

Fiat Scudo



Variabilný interiér verzie kombi.

Elkom na záver jesennej sezóny, keď už prehneli všetky prezentácie a autosalóny, upriamil na seba pozornosť ďalší produkt priemerného partnerstva medzi Fiatom a PSA Peugeot-Citroen. Nový ľahký van bude vyrábať závod SEVEL Nord vo Valenciennes, uvedenie na trh je naplánované od januára 2007.

Nástupca prvého modelu Scudo, ktorý bol na trhu od roku 1995, je pochopiteľne po každej stránke o generáciu inde. Posádke poskytuje komfort na úrovni osobných vozidiel, je evidentne väčší, má vyššiu užitočnú hmotnosť a verzie kombi sú z hľadiska vnútorného priestoru variabilnejšie. Dvojmiestna alebo trojmiestna dodávka má varianty so základným a dlhým

rázvorom osí kolies a dve výšky karosérie. Objem uložného priestoru dosahuje 5 m³ až 7 m³ (pôvodne 4 - 5 m³), čím sa Scudo dostalo do priamej konkurencie napríklad s modelmi Renault Trafic, Opel Vivaro alebo VW Transporter. Vnútorná dĺžka skrine v závislosti od verzie podrástla na 2254 resp. 2584 mm (+120 mm a 160 mm). Komu by to nestačilo, konštruktéri vymysleli perfektné riešenie: vnútorný "tunel" pod strechou siahajúci až po čelné sklo. Potom sa do zavretého auta zmestia napríklad rúrky dlhé cez tri metre. Nový Fiat Scudo má užitočnú hmotnosť od 1000 kg do 1200 kg, kým predošlá generácia ponúkala iba 815 kg - 900 kg.

Scudo na prepravu osôb tiež môže mať štandardný alebo predĺžený rázvor a 5/6 resp. 8/9 sedadiel. Základný model Kombi Standard je určený na prepravu pracovných tímov vrátane náradia. Interiér verzie Panorama Family špecifikovali pre veľké rodiny, ktoré hľadajú nadpriemerne priestraný van. Tretí variant Panorama Executive koncipovali pre biznis v preprave osôb (kyvadlová doprava hotelletisko, prenajímajúc vozidlá aj s vodičom, cestovné kancelárie). Model s voliteľným vzduchovým odpružením zadnej nápravy má vonkajšiu výšku iba 1895 mm (1940 mm s listovými pružinami), takže sa bez problémov dostane do podzemných garáží v hoteloch či nákupných centrách. So Scudom sme v rámci prezentácie v okolí Turína už absolvovali niekoľko desiatok kilometrov po diaľnici aj zvladenou krajinou. Nebolo to veľa, no zaregistrovali sme, že výrobca si naozaj dal záležať na ergonomii aj akustickom či klimatickom komforte. K dispozícii sme mali van s motorom 2.0 Multijet 16v (120 k) a bolo to príjemné zveze-

nie s pohodlím riadenia na úrovni osobného auta. Motor je pružný, kultivovaný a dobre odhlučnený. Podľa pracovného nasadenia majú klienti na výber ešte aj 1.6 Multijet 16v (90 k), a 2.0 Multijet 16v (136 k) s filtrom pevných častíc.

V rámci triedy má nové Scudo veľmi dobrú úroveň prvkov pasívnej a aktívnej bezpečnosti: Nový brzdný systém s kotúčovými brzdami vpredu i vzadu, ABS a EBD, airbag vodiča (štandard pre všetky verzie) a v závislosti od trhov bude v základnej alebo príplatkovej výbave ESP s ASR, predný airbag, bočné i okenné airbagy. Novinka má tiež moderný systém ochrany proti zlodejom a ako dnes patrí k bontónu už aj v úžitkových vozidlách, medzi opциями je kompletná audio i telematická ponuka.

Rozmery, hmotnosti, objemy (van)
Vonkajšie rozmery: Dĺžka 4800 a 5130 mm, šírka 1900 mm (2190 mm vrátane zrkadiel), výška od 1890 do 2280 mm. Pohotovostná hmotnosť 1661 až 1775 kg, užitočná hmotnosť 1000 až 1200 kg. Objem skrine 5,6 a 7 m³. **Vnútorné rozmery nákladného priestoru:** dĺžka 2254 a 2580 mm, šírka 1600 mm, šírka medzi podbehmi 1240 mm, výška 1440 a 1750 mm, rozmery bočných posuvných dverí 920 x 1290 mm (š x v). Výška nakladacej hrany nad zemou 490 - 600 mm (podľa verzie).



Na svete je už aj prototyp Scudo pick-up.



