



Dvakrat predelano



Predelava? Nič posebnega, sploh pri dostavniki. Toda tale Ducato je predelan dvakrat, še preden sploh vidi kupca. In obratno.

besedilo: Vinko Kernc • foto: Vinko Kernc

► Približno in poenostavljeno je zgodba tega Ducata takšna: najprej so v Sevelu izdelali osnovo, ki tvori prvih osem desetih imena. Nato je odromal v Dangel, ki je specialist za naknadno vgradnjo štirikolesnega pogona. Tam je torej pridobil stalen štirikolesni pogon s sredinsko viskozno sklopko, kakih 150 kilogramov, nekaj več oddaljenosti od tal (zdaj 195 milimetrov) ter zadnji delček v imenu. In končno se je tale cekin znašel v Sloveniji, kjer mu je zastopnik pregradil tovorni del, pred pregrado vgradil tri posamične sedeže, v pregrado pa majhno okence za boljši pogled za vozilo. Pa ga imamo.

Ni potrebno veliko predznanja, da iz zgornjega ugotovimo, da je tak Ducato z najdaljšo medosno razdaljo v osnovi namenjen prevozu tovora, da je s štirikolesnim pogonom malo bolj prijazen na manj ugodnih podlagah pod kolesi in da je z zadnjo predelavo primeren za prevoz tovora in (poleg voznika) petih ljudi. Zelo verjetno so imeli v mislih delavce, ki jih je treba skupaj z orodjem ter potrebnim materialom dostaviti na mesto opravljanja njihovega dela.

Ideja ni nič posebnega, je pa dobra. Kje piše, da je naloga dostavnikov le dostava blaga, tovora in podobnih reči? Tu in tam mora-

jo tja tudi ljudje. Kot bi rekli Italijani: Idea buona (dobra ideja).

Ducata te generacije tudi že poznamo. Na našem prvem preizkusu je imel italijanski motor z 2,8 litra prostornine ter s 160 'konji', tokratnega poganja francoski, 2,3-litrski turbodizel s 120 'konji' največje moči. Razlika se pozna: plezanje navkreber pri avtocestnih hitrostih je težavnejše, hitro ga utruji tudi veter in v obeh primerih je treba za večje hitrosti izkoriščati moč (višje vrtljaje), in ne navor. Je pa še vedno lahko hiter, le prehitvanj si ni (več) mogoče privoščiti v slogu osebnih avtomobilov. Da bi le nekako vzdrževali podoben hitrostni tempo (govorim v primerjavi s prej omenjeno različico s 160 'konji'), ga je treba bolj priganjati, kar na koncu pomeni tudi večjo porabo. Na našem testu je tale porabil skoraj poldrugi liter več goriva za vsakih 100 kilometrov.

Motor ima že pri 1.000 vrtljajih v minuti veliko navora, dovolj, da v drugi prestavi odločno potegne navkreber. Na merilniku vrtljajev ni rdečega polja, se pa motor v nižjih prestavah zavrti do 4.000 v minuti (z veliko aroganco voznika pa tudi nekaj sto vrtljajev čez); verjetno zelo podobne zmogljivosti doseže tudi z vrtenjem do 3.700 vrtljajev, povsem spodobno pa se pelje tudi pri vožnji do 3.200 vrtljajev, le da se to opazno pozna pri porabi, zelo verjetno pa tudi pri življenjski dobi. Da ima raje nižje vrtljaje (in s tem manjše hitrosti), je razvidno tudi iz porabe goriva – medtem ko je pri hitrostih do 100 kilometrov na uro spodobno žejen, poraba tudi pri nežni vožnji na avtomobilski cesti hitro naraste prek 12 litrov za 100 kilometrov, ko je prazen.

Fiat Ducato 35L Furgon PLH2 2.3 Multijet 16v



Menjalnik ima šest prestav, gibí dobro postavljene prestavne ročice pa so kratki in dokaj natančni. Prestavna razmerja so dostavniško naravnana: z zelo kratko prvo prestavo ter z doseganjem največje hitrosti (160 kilometrov na uro po merilniku) v zadnji prestavi, a za las in le v idealnih razmerah. Pogon h kolesom je stare, preizkušene sorte, sredinska viskozna sklopka brez zapore pa pomeni omejeno učinkovitost na slabi podlagi. No, vsekakor je krepko boljši od vseh spredaj gnanih, zavedati se je treba le, da je vseeno treba biti previden.

Kljub precejšnjim zunanjim meram in masi je tak Ducato spodobno vodljiv, ima pa, jasno, ogromen obračalni krog. Tudi podvozje je naravnano na možno masno obremenitev, zato je precej togo in za potnike (posebej v drugi vrsti) neudobno. A tako je pač z dostavniki.

