



Fiat ducato panorama

Še dobro, da se prevažanje avtomobilskih imen ni razpaslo v vsakdanjo uporabo. Kajti Fiatov ducato panorama ni po naše nič drugega kot »zlatnik z razgledom«, pa naj se še tako čudno sliši. Seveda ta avtomobil ni zlat, čeprav je za koga – ki ga zna vnovčljivo uporabljati – vreden zlatega denarja. In tudi nič bolj razgledniški ni kot je pri mini-busih te vrste sicer v navadi. Se mu le tako reče!

Če štejemo najosnovnejše možnosti, je fiat ducato ta hip na voljo v okroglih dvajsetih različicah. Pri tem veljajo različne karoserijske oblike (kombi, mini-bus, poltovornjak), različni višini karoserij, različni medosni razdalji, s prilagojenimi karoserijskimi dolžinami vred, in osnovne značilnosti potniških oziroma tovornih prostorov. Ducato, gledano v celem, ne glede na različice, je nastal na začetku tega desetletja in sicer kot plod združenega dela med Fiatom in francoskim koncernom PSA. Zato precejšnja podobnost med njim in enake vrste citroeni ter

Potniški promet

Devetsedežnik z bencinskim motorjem in prednjim pogonom

peugeotov ni naključna.

Testni avtomobil je bil ducato panorama, osem – oziroma devetsedežnik (glede na enoinpol-sedežno prednjo klop) z večino tistih pglavitnih lastnosti, ki so v navadi pri mini-busih te velikosti (namenjenih voznikom z voznikiškimi dovoljenji kategorije B). To pomeni nekaj manj kot pet metrov dolgo, pičla dva metra široko ter malce nad dva metra visoko vozilo, spredaj oblikovano v kratko prisekan in čokat nos, zadaj pa praktično štirioglato, da je prostorski izkoristek kar se le da ugoden. No, štirioglatosti oblikovalci tokrat niso vzeli dobesedno, pa so zadnja vogala – kdo ve zakaj? – »porezali«. Lepotnega učinka ta poseg nima, za voznika pripravnejši pa na ta račun ducato tudi ni. Vrata so (tudi) pri ducato štiri:

dvoja, običajna in simetrično vgrajena za pristop k voznikove-mu sedežu z ene in h klopi za eno do dve osebi z druge strani; drsna, na desnem boku, skozi katera je moč sestiti na sedeže v drugi in tretji vrsti; ter tista, na zadku, ki se odpirajo navpično, od vrha do tal, čvrsto podprta z dvema teleskopskima oporniko-

ma, ki ju v zgornji legi zadržita vodoravno v obliki nadstreška. Pri teh vratih ni čisto jasno, zakaj jih ni moč zapreti z avtomobilsko običajnim zamahom, ampak jih je potrebno razmeroma nežno potisniti v izhodiščno lego, nato pa jih učvrstiti z zamikom krepkega ročaja. Tudi za drsna vrata ni čisto jasno, zakaj se premikajo razmeroma robato in zastanejo v odprtem položaju tako odločno, da zahtevajo za zapiranje tudi odločnega moža. Nežne ženske roke jim skorajda ne morejo biti kos. In tudi za oboje prednjih vrat ni čisto jasno, zakaj so tako zelo »pločevinasta«, da jih je potrebno vedno po večkrat zaloputniti, da ostanejo zares zaprta. Imajo pa oboja prednja vrata odlična, čeprav že arhaična dodatka: trikotni okenci, vrtljivi v nosilnih pecljih, da ju je moč sukati glede na to, koliko svežega zraka bi si med vožnjo radi privoščili. In izkaže se, da je ta preprosta »klimatska naprava« še vedno med najučinkovitejšimi sredstvi za svežino in hlad v vozilu.

