

# ... le **Nemo** je strmel v **Bipperja**.



besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Lahko bi bil zaključek kake Potterju podobne pravljice. Pa ni. Nemo in Bipper sta povsem resna igralca na trgu malih dostavnikov.

► Ljudje se iz prakse slabo učimo; mali dostavniki še zdaleč niso današnji ali včerajšnji izum, a se je danes nenadoma pojavilo veliko povpraševanje po njih. Kot da bi jih – na novo – odkrili.

Tudi razlog ni nov: v mestni gneči in pogosto v ozkih ulicah se prav tako kot na širokih in praznih cestah pojavlja potreba po dostavi – česar koli. Tudi manjših stvari. Naštevane nima smisla, saj bi le ponovili vse znane možnosti dostave, od manjših poštnih paketov naprej. Dejstvo pa je, da Italijani in Francozi to vedo že vsaj 30 let.

In glej ga, zlomka, prav ti so po 'novem štetju' prvi udarili z novostjo: v osnovi je to sicer Fiat Fiorino, ki ga izdelujejo v Turčiji (za skeptike: menda je to ena izmed najbolj

kakovostnih Fiatovih tovarn), kot 'kopija' pa se pojavlja tudi kot ponudba koncerna PSA. Tovrstno sodelovanje med obema koncernoma nosi zdaj že brado, saj so srednji in veliki 'lahki' dostavniki ter osebne izpeljanke vseh treh (oziroma štirih) blagovnih znamk že dobri znanci tudi na našem trgu. Nekoliko nenavadno je le, da sta se francoski različici pri nas pojavili pred originalom; ampak to je izključno rezultat organizacije prodajne strategije principalov.

Torej: Nemo in Bipper, pa ne nujno v tem vrstnem redu. V primeru testnih vozil(c) smiselnosti primerjalnega testa ni: eden je bil opremljen z radijskim sprejemnikom, drugi je imel steklo v zadnjih vratih in brisalnik na enem od kril vrat. In to je vse. Se pa prav

zaradi tega vsiljuje vzporedni test, saj sta v osnovi različna le po značkah blagovnih znamk ter imenih.

Obe imeni poskušata s prikupnostjo povedati prav to: da sta avtomobil(č)ka prikupnega videza in lahkotna v vožnji. Oboje nesporno drži in prav lahkotnost upravljanja je njun prvi adut. Časov, ko so bili dostavniki (tudi manjših zunanjih mer) težaški in okorni, se skorajda ne spominjamo več. Ta dva pa sta najodobnejša, kar trenutno ponuja (evropska) avtomobilska industrija, in ni nepomembno dejstvo, da sta bila zasnovana z mislijo o različici za osebno rabo, torej kot osebni avtomobil. Ta sledi v kratkem.

A nazaj k dostavnikoma. Ker je to po poreklu Fiat, bi ob vstopu na sedeža lahko tu

# Vzporedni test

in tam rekli: dober dan, Panda. Nekateri elementi nesporno spominjajo nanjo: merilniki, obvolanska stikala, urejenost osrednje konzole armaturne plošče, lega ročice menjalnika. Je pa tale dostavnik opazno (zunaj in znotraj) širši od nje, kar je dobo vidno tudi po 'na silo' razširjeni armaturni plošči.

Če v Nema ali Bipperja presedete iz osebnega avtomobila, takoj zaznate slabšo zvočno izolacijo - še posebej ker zadnji, tovorni del ni prav nič izoliran, se trušč (izpod koles, zvok turbodizla...) nemoteno širi znotraj karoserije. V segmentu dostavnikov to težko štejemo kot slabost, saj gre tu najprej za izkoriščenost prostora. Ampak za tako 'oskubljen' dostavniček ima presenetljivo bogat potovalni računalnik (spet Panda oziroma Fiat!) in z izjemo spodnjega dela stebrička A, ki je precej zajeten, je preglednost naprej in vstran odlična. Tudi nazaj se dokaj dobro vidi, sploh če je zadaj šipa, vendar pa sicer visoki, a (pre)ozki zunanji ogledali ne ponujata optimalnega nadzora.

Vozniku je dodeljen dobro nastavljen in ugoden položaj za vodenje: pomik sedeža je šele najvišjim premajhen, višine je več kot dovolj (tako da se celo pojavi želja po polici nad glavama), širina je ugodna, komolca lahko počivata (vratna obloga in osrednji naslon med sedežema) in volanski obroč je povsem 'osebno' pokončen. Če sem prištetje še živahen motor in lahkotnost vodenja (volan) iz naslednjih poglavij, ni težko razumeti, zakaj prodajalci prodajajo Bipperja in Nema z opombo, da se peljeta kot osebni avtomobil.



"Nekoliko nenavadno je le, da sta se francoski različici pri nas pojavili pred originalom."