Zunaj velik ... Ja, velik je tudi znotraj, a je sicer odlična, vzmeten voznikov sedež hkrati tudi višji od serijskega. To pomeni zelo nerodno pritiskanje na stopalke (ter posledično tudi utrujajočo vožnjo) in – razen če s celom ne pritiskate na tipko troblje – skoraj nedosegljiv spodnji vratni predal. Ni slabo, če voznik v višino meri 180 ali več centimetrov. Notranjost sicer zaznamujejo preprosti materiali, na trenutke površna izdelava, veliko opreme (testni je imel celo preprosto navigacijo) in številni predali – pri katerih pa so (znova) pozabili na predale za plastenke. Precej slabo pa se godi potnikom v drugi vrsti; res da imajo vsak svoj sedež, a so vsi (tako kot prednja dva na desni) nenastavljivi, poleg tega nazaj ni speljano gretje (ali kakršnokoli zračenje), zadaj ni osvetlitve, ni prav nobenega predala, žepa in podobnih mest za odlaganje, da ne govorimo o tem, da potniki na njih, zaradi precej nižje postavitev od prednjih, spredaj vidijo hrbte sedežev, ob straneh pa oblogo pločevine. Toliko o razgledu.

Čeprav si kot tipičnega potnika res ne predstavljamo petičneža z dobrim zaledjem na plačilnih karticah, se vseeno ne moremo znebiti občutka, da je takšen Ducato lahko dober le na krajših razdaljah. Toda v isti sapi se moramo znova spomniti: čeprav so dostavniki resnično izjemno napredovali,

so vseeno že po definiciji nekaj drugega kot osebni avtomobili. Vsaka neposredna primerjava je zato nesmiselna in nepravilna.

In ker gre za delovna živinčeta, je tudi želja oziroma zahtev približno toliko kot kupcev. Zato je včasih tudi dvakratna predelava premalo. Je pa zagotovo boljše kot ena ali nobena. ◀◀

Fiat Ducato 35L Furgon PLH2 2.3 Multijet 16v

Cena osnovnega modela: 33.900 EUR
Cena testnega vozila: 35.920 EUR

NAŠE MERITVE
T = 1 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 43 % / Stanje kilometrskega števca: 2.000 km

POSPEŠKI
0–100 km/h: 19,6 s
402 m z mesta: 21,0 s (103 km/h)

PROŽNOST
50–90 km/h (IV, V): 11,8 s / 20,7 s
80–120 km/h (V, VI): 19,2 s / 22,2 s

NAJVEČJA HITROST
142 km/h (VI, prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 47,7 m (AM meja 44 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 13,1 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM
previsoko nastavljena žarometna okvarjena mišica na vrhu armaturne plošče tekočina za pranje prednje sipe brizga čez njo

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – turbodizelski – gibna prostornina 2.287 cm³ – največja moč 88 kW (120 KM) pri 3.600/min – največji navor 320 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa – 6-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/70 R 15 C (Pirelli Chrono Winter).
Masa: prazno vozilo 2.125 kg – dovoljena skupna masa 3.500 kg.
Mere: dolžina 5.998 mm – širina 2.050 mm – višina 2.542 mm – nosilnost 1.375 kg – posoda za gorivo 90 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 145 km/h – pospešek 0–100 km/h: ni podatka – poraba goriva: ni podatka.

HVALIMO IN GRAJAMO
▲ motorni navor v nizkih vrtljajih
▲ velikost tovornega dela
▲ udobje voznikovega sedeža
▲ menjalnik: upravljanje
▲ prostor za drobnarije

▼ drseče stopalke (v mokrem)
▼ izdelava notranjosti
▼ dostop do luknje za dolivanje goriva
▼ utesnjenost voznika, utrujajoča vožnja (za manjše od 170 cm)
▼ dostop do druge sedežne vrste
▼ druga sedežna vrsta brez gretja ...
▼ le eno uporabno mesto za pločevinko
▼ plastičen volanski obroč
▼ v senčnikih ni ogledala
▼ le v globino nastavljen volanski obroč

Končna ocena

Bolj ko je osnovni dostavnik predelan, manjši je krog potencialnih kupcev oziroma uporabnikov. Motor v tem Ducatu je srednje zmogljiv, preostala mehanika je zelo dobra, pogon opazno uporabnejši na snegu, postavitev druge sedežne vrste pa nespretna. Vse skupaj bi lahko bilo tudi nekoliko boljše izvedeno.

“Zelo verjetno so imeli v mislih delavce, ki jih je treba skupaj z orodjem in s potrebnim materialom dostaviti na mesto opravljanja njihovega dela.”

