

Kratek test

Fiat scudo 1.9 D combinato

SREDNJA POT

Kompromis! Slavisti bodo spet vihali nosove in zmajevali z glavami, v slovarju tujk pa lahko preberemo razlago, da je kompromis sporazum, dogovor, dosežen z obojestranskim popuščanjem, ali tudi srednja pot. Nedvomno je scudo combinato prav to. Srednja pot med dostavnikom in osebnim avtomobilom.

S kompromisi je sicer tako, da na eni strani nekaj pridobimo, na drugi pa ravno toliko izgubimo, vendar je moje mnenje, da je scudo combinato proti zaprtemu dostavniku samo pridobil. Pridobil je šest sedežev, obloge sten, stropa in dna ter bočne šipe. Zvočna izolacija vozila je mnogo boljše, največjo vrednost pa imajo bočne šipe, saj je preglednost iz vozila predvsem pri zavijanju odlično boljše, mrtvih kotov praktično ni več, to pa je pomemben prispevek k varnejši vožnji.

Prednji del z vrati je scudo podjedoval po Fiatovi enoprostorski limuzini ulysse, od nje se razlikuje po višini strehe, pa tudi po bolj špartansko opremljeni notranjosti. V povišanem delu strehe nad voznikovo glavo je po celi širini vozila dobila svoj prostor odlagalna polica, v vsakih vratih pa sta še po dva manjša odprta in pred sovoznikom en večji zaprt predal. Vse to je namenjeno osebnim prtljagi. Karkoli namreč postavite na tla, se pri zaviranju in pospeševanju v trenutku znajde čisto na drugem koncu vozila. Precej nerodno in celo nevarno je na primer, če se vam torbica pridrsi pod zavorni pedal, ravno ko je treba za-



virati. Vzrok je plastična obloga ravnih tal, med obema prednjima sedežema pa še plastičen kanal za zračenje ali gretje, po katerem je speljan zrak do sredine vozila.

Obloge vrat in armaturna plošča so iz trde plastike, katere edini prednosti sta nezahtevno čiščenje in vzdrževanje ter trpežnost. Sedeža sta oblečena v kombinacijo skaja in blaga, voznikov je nastavljiv po višini in ima na de-

Dostop do potniških sedežev samo z desne strani.



Hitro zložljivo zadnje klopi lahko tudi hitro odstranimo.



sni strani gibljiv naslon za roko. Voznik sedi precej visoko, vendar je zaradi dobre razporeditve (volanski obroč, pedali, prestavna ročica) upravljanje vozila lahko. Za občutek udobja poskrbijo osrednja ključavnica in prednji stranski šipi, ki ju odpira in zapira elektrika. Nastavitev zunanjih ogledal je ročna, od znotraj, kar pri levem ni problem, pri desnem pa mora zaradi oddaljenosti voznik vozilo ustaviti, si odpeti



varnostni pas, se nagniti na nasprotno stran, nastaviti ogledalo in cel postopek ponoviti, če je potrebno. Predlagal bi torej električno nastavljanje desnega zunanega ogledala, saj to ni tako velik strošek, veljalo pa naj bi za vse avtomobile, ne samo za fiat scudo.

Dostop do srednje in zadnje vrste sedežev je mogoč skozi bočna drsna vrata na desni strani. Za dostop do zadnje klopi je treba preklopiti prvi sedež v srednji vrsti. V taki razporeditvi se lahko pelje poleg voznika še sedem potnikov, če je potnikov manj in prtljage več, lahko zadnje klopi preprosto zložimo ali pa v celoti odstranimo. Za odstranitev srednje vrste je potrebnega že nekaj orodja in spretnosti, vendar je trud poplačan s štirimi kubičnimi metri praznega prostora, namenjenega tovoru. Ravno takim prevozom služijo zadnja dvokrilna vrata, ki se odpirajo v dveh stopnjah, 90 ali 180 stopinj, in omogočajo lahek dostop v notranjost tudi z zadnje strani.

Vozne lastnosti, predvsem lega na cesti, so presenetljivo dobre, ojačano, bolj togo in trše podvozje pa dovoljuje obremenitve vozila s tri četrt tone težkim tovorom.