Sem kaže prišteti tudi možnosti daljinske osrednje ključavnice, višinske nastavitve voznikovega sedeža, električnega pomika šip (obeh navzdol samodejno, česar denimo tudi nekateri japonski osebni avtomobili ne premorejo!) ter zunanjih ogledal, v dve smeri nastavljivega volanskega obroča in zatemnjenih šip. Nima(ta) pa ogledalc v senčnikih.

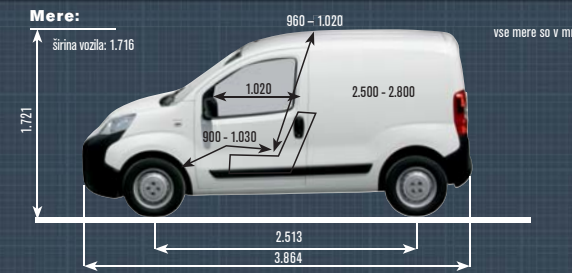
Za sedežema je sicer fiksno vpeto kovinska mreža, se pa sovoznikovemu sedežu vseeno lahko poklopi naslonjalo, cel sedež pa se potem za kak decimeter poglubi, da nastane nekaj dodatnega prostora za prevoz kakršne-koli prtljage ali tovora; v osnovi je to namenjeno prevozu daljših predmetov ob pomični zaščitni mreži, ki pa je nobeden od testnih vozil ni imel. Tudi sicer je v majhni notranjosti precej uporabnih predalov in površin: zelo velik predal je pred sovoznikom, malih predalov je kar nekaj, mesta za pločevinke so tri in na sredini (na vrhu) armaturne plošče je po vzoru večjih dostavnikov skoraj nujna oprema - držalo za liste velikosti A4 za dokumentacijo tovora.

Bistvo teh dostavnikov je seveda v zadku. Dobre pol metra nad tlemi je ravno nakladalno dno, ki ga odkrijejo deljiva (nesimetrična) krilna vrata. Ta se lahko odpro za 90 in za 180 stopinj, da je tako lažje dostopen 2,5 kubičnega metra velik tovorni del skoraj kvadraste oblike. Do zaščitne mreže je dolžine za dober poldrugi meter. Če je dostop še premalo ugoden, ponujajo (za doplačilo) ena ali dvojna stranska drsna vrata enake širine kot pri Berlingu ali Partnerju prve generacije.

## Tehnični podatki

## I Citroën Nemo 1.4 HDi in Peugeot Bipper 1.4 HDi

**Citroën Nemo Furgon 1.4 HDi**  
**CENA:** (Citroën Slovenija, d. o. o.) 11.628 EUR  
**Osnovni model:** 12.588 EUR  
**Testno vozilo:** 12.588 EUR  
**Moč:** 50 kW (68 KM)  
**Pospešek:** 16,2 s  
**Največja hitrost:** 153 km/h  
**Povpr. poraba:** 6,1 l/100 km



### NAŠE MERITVE

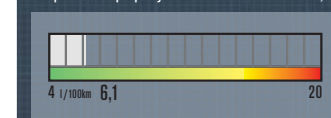
(T = 17 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 46 % / Stanje kilometrskega števca: 3.500 km)

**Vozne lastnosti**  
**Pospeški**  
 0-100 km/h: 16,2 s  
 402 m z mesta: 19,9 s (110 km/h)  
 1.000 m z mesta: 37,2 s (135 km/h)

**Prožnost**  
 50-90 km/h (IV.): 11,9 s  
 80-120 km/h (V.): 19,2 s

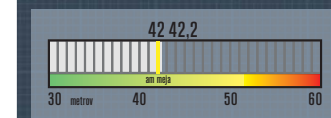
**Največja hitrost** 153 km/h (V. prestava)

**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 4,7  
 največje povprečje 8,8  
 skupno testno povprečje 6,1



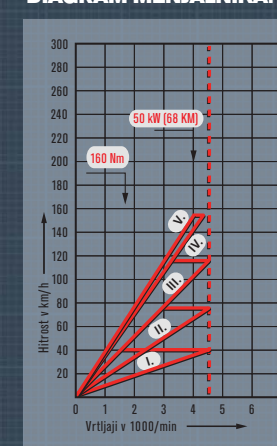
**Trušč v notranjosti** dB  
 Prestava III. IV. V.  
 50 km/h 62 62 60  
 90 km/h 70 66 65  
 130 km/h 70  
 Prosti tek 48