In tako smo pri počutju, oziroma udobju, ki ga v tem avtu ni malo. Voznikovega sedeža resda ni mogoče nastavljati po višini, ampak je že v osnovni legi dovolj pametno daleč od tal. Mu



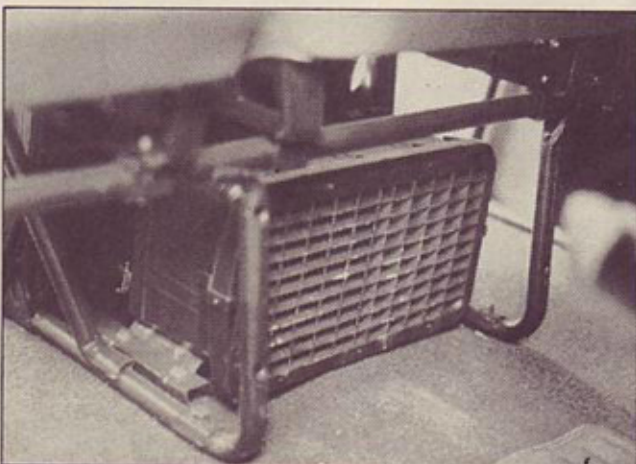
je pa moč naravnati vzdolžni položaj in naklon naslonjala. Gibljiva pa so naslonjala tudi pri vseh drugih sedežih v avtu, ki so vsi po vrsti posamični in temu primerno temeljito oblikovani, z izjemo enoinpolsedežne klopi v ospredju. Vsakemu potniku posebej so namenili tudi varnostni pas in zglavnik na naslonjalu. Kjer je potrebno, so nameščeni ročaji, žal pa so ti v isti sapi tudi edini pravi pripomoček za udobno vstopanje in izstopanje pri tem avtomobilu. Kajti: ko se vrata odmaknejo, razkrijejo le čisto navadne pragove, privzdignjene kombijevsko daleč od tal. Nobenih stopnic in drugih olajšav! Pa je potrebno – zaradi v celem izkoriščene širine vozila – skrajni desni sedež v drugi vrsti vselej nerodno privzdigniti, da se vozilo lahko popolnoma napolni z ljudmi. Dame morajo pri tem – zaradi plezanja k visokemu podu vozila krila odločno privzdigniti ali pa dopustiti ročno kavalirsko pomoč. Trenutna iznajdljivost dopušča pri tem precejšnje možnosti.

In, ko ste že v avtu: vsi sedeži so udobni in temeljito oprijemljivi, pod je prevlečen z nepretirano fino preprogo, notranjost v celem pa je dovolj skrbno obdelana, da je ducato panorama res mini-bus ne pa kombi s sedeži.

Poleg že omenjenih trikotnih oken služijo zračenju tudi čisto običajne reže, ki jih je v avtu



Voznikov delovni prostor: prestavna ročica ob volanu



Ogrevanje: po en radiator pod zadnjima sedežnima vrstama

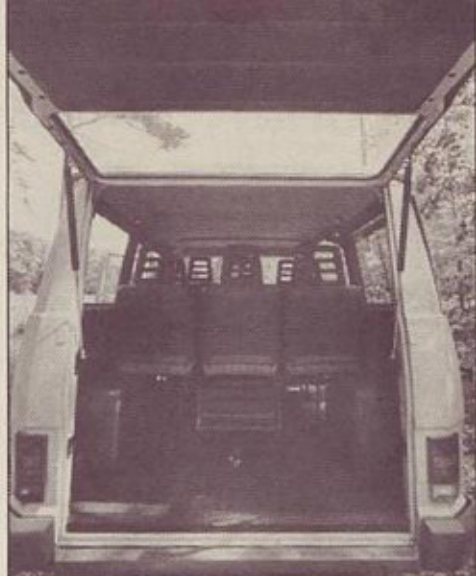
dovolj, pa tudi dvizna okna v prednjih vratih in pomična okna bolj zadaj, na obeh bokih. Še bolj temeljito se zdi ogrevanje (čeprav ga v predpoletnih testnih dneh nismo imeli priložnosti preskusiti): ne le v prednjem delu, tudi pod obema zadnjima klopema sta nameščena radiatorja, vsak s po enim ventilatorjem, ki ju sprožita gumba na armaturni plošči. Če se vozniku tako ukaže, seveda.

