mluví za všechno. Fiat podává kvalitě ruce

Nastavení sklonu opěradel obstarávají páčky (stejně jako v Citroënu), výškově nastavení se děje klasickým pumpováním. Ocenil bych delší a širší loketní opěrku, je připevněna na sedadle řidiče - za příplatek i spolujezdce, z úzké a krátké opěrky padá ruka. Na druhou stranu, zažil jsem horší.

Palubní a přístrojová deska

V palubní desce identifikujete Itala. Kulaté tvary sice zmizely, určité charakteristické prvky zůstaly zachovány. Důraz na přehlednost a funkčnost tolik typickou pro vozy německé proveniencce vyzorujete okamžitě. Všechny ovládací prvky jsou dostatečně velké, po ruce. Na středové konzole naleznete kromě autorádia s CD nebo MP3 přehrávačem (v závislosti na výbavě) kruhové ovladače ventilace případně manuální klimatizace.



Vše důležité hledejte uprostřed..Kaplička s přístroji se nastěhovala do středu palubní desky. Přehlednosti to nijak neublížilo, spíše naopak --- Peněženka v přihrádce nad hlavami posádky

V dřívějším článku, v němž jsme Ideu představili, jsem se pozastavoval na tvarem palubní desky, zvláště pak mohutným středovým tunelem, který z desky vyrůstá. Vyjádřil jsem pochybnost, zda tunel neubere posádce místo pro nohy. Reálný provoz prokázal, že tunel zmenšuje tento prostor minimálně, jeho výšku a robustnost naopak oceníte, především na dlouhých cestách. O vysoký tunel si můžete opřít celou nohu...



Přístrojová deska je přehledná. Velké budíky dávají přesné informace o rychlosti, otáčkách, stavu paliva atd.

Palubní deska s centrálním umístěním přístrojů není žádnou novinkou. Stále více výrobců volí toto řešení, Fiat vykročil stejnou cestou. Kaplička s přístroji sídlí uprostřed palubní desky. Rychloměr i

otáčkoměr si zachovaly klasickou podobu, očekávejte veliké budíky. Dostatečná velikost budíků pozitivně ovlivňuje čitelnost údajů, s odezíráním rychlosti, aktuálních otáček nebo stavu paliva nebudete mít problémy.



Mezi rychloměrem a otáčkoměrem sídlí rozměrný informační displej. --- Kvalita šla nahoru, o tom není pochyb

Na umístění si rychle zvyknete, zásluhu na tom mají ony veliké budíky. Upřímně řečeno jsem nad umístěním vůbec nepřemýšlel. Fakt, že se nachází uprostřed, jsem automaticky vstřebal. Mezi rychloměrem a otáčkoměrem se nachází rozměrný multifunkční displej, na kterém se zobrazují údaje palubního počítače a další údaje. Načervenalé podsvícení není agresivní, jeho intenzitu lze navíc regulovat.

Moře odkládacích ploch

S odkládacími plochami si Fiat rozumí, což dokazuje každým novým modelem. Idea není žádnou výjimkou. Odkládací plochy nejsou rafinovaně ukryty, nýbrž rovnoměrně rozesety po celém voze. Jsou viditelné a dobře přístupné, jak se na rodinný vůz sluší a patří. Do očí vás praští otevřená přihrádka na straně spolujezdce společně s přihrádkou, jež se táhne po celé šířce vozu nad hlavami posádky.



Dvě stejné odkládací plochy na straně spolujezdce i řidiče. --- Otevřená přihrádka na straně spolujezdce



Držáký na kelímky, přihrádka na drobnosti --- Přihrádka je vyžitelná hned dvakrát. Uvnitř jedné přihrádky je přihrádka druhá - vtipné

Tato odkládací plocha není zadarmo, bude vás stát 1000 Kč. Další odkládací plochy nejsou tak patrné, nicméně stejně praktické. V horní části palubní desky naleznete dvě kryté přihrádky - jak na straně spolujezdce, tak i řidiče. Mají dvojitou hloubku. Znamená to, že polovina přihrádky je mělká, druhá polovina hlubší. Toto řešení se mi velmi zamlouvalo, neboť přihrádka pojme více drobností.



