

O verjetnosti

besedilo: Vinko Kernc foto: Aleš Pavletič



Zelo velika verjetnost je, da si takšnega avtomobila človek ne omisli za čisto osebno uporabo.

Ni pa izključeno.

► Avturst in skeptik. Prvi bi vprašal: zakaj pa ne? Drugi je previden: khm, zakaj pa? Tudi v sredini, torej med obema, so odgovori za in proti. A jih je za vse več, bistveno več kot v še ne tako davni (avtomobilski) preteklosti. Vsakič znova, torej pri vsaki novi predstavitvi avtomobilov, za katere še vedno nekako velja, da so dostavniki, predelani v vozilo za

prevoz ljudi (čeprav to že dolgo ni več res), ugotovljamo, da ti v zadnjem času stopajo v prihodnost z opazno daljšimi koraki kot osebni avtomobili.

No, to lahko traja le omejen čas, ujeli jih zagotovo ne bodo nikoli, kar sledi že iz definicije. Če je takšen avtomobil zelo udoben, že govorimo o limuzinskem kombiju. Je pa



za vse možne kupce dobra novica ta, da so tovrstni avtomobili izpeljanke iz limuzinskih kombijev, kar prinaša precejšnje prednosti, predvsem glede udobja.

Takšen Scudo (seveda pa to ne velja za druge dostavniške različice) je torej Ulysse, ki mora biti cenejši in trpežnejši. To je hitro opazno: že na zunaj ni tako osebni avtomobil, kar se nadaljuje v notranjosti – notranji materiali se zdijo res trpežnejši in zatesnjeni kabine (proti trušču pa tudi proti tresljam) je manj izdatna.

Vse naštetu pa ni toliko moteče, kot bi morda pomislili. Verjetno z uporabniškega stališča bolj zmotijo drugi elementi. V prvi vrsti so recimo trije sedeži oziroma en sedež in ena dvosedežna klopa, ki je nenastavljiva. Vsi sedeži, ki jih je bilo v testnem Scudu šest, so sicer udobni, a jih ne bi mogli prethotapiti v Ulysseja. Potem: če se vidite kot lastnik in uporabnik tega avtomobila v privatne namene, je moteče tudi to, da nima drugih bočnih (v tem primeru drsnih) vrat na levi strani; za vsako večjo reč, ki jo hočete pospraviti v vozilo, mora-

te pač okrog njega in se poslužiti vrat na desnem boku.

Toda znova: Scudo ni Ulysse. In to niti noče biti. Je izbira za tiste, za katere je Ulysse prenežen in predrag. Če na Ulysseja gledate tako, potem postane takle Scudo precej bolj prijazen in nenadoma začnete opaziti veliko elementov, ki ste jih sicer vajeni pri osebnih avtomobilih; recimo usnje na volanskem obroču, odlične obvolanske komande (avdio-sistem, tempomat), zelo limuzinska notranja oblikovanost (dvo-barvna armaturna plošča), samodejna in deljiva klimatska naprava,

električno in samodejno v obe smeri pomični šipi v prednjih vratih, na splošno dokaj bogata oprema, vključno z električno zlozljivima zunanijima ogledaloma, ki se samodejno zložita, ko avtomobil zaklenete. Bogat je tudi varnostni paket (vključno z ESP) in še kaj.

Tudi tehnika bolj spominja na osebne avtomobile kot na surove dostavnike. Začeni z motorjem: ta sicer govori francosko (PSA), a

kilometrov med dvema polnjenjema.

Visoka karoserija ima seveda tudi visoko težišče, kar ni posebej prijetno v hitrih ovinkih (prečna nagibanja), in občutljivost za bočni veter je precejšnja, a to je zgodba vsakega podobnega avtomobila. Je pa tu odličen volan, saj je z natančnostjo in neposrednostjo celo boljši od kakšnega osebnega avtomobila, ki hoče biti športen, poleg tega pa je še volanski



to ne pomeni, da Fiat nima ustreznega turbodizla, temveč le oznanja, da je avtomobil sad skupnega dela in vsega, kar iz tega sledi. Turbodizel, ki skoraj ne bi mogel biti sodobnejši, je zelo prijazen. Tudi hladen brezhibno in mirno steče, 'zbudi' se nekje pri 1.500 vrtljajih v minuti, najlepše pa prede med 2.000 in 3.500 vrtljaji. Na merilniku sicer ni rdečega polja, a motor sam pokaže, do kod se mu ljubi: najbolj neprizanesljiv voznik ga bo lahko pognal do 5.000 vrtljajev v minuti v tretji prestavi, v četrti do 4.700, v peti do 4.300 (kjer je tudi največja hitrost) in v šesti do 3.500, kjer vzdržuje največjo hitrost slabih 170



kilometrov na uro po merilniku. Menjalnik ob njem je tipično 'turbodizelsko' preračunan na motorni navor; če se znajdete v tretji prestavi pri kakih 60 kilometrih na uro (ali v četrti pri 70), se zaradi velikega navora lahko mirno lotite prehitevanja na cestah zunaj naselij. Zaradi velike posode za gorivo in zmerne porabe motorja je zelo velik tudi domet – tudi pri dinamični vožnji ni težko prevoziti 700

na kakem stebru ne bi pustili barvne sledi.

Pri takšnem Scudu, upoštevajte vse opisano, ne gre za nikakršen matematični protokol. Namenska in tehnična podobnost z Ulysejem je sicer velika, a je ciljna skupina kupcev povsem druga. Verjetnost, da bo svoji ciljni skupini Scudo všeč (ne na pogled, temveč skozi uporabniška očala), pa je precejšnja. Ker je preprosto dober. ◀◀



Fiat Scudo Panorama 10 Multijet 140 (4v)

Cena osnovnega modela: 29.895 EUR
Cena testnega vozila: 32.263 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 61 % / Starje kilometrskega števca: 10.450 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 12,6 s
402 m z mesta: 18,7 s (119 km/h)
1.000 m z mesta: 34,4 s (149 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 9,3 s
50-90 km/h (V.): 12,8 s
80-120 km/h (V.): 13,1 s
80-120 km/h (VI.): 16,3 s

NAJVEČJA HITROST

171 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 48,0 m (AM meja 43 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,9 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM

'črček' na stropu

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/60 R 16 H (Bridgestone Blizzak LM25 M+S).
Mase: prazno vozilo 1.919 kg - dovoljena skupna masa 2.917 kg.
Mere: dolžina 5.143 mm - širina 1.895 mm - višina 1.894 mm - prtljažnik 553-3.694 l - posoda za gorivo 80 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 170 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,8 s - poraba goriva (ECE) 7,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ veliko elementov osebnega vozila
- ▲ prijaznost do voznika
- ▲ zelo dinamična mehanika
- ▲ domet
- ▲ prostornost, prtljažnik
- ▲ prožnost motorja
- ▲ prestavna razmerja menjalnika

- ▼ zapenjanje voznikovega varnostnega pasu
- ▼ obračalni krog
- ▼ ni drugih bočnih vrat na levi
- ▼ doziranje zavorne sile
- ▼ fiksna sovoznikova klopa

Končna ocena

Že vnaprej je jasno, da je takle Scudo bolj namenjen poslovnim uporabi in manj osebnim, čeprav tudi ta ni izključena. Kolikor je v primerjavi z Ulysejem izgubil pri udobnosti, toliko uporabnosti ter predvsem prostornosti in trpežnosti je pridobil. Pa se odločite.