Ima pa voznik – še posebej takrat, ko se s tem vozilom šele spoznava – tudi nekaj drugega dela. V isti sapi se mora privaditi: močno v desno stran pomaknjenih pedal, ker so se konstruktorji vozila z njimi ogibali močno poševno nameščenemu





Za drsnimi vrati: dve vrsti posamičnih sedežev



Prtljažnik: dovolj velik tudi za velike tovore

volanskemu drogu; precej položno nameščenemu volanskemu obroču, ker se celotna volanska namestitve sicer ne bi tako preprosto izšla; in prestavni ročici ob volanskem drogu, ki spominja na že davna fiatovska avtomobilska leta, se pa še vedno izkaže za zelo pripravno, tudi zato, ker ni v napoto na sredini sedečemu prednjemu sopotniku.

Seveda zahteva ravno ta ročica nekaj malega vaje, ker zaradi številnih zglobov do menjalnika ni ravno vzorno lahkotna. Je pa še dovolj natančna in kratkogibna, da pretikanje v vozniku (ali voznici) ne vzbuja strahu.

Tudi ročica za ročno zavoro je drugje kot pri večini avtomobilov: levo, ob voznikem sedežu.



Izdatno zračenje: s trikotnim okencem

To ni nič slabega in njena edina napaka ostaja v tem, da je nameščena prenizko pri tleh. Marsikaj drugega, kar dobi voznik ducata, je mogoče videti tudi v Fiatovih osebnih avtomobilih. Na primer ročice ob volanu (za luči, utripalke in brisalnice), pa drsnike za gretje in zračenje, stikalo za glavni vklop luči, zadnjo meglenko ter varnostne utripalke in tako dalje.

Amaturna plošča je štiriogla-ta, z merilniki hitrosti (plus dva kilometrska števc), temperature hladilne tekočine in količine goriva v ugodno veliki, 70-litrski posodi, ter z vsemi potrebnimi kontrolnimi lučmi hkrati. Na pravih mestih in dovolj velike so tudi zračne reže. Skopi so pa odlagalni prostori za drobnarije.

Plastičen žep pred koleno je zgolj za papirje, zaprt predal (v katerem so tudi pokrite električne varovalke) je premajhen, premajhni pa so tudi žepi znotraj prednjih vrat. In, kar boste odložili na polico pod prednjo šipo, bo že na prvem ovinku zdrsnilo na tla.

Čeprav nos vozila ni tako zelo eleganten kot na primer pri Fordovem transitu in s prednjo šipo vred tudi ne tako skladno prisekan, vozniku, ko gre za vidljivost ni prav nič v napoto. Izza volana je mogoče zelo dobro videti vozišče tik pred avtomobilom, pa tudi vse drugo okrog njega. Zunanji vzvratni ogledali sta pripravno nameščeni in dobro pregledni, povsem neuporabno pa je notranje ogledalo, ki je premajhno, obenem pa se še neznansko trese. Povsem zadovoljivi so ducatovi brisalniki in žarometi. A je treba reči tudi tole: da se pri Fiatu za zadnjo ducatovo šipo bolj malo menijo, pa ni ne ogrevana, ne brisana, čeprav se med vožnjo v mokrem vremenu maže in rosi. Ampak v bočnih ogledalih je pogled skozi mogoče zelo dobro nadomestiti.

Ducati so na voljo s štirimi različnimi motorji: z dvema bencinskima, z dizlom in s turbodizlom. Testni ducato je imel v nosu prečno nameščen dvolitrski bencinski motor s štirimi valji v vrsti, z največjo močjo 55 kW (75 KM) pri 5000 vrtljajih v minuti in z največjim navorom 148 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti. Sam po sebi ta motor ni kakšen vrhunski tehniški dosežek, je pa zelo soliden pogonski agregat, ki je svojo trpežnost in nezahtevnost že zdavnaj dokazal. Voznik ga sproži z levico, ker je kontaktna ključavnica na levi strani volanskega droga, mora pa pred tem, tudi ob to-





plem vremenu, če je motor hladen, povleči ročni čok. Tako je dvojni uplinjač laže kos goltanju pogonske mešanice, v tem primeru navadnega bencina (in zraka). Toda motor gladko vžge, se hitro ogreje in ubogljivo, čeprav precej hrupno steče. Pet-stopenjski menjalnik s skoraj direktno četrto in varčevalno peto prestavo je v celem preračunan na ugoden kompromis med praznim in polno obteženim vozilom, tako da voznik razliko v obremenjenosti avta le bežno opazi. Zmogljivosti ducata smo merili z dvema osebamama v avtu in s polno posodo goriva ter pospeševali z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 19,8 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro pa v 32,3 sekunde. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 136 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva po 2200-kilometrski preskušnji pa 12,6 litra bencina na 100 kilometrov.