Názorná demonstrace. Peněženku umístím zde, mobilní telefon do prohlubně pod peněženkou



Vítejte v jiném světě. Všechno vypadá luxusněji, kvalitněji

Výhodou je také přístupnost přihrádek. Nejen spolujezdec, ale také řidič může v přihrádce během jízdy zalovit a vytáhnout potřebný předmět. V praxi jsem si to několikrát ověřil. Výčet odkládacích prostor doplňují kapsy na dveřích. Ty objemem nevynikají, pojmu spíše drobnější předměty, nebo půl litrovou láhev s nápojem. Cestujícím na zadních sedadlech se musí spokojit s kapsami ještě menšími.

Uvolněte se (vnitřní prostor)

Fiat Idea se prezentuje jako rodinný automobil. Aby tento přívlastek obhájil, nepostačí mu množství

odkládacích ploch. Potřebuje prostorný a variabilní interiér. Takové jsou nejmodernější rodinné automobily – prostorné a variabilní. Interiér působí vzdušným dojmem, dojem vzdušnosti podpořil v testovaném voze světlý interiér (na druhou stranu velmi nepraktický – zvláště v případě rodin s malými dětmi).



Dveře se otvírají do velkého úhlu, ve spojení s vyšší stavbou karoserie to usnadňuje nastupování --- Odkud jen známe tato zrcátka?

Samozřejmostí je vyšší posez a dobrý výhled. Ve dvou osách nastavitelný volant a výškově nastavitelné sedadlo umožní najít optimální pozici, osobám s vyšší tělesnou výškou (nad 190 cm) může výhled znesnadňovat stropní přihrádka na předměty. Překvapivý prostor se rozprostírá nad hlavami posádky směrem vzhůru. Na zadních sedadlech jsem při svých 185 cm výšky zaznamenal skoro 20 cm rezervu.



Víko zavazadlového protoru se otevírá dostatečně vysoko, měříte-li méně jak 190 cm, nemusíte se obávat poranění. --- Zadní sedadla jsou posuvná. Sedadlo je nyní posunuto maximálně vpřed

Pocitem stísněnosti posádka trpět nebude, sedí-li za volantem řidič s tělesnou výškou do 185 cm, vychutná si stejně vysoký pasažér na zadních sedadlech hojnost prostoru. Sedadlo řidiče i spolujezdce disponuje vybráním, dozadu můžete posadit i dlouhány (Bez spolupráce řidiče se to neobejde). Počet pasažerů, které Idea pohodlně přepraví z místa A do místa B kolísá mezi čtyřmi a pěti.



Sedadla jsou posunuta nepatrně vpřed. V zavazadlovém prostoru to není příliš znát --- Zavazadlový prostor se základním objemem 320 l.

Slovem kolísá narážím na tělesnou výšku pasažerů. Jednoduše řečeno, čtyři dospělé osoby a jedno malé dítě mají zelenou. Pět dospělých osob se dozadu posadí, neobejde se to však nepříjemných pocitů. Zkrátka a jednoduše – na krátké cesty vyražejte klidně v pěti, na delší trasy s sebou tchýni raději neberte. Ve čtyřech osobách je cestování s Ideou veskrze příjemné, sedí-li za volantem 180 cm tatínek, mají ratolesti vzadu místa na rozdávání.

Zavazadlový prostor a variabilita

V základním uspořádání nabídne zavazadlový prostor objem 320 l. Této hodnoty docílíte v případě, že posunete zadní lavici maximálně vzad (standardní poloha). Tím jsem nakouzl variabilitu. Od základní verze výbavy – Active – nabízí Fiat posuvnou zadní lavici, která umožňuje regulovat prostor na zadních sedadlech na úkor zavazadlového prostoru a naopak. Stejně jako v Citroënu C2 můžete sedadla posunovat ze zavazadlového prostoru.



Zatlačením páky můžete regulovat sklon opěradla - na zadních sedadlech --- Chcete-li sklopit sedadlo, můžete použít plastovou páku nebo poutko



Poutek trčí ze sedadla několik, které je to pravé? --- Také vpravo můžete volit mezi plastovou pákou nebo textilním poutkem --- Zadní sedadla jsou sklopena



Zvětšit zavazadlový prostor na maximálních 1420 l trvá několik vteřin. Celá operace je rychlá a jednoduchá

případě, že posunete sedadla maximálně vpřed, nezbude na zadních sedadlech mnoho místa, objem zavazadelníku se přitom dramaticky nezvětší (alespoň opticky). Chcete-li ovládat sedadla z kufru, musíte zvolit správné poutko. Těch tři ze sedadel několik. Naštěstí jsou poutka odlišena barevně, což usnadňuje zapamatování. Pro příště budete vědět, že černým posunete sedadlo nebo sklopíte opěradlo, zatažením za šedé sedadlo složíte.



Zavazadlový prostor má naní maximální objem --- Pod podlahou se ukrývá pouze dojezdové kolo



Za tuto 12V zásuvku v zavazadlovém prostoru si musíte připlatit ve verzi Active 1000 Kč

U zadních sedadel lze regulovat sklon opěradla. Opět jako v Citroënu C2 to je možné pouze do určité míry. Pokud potřebujete zvětšit zavazadlový prostor na maximum a složíte zadní sedadla, což je mimochodem velmi jednoduché, získáte objem 1420 l. Nesmím opomenout možnost složení opěradla do praktického stolečku, možnost přestavby modelu Idea na verzi N1 nebude chybět.

Živá čtrnáctistovka (motor)

Český zákazník může vybírat ze tří motorů. Dva z nich jsou vznětové, pouze jeden zážehový. Benzínový agregát s objemem 1.4 l poháněl testovanou Ideu, naftové motory budou mít objem 1.3 a 1.9 l. Benzínová jednotka s výkonem 70 kW/95 k při 5800 ot./min a točivým momentem 128 N.m při 4500 ot./min. dokázala 1155 kg těžkou Ideu svižně rozpohybovat, pro dynamickou jízdu bylo nutné přišlápnout plyn.



V hlavní roli: benzínový agregát 1.4 16 V s výkonem 70 kW/95 k při 5800 ot./min.

Čtyřválec si libuje v otáčkách, točí se rád a hodně vysoko. Do 2000 ot./min se vytočí jemným polechtáním plynu, oživení očekávejte za hranicí 2500 ot./min. Na 4000 ot./min. pak přichází pro italské benzíny (a nejen pro ně) typické ožití, motor pak točí až 6500 ot./min. a vypadá, že by točil ještě dál (otáčkoměr končí na 7000). Motor propůjčuje vozu potřebnou dynamiku, v patřičných otáčkách můžete Ideu hezky prohnat.

Tip: poslechněte si zvuk motoru - [zvenku](#) (soubor MP3, 24 s, 359 kB) - [zevnitř](#) (soubor MP3, 25 s, 359 kB). Motor jsem nastartoval, nechal běžet na volnoběh, poté vytočil na 6500 ot./min. (Záznam zvuku probíhal v nedokonalých podmínkách, omluvte, prosím, případné nedostatky.)

Každé přišlápnutí plynu se zákonitě odrazí na spotřebě. Výrobce udává u motoru 1.4 hodnoty 8,5 l benzínu ve městě, 5,5 l mimo město a 6,6 l kombinovaně. Jelikož jsem měl vůz zapůjčen na kratší dobu, než je obvyklé, nemohl jsem spotřebu propočítat. Musel jsem tedy spoléhat na údaje naměřené palubním počítačem. Ten ukazoval vesměs vysoké hodnoty, což zapříčinil dynamický styl jízdy.

Ve městě ukázal počítač spotřebu 10 l, lehká noha na plynu srazila spotřebu na 8,8 l/100 km. Mimo město jsem dokázal jet za 5,7 l stejně jako 8 l - při velmi rychlé jízdě a častém předjíždění, podřazování. Kombinovaná spotřeba činila na konci testu necelý 8 litrů na 100 km. Při utlumení sportovních ambicí můžete jezdit s Ideou s průměrnou spotřebou okolo 7 litrů na 100 km.

Dejte jí šanci (Jízdní vlastnosti)

První pocity za volantem Idey byly všelijaké. Dobrý dojem z vyššího posezu a všeobjímajícího komfortu narušovalo mírné pohupování, kterým se Idea prezentovala na úzkých okreskách. Do zatáček jsem najížděl velmi opatrně, vnímal větší náklony, které projíždění zatáček doprovázelo. Nejistotu za volantem částečně rozptyloval měkce naladěný povozek, který spolehlivě utlumil všechny nerovnosti.

Objektivní názor na jízdní vlastnosti jsem si utvořil na rozlehlém parkovišti a klikatých cestičkách v kopcovitém terénu. Na parkovišti jsem nejdříve opatrně najížděl do zatáček, strhával volant doprava a následně doleva. Náklony plynoucí z vyšší stavby karoserie a menší šířky sice nezmizely, nicméně mi přestaly vadit. Do zatáček jsem po hodině „řádění“ najížděl skutečně rychle - Idea to ustála.

Kola se začala hrnout v rychlostech za limitem běžného provozu. Na rodinný vůz slušný výsledek. Měkce naladěný podvozek promění rozbité cesty v hladký asphalt, nicméně napomůže již zmíněným náklonům. Sportovněji založení řidiči by ocenili verzi Abarth. S brzděním jsem neměl problémy. Prudké brzdění vyžaduje razantní sešlápnutí pedálu, brzdou sílu lze optimálně dávkovat.

Účinek posilovače řízení je optimální v nízkých i vyšších rychlostech, k dispozici je obvyklý režim City. Řadicí páka je krátká, dráhy mezi jednotlivými stupni poměrně dlouhé, jednotlivé stupně zapadají lehce. Neškodila by větší přesnost.

První dojem: výborný

Fiat Idea mě příjemně překvapil. Pozvednutá laťka kvality zpracování pomůže nabourat mýty, postrašit konkurenci a přilákat zákazníky. Výrobce přidává tradičně zajímavou výbavu a cenu. Uvidíme, jak si Idea povede. Potenciálem k tomu má.

Plusy

- Příjemný a kvalitní interiér
- Dostatečný vnitřní prostor
- Dobrý výhled z kabiny
- Živý motor

Minusy

- Slabší boční vedení sedadel
- Větší náklony v zatáčkách

Látky



Automobil zapůjčil: [Fiat Auto Zlín](#)

Výbava a ceník

Fiat Idea - standardní a příplatková výbava		
Linie a Styl	Active	Dynamic
Nárazníky v barvě karosérie	S	S
Vnější zpětná zrcátka v barvě karosérie	S	S
Elektricky ovládaná a vyhřívaná vnější zpětná zrcátka	-	S
Ocelová kola 15palcová, pneu 195/60 R 15	3000	-
Kola z lehkých slitin 15palcová, pneu 195/60 R15	14000	S
Kola z lehkých slitin 16palcová, pneu 205/50 R16	-	4000
Tónovaná okna (zadní a pátých dveří)	P	P
Střešní lišty	P	P
Červená pastelová barva	P	P
Metalický lak	P	P
Komfort a funkční prvky		
Sředová konzola s držáky nápojů, popelníkem a zapalovačem	S	S
Dvě přihrádky na horní straně palubní desky	S	S
Odkládací prostor pod stropem u čelního skla	S	S
Osvětlení zavazadlového prostoru a stropní svítidla pro pasažéry vzadu	S	S
Dvě přihrádky na horní straně palubní desky	S	S
Dvířka palivové nádrže uzamykatelná společně s centrálním zamykáním	S	S
Atermická skla	S	S
Nastavitelný kryt zavazadlového prostoru a úchytu pro upevnění zavazadel	S	S
Zrcátko na protisluneční cloně řidiče a spolujezdce	S	S
Stěrače s dvěma rychlostmi se čtyřmi přerušovanými chody	S	S
Vyhřívané zadní sklo, zadní stěrač s přerušovaným chodem a inteligentním ostřikovačem	S	S
Tříramenný volant nastavitelný ve dvou směrech	S	S
Výškově nastavitelné sedadlo řidiče	S	S
Přístrojový panel s rychloměrem, otáčkoměrem, ukazatelem stavu paliva, teploty chladící kapaliny, denním počtem kilometrů	S	S
Přístrojový panel s dvouřádkovým displejem, denním počítadlem kilometrů a digitálními hodinami	S	S
Přístrojový panel s třířádkovým multifunkčním nastavitelným displejem, denním počítadlem kilometrů a digitálními hodinami	-	S
Palubní počítač	S	S
Kontrolka funkčnosti světel a otevřených dveří	S	S
Funkce "follow me home"	S	S
Fiat CODE (imobilizér s plovoucím kódem)	S	S
Tlačítko centrálního zamykání, kontrolka LED zamčených dveří	S	S
Přední sedadla sklopná do tvaru stolku	S	S
Dálkové ovládání centrálního zamykání	S	S
Mikrospínač v rukojeti pátých dveří	S	S