Za volantom sa budete cítiť ako v komfortnom osobnom aute.



Korba má rozmery 1520 x 1410 x 400 mm (š x d x v).

Tata 4x4

Kto bol na poslednom nitrianskom salóne, možno si na voľnej ploche všimol malú expozíciu ľahkých úžitkových vozidiel indického značky Tata. My sme si jeden takýto pick-up požičali od dovozcu, firmy FOR CARS Dunajská Streda. Štýl prístrojov vráti vodiča generácie späť, ale nie je to nepríjemné stretnutie s minulosťou. Volant možno nastaviť výškovo, so sedadlom sa to nedá, viacfunkčné páčky pod volantom sú masívne a dobre sa ovládajú. Pravda, nemôžeme sa tváriť, že na prístrojovom paneli vidíme súčasné plasty, aj čalúnenie dverí je jednoduché s primárnymi kapsami. No ani auto sa netvári, že je viac, než pracovné náradie.

V teréne Tata 4x4 jazdí bez rozpakov a rýchlo dobehne body stratené v súťaži krásy. Pochodil s nami po malokarpatských vrškoch a keďže neskorá jeseň nebola skúpa na zrážky, ľahko sa dal simulovať pracovný režim, pre ktoré je terénny pick-up stavaný: prudké stúpania, jamy v ceste, kamenitý povrch, blato, hlboké kolajny... Prostredie, v ktorom sa budú pohybovať potenciálni zákazníci z oblasti energetiky, lesného a vodného hospodárstva, ľudia z horských chat. Možno sa niekto uskrnie, no malé nákladniaky s veľkou priechodnosťou môžu byť veľmi užitočné aj na rovine. Napríklad v susednom Maďarsku značku Tata dobre poznajú poľnohospodári - veď rozmočené pole vie byť tiež riadne náročným terénom.

"Off-roadové argumenty" indického vozidla sú dobré: nájazdový uhol vpredu/vzadu 34°/24°, prejazdový uhol 21°, stúpanosť 72% (svah so sklonom 32 stupňov) a svetlá výška podvozka 210 mm. Má dlhý rázvor (3150 mm) a priemer otáčania 14,5 m mu nepridáva na obratnosti, ale o to lepšie drží v teréne stopu. Pohon 4x4 má dva režimy (do rýchla a s redukciou), ktoré sa volia spínačom na prístrojovom paneli a zapnú sa aj za



jazdy elektricky. Opačný postup je na dnešné časy zastaraný - treba zastaviť a prejsť opačným smerom niekoľko metrov, aby sa náboje predných kolies dostali do voľnobežnej pozície. Najviac nás zaskočil výkon motora iba 64 kW (90 k). Pre auto s celkovou hmotnosťou takmer tri tony to predsa nemôže stačiť! Napodiv, pohonný reťazec je solídne zohratý a odstupňovanie prevodovky dobre využíva poten-

ciál motora. Pri relatívne malom zdvihovom objeme 1948 cm³ dosahuje maximálny krútiaci moment 200 Nm pri otáčkach 2550 1/min. Keď išlo do toho, po zapnutí redukcie sa auto presvedčivo prehrabalo tadiaľ, kadiaľ ho poslal vodič.

Zopakujeme myšlienku z úvodu: Nie je to imidžový model a ako vozidlo pre voľný čas poskytuje limitovaný komfort. Takže prečo uvažovať o indickom aute? Napríklad kvôli úžitkovým vlastnostiam a cene. Už od

480.000 Sk (bez DPH) je na našom trhu ľahký terénny nákladniak s nosnosťou okolo 1000 kg, s vypínateľným pohonom 4x4, redukciou, so svorným diferenciálom zadnej nápravy a zárukou na 3 roky alebo 100.000 km. Tip pre ľudí, ktorí potrebujú pracovný pick-up na každý deň i do náročných podmienok.



Štýl prístrojov vráti vodiča generácie späť, ale nie je to nepríjemné stretnutie s minulosťou.



Jednoduché čalúnenie dverí s primárnymi kapsami.

Vypredaný Dakar

Dakarská horúčka v decembri vrcholila. Aké boli posledné správy pred štartom? Organizátori 29. ročníka zaregistrovali rekordný počet 525 vozidiel, účastníci sú zo 42 krajín z celého sveta, teraz dokonca aj z Číny, Thajska, Mexika či Mauretánie. Veľká časť jazdcov je na Dakare prvý raz (38% v triede motocyklov a 10% posádok automobilov sú nováčikovia) a vekový priemer štartového poľa signalizuje, že prestížny motoristický maratón láka i mladých ľudí - až 40% prihlásených má od 18 do 38 rokov.