Motor poganja prednji kolesi, zato je volan s 4,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke malce težavnejši kot si voznik želi, rajdni krog pa z 11,4 metra malce večji kot bi sicer utegnil biti. Prednji pogon pa mora voznik upoštevati tudi vsakič, ko želi ovinkariti ostreje kot se za takšne sorte vozilo po splošnem mnenju spodobi. Hočem reči, da je v ducatu potrebno znati dodajati volan, da nos ne uhaja iz ovinka, in odvzemati plin, ali kratko zavirati, če hočete, da se zadek »samodejno« postavi v zeleno smer. Ampak navsezadnje imajo za športne voznike pri

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 88,0x81,0 mm – gibna prostornina 1971 kubikov – kompresija 8,0:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5000/min – 148 Nm 2500/min – stranska odmična gred (veriga) – dvojni padotočni uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 700 W

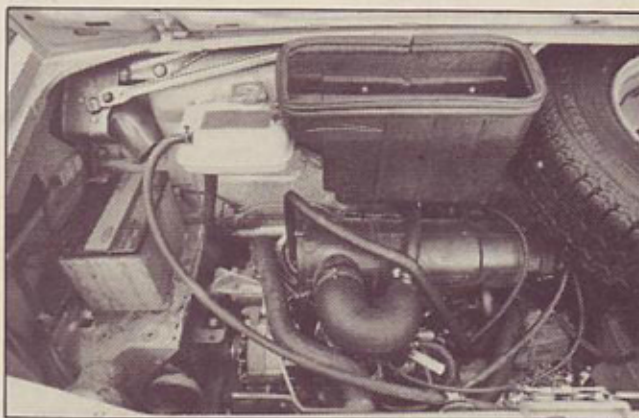
Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – pet-stopenjski sinhronizirani menjalnik, predstavnica ročica ob volanskem drogu – platišča 6J x 14 – gume 185 R 14 S (michelin)

Voz in obese: mini-bus – 8/9 sedežev – 4 vrata – samonosna karoserija na vzdolžnih

nosilcih – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila – zadaj toga prema, listnate vzmeti – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica (levo) ob sedežu – volan z zobato letvijo, 4,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,759 m – širina 1,965 m – višina 2,100 m – medosna razdalja 2,923 m – rajdni krog 11,4 m – teža praznega vozila 1610 kg – dovoljena skupna teža 2600 kg – dovoljena teža prikolice (z zavoro) 1400 kg – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 125 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 34,0 s – poraba goriva (ECE): 9,5/-12,0 litra navadnega bencina na 100 km



Bencinski motor: preskušen, trpežen, zmogljiv in glasen

Fiatu dosti drugačnih avtomobilov. Za manj zahtevne pa je ducato panorama popolnoma dovolj zanesljiv in varen avtomobil. Prednji kolesi z vzmetnima nogama in togo vpeti zadnji kolesi na listnatih vzmeteh so ves čas v zanesljivem stiku z voziščem. Le vzmetenje je na kratke sunke občutljivo toliko časa, dokler avtomobil ni obremenjen vsaj do polovične možnosti. Potem se udobje po tej plati večja vse do polne obremenitve. To pa ne pomeni, da ima voznik – na račun večje teže – več dela. Vse v vozilu je skrbno preračunano na takšne zahteve pa so na primer tudi zavore s koluti spredaj in z bobni zadaj vedno kos svojih nalogi.

• • •

Namenjen izletniško-poslovnemu potniškemu prometu je fiat ducato panorama dovolj zmogljiv, dovolj udoben in primerno opremljen mini-bus, ki ga pesti le razmeroma visoka motorna žerja po gorivu. Zdrava pamet narekuje za takšne primere izbiro vsaj dizelskega, če že ne turbo-dizelskega pogona. Težav pri tem ni: samo odločiti se je treba!

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIL