

Kratek test

Piaggio porter 4

Očesu, vajenemu ducatov, boxerjev, jumperjev in traficov, se zdi, kot bi prišel s kakega drugega sveta. Ne hote spomni na deželo Liliputancev iz pravljice o Guliverju. Piaggio porter 4 na usta mimoidočih nereditko zmami nasmej in zanimanje.



Prtljažnik: zelo velik, z nizkim nakladalnim delom



Notranjost: skromna, vse na račun prostorske izkoriščenosti

Kako ga ne bi? Dolg je le 3,3 metra in širok le 1,4 metra! Pri tem še bolj zbuja pozornost njegova višina, saj je visok kar 1,9 metra. Zasnovan je tako, da je notranjost povsem podrejena prostornosti: ker sta dolžina in širina izjemno majhni, je nekaj dodatnega prostora pridobil na račun višine. Motor so mu namestili tam, kjer zavzame najmanj prostora: pod prednja sedeža, le malo za prednjo premo. Položaj voznika in sovoznika je pomaknjeno povsem naprej, pa tudi armaturna plošča je v celi zelo skromna. Tenak volanski obroč je povsem kombijevsko, to je zelo položno nameščen, in ker sta krmiljeni kolesi praktično pod sedežema, je tudi občutek med vožnjo tak, kot da vozite pravi kombi.

Toda to še ni vse. Dobro izkoriščenost majhnega prostora so dosegli tudi na



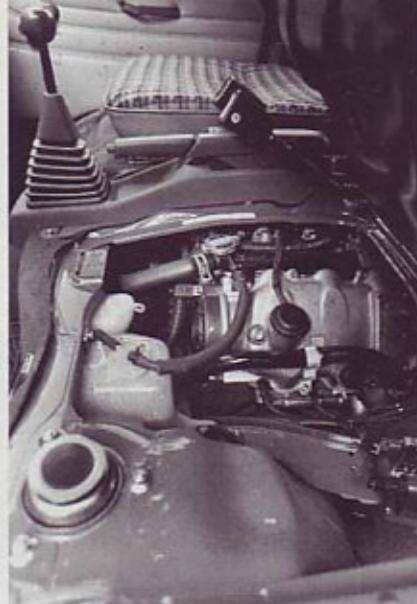
MALI VELIKAN

račun malenkosti: tako je akumulator nameščen v zadku pod nakladalno površino, posoda z zavorno tekočino je dostopna skozi pokrov v levem delu armaturne plošče, sedeže (prednja sta presenetljivo udobna in za avtomobilski razred dobro nastavlja), pa tudi stene, ki zapirajo notranji prostor, pa so snovalci

močno stanjšali. Tako so dosegli, da se v prvi vrsti dovolj udobno sedi, da je tudi v drugi dovolj prostora in da je zadaj še 1400 litrov nakladalne površine. Če pa se odrečete zadnjima sedežema, se prostor, namenjen prtljagi, poveča kar na 3000 litrov. Pa se čudite!

Kdor bo porter 4 kupil zaradi upor-





Motor: živahen, čist, a glasen



abnega prostora, bo več kot zadovoljen z obema vzdolžnicama (ki se je ne bi sramovali niti avtomobili zgornjega srednjega razreda) ter prostorom nad glavami (ni ga takega, ki bi se mu pri sedenju posrečilo z glavo dotakniti stropa) in bo v zakup vzel skromno notranjo širino. Tudi tisti, ki bo porter 4 kupil zaradi okretnosti, bo enako zadovoljen: po zaslugi izdatne zastekljenosnosti in velikih zunanjih ogledal je vidljivost naokrog odlična, rajdni krog pa znaša le 7,4 metra. Preverjen! Tudi sukanje volanskega obroča je kljub temu, da ni servojačan, dovolj lahko, da se vozniku ni treba ustrashiti najhujše mestne gneče ali ozkih ulic. Tudi pri vzvratni vožnji ne. In končno, kdor bo kupil porter 4 zaradi uporabnosti, bo (vsaj pri nas) težko storil kaj boljšega. Že omenjena prostornost in po zaslugi petih vrat (prednja se odpirajo v velikem kotu, bočni sta drsni in zadnja se odprejo zelo visoko) zelo preprost dostop v katerikoli del portera sta nadvse uporabni odliki.