**Zavorna pot** m  
 od 100 km/h: 42,2 (AM meja 42 m)

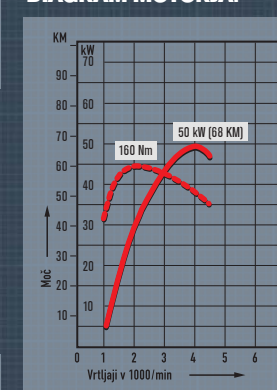


**Napake med testom**  
 ropotanje sovoznikovega sedeža

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

Skazi oči voznika dostavnika: bolj prijetno je že težko - lahkotno in hitro. Ampak samo skazi oči voznika dostavnika.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - gibna prostornina 1.398 cm<sup>3</sup> - največja moč 50 kW (68 KM) pri 4.000/min - največji navor 160 Nm pri 1.750/min. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 175/70/R14 T (Michelin Energy Saver). **Voz in obesa:** furgon - 3 vrat, 2 sedeža - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltogla prema, vijalni vzmeti, stabilizator - zavore spredaj kolutne (priliskane), zadaj kolutne - rajdni krog 9,9 m - posada za gorivo 45 l. **Mase:** prazno vozilo 1.165 kg - dovoljena skupna masa 1.700 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 152 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,9 s - poraba goriva (ECE) 5,7/3,8/4,5 l/100 km.

Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Šamsnite (skupno 278,5 l): 2 sedeža: 1 x nahrbtnik (20 l); 1 x letalski kovček (36 l); 1 x kovček (85,5 l), 2 x kovček (68,5 l)



### HVALIMO IN GRAJAMO

- zunanja majhnost
- razmeroma velika notranjost
- notranji predali
- poklopni sovoznikov sedež
- ergonomija in vožnja osebnega vozila
- mehanika
- prikupnost zunanosti
- rajdni krog
- notranji trušč
- slaba notranja osvetlitev
- mrtvi koti tik pred vozilo

### Končna ocena

V tem trenutku sta pohodila vse tekmece, kolikor jih sploh je. Turbodizel je optimalna izbira, prilagodljivost tovornega dela (doplačilo) pa dobrodošla možnost. In pelje se lahkotno kot majhen osebni avtomobil.

**Peugeot Bipper Furgon 1.4 HDi**  
**CENA:** (Peugeot Slovenija, d. o. o.) 11.628 EUR  
**Osnovni model:** 12.324 EUR  
**Testno vozilo:** 12.324 EUR  
**Moč:** 50 kW (68 KM)  
**Pospešek:** 16,4 s  
**Največja hitrost:** 153 km/h  
**Povpr. poraba:** 6,2 l/100 km

### NAŠE MERITVE

(T = 17 °C / p = 1.013 mbar / rel. vl. = 46 % / Stanje kilometrskega števca: 2.998 km)

**Vozne lastnosti**  
**Pospeški**  
 0-100 km/h: 16,4 s  
 402 m z mesta: 20,0 s (109 km/h)  
 1.000 m z mesta: 37,4 s (136 km/h)

**Prožnost**  
 50-90 km/h (IV.): 12,6 s  
 80-120 km/h (V.): 17,6 s

**Največja hitrost** 153 km/h (V. prestava)

**Poraba goriva** l/100 km  
 najmanjše povprečje 4,9  
 največje povprečje 8,5  
 skupno testno povprečje 6,2



**Trušč v notranjosti** dB  
 Prestava III. IV. V.  
 50 km/h 60 59 58  
 90 km/h 68 66 64  
 130 km/h 70  
 Prosti tek 46

**Zavorna pot** m  
 od 100 km/h: 43,8 (AM meja 42 m)



**Napake med testom**  
 brez napak



Dva motorja sta na voljo in brez dvoma bo turbodizel bolj iskan. Zanimivo je, da sta oba motorja iz koncerna PSA (glede na to, da je avtomobil v osnovi Fiatov), torej tudi 1,4-litrski turbodizelski HDi, ki je poganjal oba testna dostavnika. Zaradi tega stroja sta Nemo in Bipper do kakih 80 kilometrov na uro zadosti poskočna, da nista ovira v hitrejšem prometu. Turbodizel se do štiri tisoč motornih vrtljajev brez upiranja zavrti, do 4.600 pa že z odporom; v četrti prestavi je to že misijna nemogoče, v peti pa se zavrti največ do 3.900 vrtljajev v minuti in pomakne iglo merilnika hitrosti do 164 kilometrov na uro. Takrat motor porabi 10,3 litra na 100 kilometrov, sicer

pa je dosti bolj varčen: pri 160 kilometrih na uro (3.800 vrtljajev v minuti) porabi 9,7 litra na 100 kilometrov, pri 130 (3.100) 7,5 in pri 100 (2.400) štiri litra na 100 kilometrov.



Prazen, seveda, in po zagotovilih potovalnega računalnika.

Zelo dober je tudi menjalnik, tako s prestavnimi razmerji kot z gibi ročice, in zadosti natančen in neposreden je volanski mehanizem. Upošteva se zavore in podvozje, gre za zelo dober paket mehanike.

Dokler potencialni tekmeči ne predstavijo podobnega dostavnika, veliko pomeni že to, da je ta hip na voljo tako majhen, sodoben, varen, varčen in čist dostavniček, ki je vozen kot osebni avtomobil in je povrh še prikupnega videza. Pri dostavniki namreč ni pravljic, je le neusmiljen boj za kupce. Za zdaj sta Citroën in Peugeot v prednosti. <<