Elektrické ovládání předních oken	S	S
Elektrický posilovač řízení Dualdrive	S	S
Ukazatel venkovní teploty	-	S
Dojezdové rezervní kolo	S	S
Posuvné a nastavitelné zadní sedadlo	S	S
Loketní opěrka a nastavitelná bederní opěrka sedadla řidiče	-	S
Loketní opěrka na straně spolujezdce, sedadlo s nastavitelnou bederní opěrkou	-	3000
Manuální klimatizace s protipylovým filtrem	35000	S
Dvouzónová automatická klimatizace s protipylovým filtrem	-	10000
Elektricky ovládaná zadní okna se ochranou proti přivření	-	5000
Stropní přihrádky na předměty a zrcátka pro kontrolu dětí na zadních sedadlech	1000	1000
Parkovací senzor	5000	5000
Dešťový senzor, senzor automatického rozsvícení světel	-	9000
Tempomat	10000	10000
Elektricky ovládané střešní okno Sky Dome	25000	25000
12 V zásuvka v zavazadlovém prostoru	1000	S
Zimní paket (ostřikovače světel, vyhřívaná přední sedadla, el. ovládaná zpětná zrcátka a boční airbagy)	16000	16000
Bezpečnost		
Čelní airbagy řidiče a spolujezdce	S	S
ABS + EBD	S	S
Čalouněné, výškově nastavitelné přední opěrky hlavy	S	S
Brzdový pedál s předem stanoveným místem zlomu pro případ nárazu	S	S
Výškově nastavitelné přední bezpečnostní pásy s předpínači	S	S
Tříbodové bezpečnostní pásy vzadu	S	S
Tři opěrky hlavy vzadu	S	S
Protipožární systém FPS	S	S
Úchyty ISOFIX (dva na zadním sedadle)	-	S
Mlhová světla integrovaná v předních světlometech	4000	S
Okenní airbagy chránící pasažéry vpředu i vzadu	9900	9900
Boční airbagy vpředu	9000	9000
ESP (elektronický stabilizační systém), ASR, MSR, Brake assist, Hill holder	20000	20000
Ostřikovače světel	4000	4000
Xenonové světlomety	25000	25000
Audio		
Příprava pro instalaci rádia (6 reproduktorů, anténa)	S	-
Příprava pro instalaci mobilního telefonu s bifunkční anténou a reproduktorem	2000	2000
Autorádio Blaupunkt s CD přehrávačem a 6 reproduktory	10000	S
Autorádio Blaupunkt s CD a MP3 přehrávačem a 6 reproduktory	-	4000
Hi-fi audiosoustava (8 reproduktorů a subwoofer 100W)	8000	8000
CD měnič Blaupunkt (10CD)	10000	10000
Ovládání rádia na volantu (6 tlačítek)	4000	4000

Technické parametry

Model	1.4 16V	1.3 Multijet 16 V	1.9 Multijet
Cena	Active - 406 900 Kč, Dynamic - 446 900 Kč	Active - 449 900 Kč, Dynamic - 489 900 Kč	Dynamic - 529 000 Kč
Motor			
Počet válců	4 v řadě, v předu napříč	4 v řadě, v předu napříč	4 v řadě, v předu napříč
Vrtání x zdvih (mm)	72 x 84	69,6 x 82	82,0 x 90,4
Max výkon.(kW/k)	70/95/5800 ot./min.	51/70/4000 ot./min.	74/100/4000 ot./min.
Ma točivý moment N.m	128/4500 ot./min.	180/1750 ot./min.	260/1750 ot./min.
Poháněná náprava	přední	přední	přední
Průměr otáčení (m)	10,4	10,4	10,4
Rozměry (mm)			
Délka	3930	3930	3930
Šířka	1698	1698	1698
Výška	1660	1660	1660
Rozvor	2508	2508	2508
Objem zavazadlového prostoru	320/1420	320/1420	320/1420
Pohotovostní hmotnost	1155	1155	1155
Výkony, spotřeba			
Maximální rychlost	175	159	179
Zrychlení z 0 na 100 km/h (s)	11,5	15,4	11,5
Spotřeba			
město	8,5	6,2	7
mimo město	5,5	4,5	4,7
kombinovaná	6,6	5,1	5,5

Zdroj: www.AutoRevue.cz