



besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc



sti A4, ki pogosto pride prav pri dostavah (prevzemni listi), nekaj podobnega pa je tudi na hrbtnem delu naslonjala srednjega sedeža, ki ga je mogoče poklopiti in pridobiti dodatno polico. Le na pločevinke pijače niso pomislili – na armaturni plošči je le en temu podoben utor, ki pa v osnovi služi kot prostor za pepelnik. Res je, da sta na polički, ki nastane po prevračanju srednjega naslonjala, še dva podobna utora, ampak če so v tem Ducatu trije potniki ...

Naš seznam opreme, ki ga izpolnimo za vsak testirani avtomobil, sploh ni tako prazen, kot bi si morda mislili: daljinska osrednja ključavnica, samodejni (električni) pomik voznikove vratne šipe v obeh smereh, električni nastavljivi zunanji ogledali s po dvema



se ustavi pri številki 175, v šesti prestavi pa vrtljaji padejo na prijaznih 3.000 v minuti. Ni si težko zamisliti, da ta motor zlahka vleče tudi obremenjeno vozilo. Pri tem se zdi tudi razmeroma varčen: na našem testu je porabil od 9,8 do 14,5 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Odlično se obnaša tudi menjalnik – gibi ročice so lahkotni, kratki in natančni ter po potrebi hitri, če si voznik tega zaželi.

Zadek se (z gumbom na ključu) odklepa posebej, kar je uporabna zadeva, odpreta pa ga dvokrilna vrata, ki se seveda odpreta v osnovi za 90 stopinj, lahko pa jih tudi zasučete za 180 stopinj. Znotraj razen dveh osvetlitvenih lučk ni ničesar. Razen seveda ogromne luknje. Ducato je samo kot



dostavnik na voljo v številnih izvedbah, z različnimi višinami in medosnimi razdaljami, in tole je le ena od možnosti. Pestrost ponudbe skrbi, da je marsikatera želja (oziroma potreba) izpolnjena.

Motor v testnem Ducatu je bil resda najmočnejši iz ponudbe, a to ne zmanjšuje splošnega vtisa. Vožnja je lahkotna in neutrujajoča, Ducato pa hiter in (upoštevaje dolgo medosje) okreten dostavnik, ki se vse do največje dovoljene hitrosti na cestah mirno kosa z osebnimi avtomobili in zlahka drži tempo vožnje na katerikoli cesti.

In to je tisto, kar loči današnjega Ducata od onega izpred dveh desetletij. Tisti je bil cokla v prometu, ker je bil okoren in počasen, da ne omenjam težaškega dela voznika. Danes je povsem drugače: za marsikoga je še vedno cokla v prometu, ampak zato, ker ga je (če voznik Ducata tako hoče) težko slediti ... ◀◀

Fiat Ducato Furgone 35H PLH2 3.0 Multijet Top Class

Cena osnovnega modela: 24.414 EUR
Cena testnega vozila: 25.497 EUR

NAŠE MERITVE
T = 10 °C / p = 1.000 mbar / rel. vl. = 58 % / Stanje kilometrskega števca: 6.090 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 13,0 s
402 m z mesta: 18,7 s (118 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV./V.): 7,1 s / 10,9 s
80–120 km/h (VI./VII.): 11,9 s / 20,5 s

NAJVEČJA HITROST
160 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 43,7 m (AM meja 44 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 11,7 l / 100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 2.999 cm³ - največja moč 115,5 kW (157 KM) pri 3.500/min - največji navor 400 Nm pri 1.700/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/75 R 16 C (Continental Vancjo).
Masa: prazno vozilo 2.140 kg - dovoljena skupna masa 3.500 kg.
Mere: dolžina 5.998 mm - širina 2.050 mm - višina 2.522 mm - prtljajnik 15.000 l - posoda za gorivo 90 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 160 km/h - pospešek 0–100 km/h: ni podatka