Fiat scudo combinato poganja šibkejša ra-

zličica 1,9-litrskega dizelskega motorja z 69 konjskimi močmi. Motor je uglajen, lepo teče, ima ugodno krivuljo navora, ki dosega najvišjo vrednost med 2000 in 4000 vrtljaji v minuti in je v kombinaciji z natančnim menjalnikom lahkoten za vožnjo. Le pri povsem obremenjenem vozilu mu nekoliko zmanjkuje sapa, takrat bi bil ugodnejši enak motor, ki mu pomaga turbinski polnilnik (92 KM). Glede na to, da je namenjen tudi prevozu potnikov, ki zahtevajo višja hitrostna povprečja, bi mu, jasno, bolj pristajal močnejši turbodizel. Je pa prednost atmosferskega dizla v manjši porabi in pri posodi za gorivo, v katero lahko natočite osemdeset litrov, se vam dogaja, da pozabite, kdaj ste bili nazadnje na črpalki.

Naj bo srednja pot ali kompromis, kakor vam je bolj všeč, takemu vozilu rečemo kombinirano vozilo in je namenjeno prevozu potnikov ali (in) tovara. Koga ali česa bo več, ni tako pomembno, pomembno je, da lahko izbirate in fiat scudo combinato vam to možnost daje.

IGOR PUCHAR

Foto: UROŠ POTOČNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - dizelski z vtrečno komoro - vrtni - gibanje prostornina 1905 kubicov - kompresija 23:1 - največja moč 51 kW (69 KM) pri 4000 /min - ročajna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - visokoločna rotacijska razdelilna čipalka za vbrizg - vodno hlajenje (8,5 l/tra)

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - pet-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavno razmerja: I. 3,455; II. 1,870; III. 1,280; IV. 0,951; V. 0,745; vzvratno 3,333; diferencial 4,933 - gume 195/70 RT 14 (michelin MXT)

Voz in obese: kombinirano - 4 vrata, 8 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese; vzmetne roge, trikotna prednja vodila, stabilizator - zadaj polloga premo, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutna, zadaj bobnaste, servo - volan z zobato levljo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4440 mm - širina 1810 mm - višina 1940 mm - medosna razdalja 2824 mm - koloček spredaj 1540 mm - zadaj 1540 mm - rajdni krog 11,8 m - **notranje:** dolžina (od armature do srednjega naslonjala) 1760 mm, (do zadnjega naslonjala) 2570 mm - širina 1580/1600/1610 mm - višina 1110/1120/1050 mm - vzdolžnica 920/1070, 670/850, 670 mm - prtljajnik (norma) 4000 l - posoda za gorivo 80 l

Težje: prazno vozilo 1440 kg - dovoljena skupna teža 2190 kg - dovoljena teža prikolice z zavora 1100 kg, brez zavore 400 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 138 km/h - pospešek 0-100 km/h: 22,3 s - poraba goriva: 6,8 l plinskega olja na 100 km

Naše meritve:

Največja hitrost:	146 km/h (V, prestava)
Pospeški:	
0-60 km/h	7,4 s
0-80 km/h	12,4 s
0-100 km/h	20,1 s
0-120 km/h	35,1 s
1000 m z mesta	38,7 s (121 km/h)
Prožnost:	
1000 m od 40 km/h (IV)	39,6 s (122 km/h)
1000 m od 40 km/h (V)	44,0 s (113 km/h)
Zavorna pot:	
od 100 km/h	46,8 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60	56,4 km/h
80	75,6 km/h
100	94,8 km/h
120	113,3 km/h

Truš v notranjost (dB):

prestava hitrost:	III.	IV.	V.
50 km/h	68	62	62
100 km/h	-	72	70
prosti tek	-	-	52

Poraba goriva:

testno povprečje 9,14 l na 100 km

Hvalimo	Grajamo
<ul style="list-style-type: none"> preglednost menjalnik nosilnost lega na cesti prostornost 	<ul style="list-style-type: none"> nastavitev desnega zunanega ogledala ni kočenja zloka v notranosti gladko dno vozila moč motorja

Končna ocena

Scudo je v osnovi dostavnik z veliko uporabnega prostora, vožnja je sicer udobna, ni pa se bali prefiltriranega luksuza, kot ga ponuja ulyse, ker je pri scudu vse naravnano bolj v prid uporabnosti. Combinato je s sedeži in zastekljenimi boki samo še pridobil uporabnost, saj lahko izbiramo med osmimi sopotniki ali pa štirimi kubičnimi metri prostornine. Ugoden kompromis med tovornjakom in avlobusom, ki se dobro obnese tudi v mestni gredi.