Na predbežnej štartovej listine bolo až 80 truckov a množstvo zručných mien, čo sľubuje napínavé súboje. Medzi favoritov patrí tím Kamaz

ceyom (MAN), ktorý bol na minulom ročníku druhý, po vynútenej ročnej pauze bude chcieť povedať svoje i Ginaf Rally Power - nasadzuje kvarteto vozidiel. Podceňovať nemožno ani DAF Hansa Beksa či Sugawaru a jeho Hino. Z Čiech vyrazili na africký maratón tri tímy:



Trio truckov Ginaf z tímu Jana de Rooya.



Vysoký kurz má holandský Exact MAN Team a Hans Stacey, ktorý sa na Dakare 2006 skončil druhý.

Letka Racing Team s dvoma Tatrami (Tomáš Tomeček a českobrazílska posádka s pilotom Androm de Azevedom), Loprais Tatra

Team s Alešom Lopraisom (synovec legendárneho Karla Lopraisa) a Liaz Martina Macíka. Dakar 2007 štartuje 6. januára v Lisabone, jazdci absolvujú na európskom kontinente prvé 2 zo 14 etáp a potom sa karavána presunie do Afriky. Trať meria 8696 km, z čoho 5010 km tvoria špeciálne skúšky a vedie cez Maroko, Mauretániu, Mali až do cieľa v senegalskom hlavnom meste Dakar, kde účastníci dorazia 21. januára.

Master s tromi kamióňmi a päťnásobným víťazom Dakaru Rusom Čaginom. Tri trucky Ginaf vsádza do hry ambiciózný Jan de Rooy. Určite treba počítať s Hansom Sta-

Intouro a Conecto

V rámci novembrovej výstavy Best Bus Vienna 2006, na ktorej spoločnosť EvoBus prezentovala odborné verejnosti svoju aktuálnu ponuku autobusov Mercedes-Benz a Setra, mali premiéru dva nové modely: Intouro a Conecto.

Nový autobus Mercedes-Benz Intouro je určený najmä pre medzimestské a školské linky. Na trh prídú začiatkom roka 2007 a dodávať sa bude ako dvojnápravové vozidlo s dvoma dverami s celkovou dĺžkou 12.140 mm (polomer otáčania 20,98 m) pre 55 sediacich cestujúcich alebo vo verzii Intouro M (12.980 mm, polomer otáčania 23,12 m) pre 59 cestujúcich. Oba varianty majú výšku 3360 mm a šírku 2550 mm. Poháňajú ich bude 7,2-litrový radový šesťvalcový motor s výkonom 210 kW a krútiacim momentom 1120 Nm s technológiou BlueTec na báze SCR. Prevodovka je mechanická šesťstupňová.

Intouro ponúka cestujúcim veľmi dobrú úroveň pohodlia vďaka prispôbenému podvozku s technikou diaľkových autobusov, výške interiéru 2,17 m a 500 mm širokej chodbičke. Novo vyvinuté sedadlá majú modulárny systém operadla a pohodlné čalúnenie, pričom poskytujú telu aj solídnu bočnú oporu.

Nizkopodlažný mestský autobus Mercedes-Benz Conecto so zariadením "kneeling" (kneeling = klaknutie) sa na zastávkach nakloní k chodníku a výšku podlahy 320 mm resp. 340 mm (uprostred a vzadu) zmenší ešte o ďalších 70 mm. Nizkopod-



lažná koncepcia a dvere široké 1250 mm umožnia plynulú výmenu cestujúcich aj na frekventovaných mestských linkách. Conecto s dĺžkou 11.950 mm (šírka 2550 mm, výška 3060 mm, vnútorná výška 2310 mm a priemer otáčania 21,54 m) sa začne dodávať v polovici roku 2007, ku koncu roka bude k dispozícii aj 18-metrový klbový variant. Interiér novinky je vyhotovený z estetických, trvácnejších a lepšie čistiteľných materiálov. Ľahké sedadlá autobusu sú upevnené na bočnú stenu cez konzolový nosník. Medzi radmi sedadiel tak vzniká veľký priestor pre nohy a zároveň sa výrazne uľahčí čistenie podlahy. Autobus má výnimočne tichý chod a ľahko sa s ním manévruje aj v centre mesta. Optimálnu ochranu pred koróziou počas celej doby životnosti vozidla garantuje kata-



forézna úprava skeletu. Autobus so 6,4-litrovým 210-kilowattovým motorom odvezie 26 sediacich a 68 stojacich cestujúcich. Radenie zabezpečuje buď štvorstupňová automatická prevodovka Voith, alebo šesťstupňová automatika ZF.