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ lahkotnost vožnje
▲ motor: zmogljivosti, odzivnost
▲ menjalnik: upravljanje
▲ prostor za drobnarije
▲ oprema
▲ poraba
▲ okretnost

▼ tresenje zunanjih ogledal pri večjih hitrostih
▼ le eno uporabno mesto za pločevinko
▼ plastičen volanski obroč
▼ v senčnikih ni ogledala
▼ le ena varnostna blazina
▼ le v globino nastavljiv volanski obroč

Končna ocena

Dostavniki niso več težaška prevozna sredstva. So le osebni avtomobili z nekaj manj opreme in z nekaj cenejšimi notranjimi materiali, a z uporabno notranjostjo in z ogromnim delovnim delom – v tem primeru z zaprtim tovornim prostorom. Takšen je tale Ducato.

9.460.800.000.000 kilometrov

► Tole je seveda krepko pretiravanje, je pa slikovit prikaz, kako so napredovali dostavniki; zagotovo nekajkrat bolj kot osebni avtomobili.

Ducato je tipičen primerek; njegovo ime se vleče že dolga leta, toda le ime. Vse drugo, od logotipa na prednji maska nazaj, je drugačno, novo, naprednejše. No, še vedno se je treba vanj povzpeti, še vedno se v njem visoko sedi (tudi glede na raven ceste) in še vedno je volanski obroč precej bolj položno postavljen (in nastavljen le po globini) kot v osebnih avtomobilih. A to bo, kot kaže, ostalo tudi v prihodnje.

Položaj za vožnjo je torej izrazito sedeč,

kar pomeni, da voznik na stopalke pritiska navzdol, kar spet pomeni, da jih ne odrija od sebe. To samo po sebi ne moti toliko, le kadar si voznik sedalni del sedeža nagne nekoliko bolj nazaj, je pritiskanje na (predvsem) stopalko sklopke (spet nekoliko) nerodno. Sicer pa je prostor za tri potnike vsem prijazen. Materiali so sicer (logično) videti ceneni, ker so pač izbrali takšne, da niso (preveč) občutljivi za umazanijo in manjše poškodbe. Merilniki so preprosto preneseni iz osebnih Fiatov, še najbolj so podobni Pandinim, kar obenem pomeni tudi, da je tam podatkovno bogat potovalni računalnik in da je skakanje med podatki enosmerno.

Prestavna ročica je prijazno dvignjena na armaturno ploščo, kar pomeni lahkotno upravljanje, le 'bližina' tretje in pete prestave zahteva nekaj privajanja.

Čeprav je v Ducatu, kot ga vidite na fotografijah, potnikom namenjena le ena vrsta in trije sedeži na njej, je prostora za manjše ali večje stvari zares ogromno. Pred sopotnikoma sta dva velika predala v armaturni plošči, v vratih sta ogromna predala, predalčkov je še cel kup, pod skrajnim desnim sedežem je velika plastična posoda in nad prednjo šipo polica, ki zmora sprejeti tudi precej velike kose. Ne manjka tudi polička z zaponko za dokumente ali papirje veliko

zrcaloma v enem ohišju (nadzor nad delom zadnjih koles), samodejna klimatska naprava, Bluetooth, izdatna nastavljivost voznikovega sedeža, bogat potovalni računalnik, kamera za pomoč pri vzvratni vožnji ... Življenje v takšnem Ducatu je lahko precej lahkotno.

Veliko pomaga tudi motor, ki je sodobne turbodizelske gradnje, a naravnana na dostavniška dela: zavrti se 'le' do 4.000 vrtljajev v minuti (do četrte prestave), kar je povsem dovolj. Ko je Ducato prazen, zlahka speljuje v drugi prestavi pa še takrat je lahko poskočen. Na drugi strani je šesta prestava naravnana na varčno vožnjo, tako da doseže največjo hitrost v peti prestavi; merilnik hitrosti