Seveda takšna zasnova terja davek. Oblika in materijali v notranjosti so nadvse preprosti - sem štejem predvsem armaturno ploščo. Kazalec v merilniku hitrosti je močno nemiren, pa tudi tisti, ki kaže temperaturo hladilne tekočine, deluje nezanesljivo. Nasploh je opreme zelo malo oziroma je praktično ni. Našteli

*Nehote spomni na deželo
Liliputancev iz pravljice
o Guliverju.*

sмо le dve zunanjini ogledali, dva varnostna pasova, dva v sedežu integrirana zglavnika, zložljivo zadnjo klop in osvetlitev pri odprtih zadnjih in levih prednjih vratih. Konec. Le za spoznanje bolj je opremljen porter 6, ki ima šest sedežev (v treh vrstah), ustrezno manjši prtljažni prostor, stopnico pri odprtih bočnih vratih ter brisalnik na zadnji šipi. Toda to je že druga zgodba.

Motor, ki poganja porterje, je japonskega porekla. Trivaljnik, po novem opremljen z večtočkovnim vbrizgom in uravnavanim katalizatorjem, poganja zadnji kolesi. Skromna zvočna izolacija ima za posledico pretiran hrup v notranjosti pri srednjih in višjih vrtljajih, preproste obese z zadnjim togo premo pa zagotavljajo kar presenetljivo dobro lego na cesti. Le za bočni veter je neobremenjeno vozilce precej občutljivo.

Piaggio porter izdelujejo sicer v Piaggio, ampak v Italiji je naprodaj pod imenom Innocenti. Za Japonce ga prodajajo kot daihatsu hijet (test AM 8/94). Toda ne glede na ime je porter pravi velikan. Zaradi uporabnosti, okretnosti in prostornosti. In to lahko veliko šteje.

Tekst: Vinko Kernc
Foto: Matej Družnik

Tehnični podatki

Motor: štrivaljni - štritaktni - vrstni - gibna prostornina 993 kubikov - kompresija 9,5:1 - največja moč 35 kW (47 KM) pri 5300/min - ročična gred v 4 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - 2 ventila za vsak valj - elektronska večtočkovni vbrizg in vzgoj - vodno hlajenje 3,5 litra - uravnavani katalizator

Prenos moći: motor poganja zadnji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 4,038; II: 2,075; III: 1,537; IV: 1,000; V: 0,833; vzvratna 4,242; diferencial 4,875 - gume 155 R 12 (Michelin X)

Voz in obese: 5 vrat, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetsni nogi, prečno vodilo - zadaj toga premo, vzdolžno vodilo, listnate vzmetsi, teleskopski blažilniki - dvokržne zavore, spredaj kolutne (znotraj hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 3295 mm - širina 1395 mm - višina 1870 mm - medosna razdalja 1810 mm - kolotek spredaj 1210 mm, zadaj 1220 mm - rajdn krog 7,4 m - **notranje:** dolžina 1730 mm - širina 1210/1250 mm - višina 1030/1030 - vzdolžnica 870-1010 - 980-830 mm - prtičnik (normno) 1400/3000 - posoda za gorivo 35 l

Teže: prazno vozilo 875 kg - dovoljena skupna teža 1550 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro: ni podatka, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe: ni podatka

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 125 km/h - pospešek 0-100 km/h: ni podatka - poraba goriva (ECE) 6,8/-8,0 litra neosvinčenega bencina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost

131 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h:	7,1 s
0-80 km/h:	12,3 s
0-100 km/h:	22,7 s
1000 m z mesta:	41,7 s (114 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	43,2 s (111 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	47,2 s (101 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h:	52,6 m
--------------	--------

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	59,3 km/h
80	78,0 km/h
100	92,9 km/h
120	111,8 km/h

Poraba goriva:

Testno povprečje 10,5 litra/100 km

Hvalimo

- prostornost
- okretnost
- dostop v notranjost
- živahen motor
- vidljivost iz vozila

Grajamo

- dvomilja varnost pri trku
- glasen motor
- prenizko nameščena luknja posode za gorivo
- oblika in materiali v notranjosti
- ni opreme

Končna ocena

Piaggio porter 4 je za mestno gnečo zelo primerno dostavno vozilo. Navdušuje s prostornino in okretnostjo ter izjemno majhnimi zunanjimi merami, pa tudi ceno je sprejemljiva. Ta hijet je edini predstavnik tega razreda na slovenskem avtomobilskem trgu, čeprav je na voljo tudi kot daihatsu hijet.