



Gelungene Proportionen: Der lange und hohe Fiat Scudo Maxi ist eine adrette Erscheinung unter den Transportern.

Dach-Gesellschaft

Ein schnittiges Hochdach krönt den größten Scudo.

Bisher eher am Rande seines Segments angesiedelt, will der Fiat Scudo hoch hinaus. In diesem Fall ist dieses Ziel durchaus wörtlich zu nehmen – ein Hochdach krönt die größte Variante. Drunter steckt der Scudo mit langem Radstand, macht gut fünf Meter Länge und nun 2,3 Meter Höhe.

Die Innenhöhe des Laderaums wächst in der neuen Variante um rund 30 Zentimeter auf exakt 1,7 Meter, ergibt annähernd Stehhöhe. Und sieben Kubikmeter Volumen – angesichts des Wagenformats nicht üppig, aber doch ansehnlich. Zumal praktische Details hinzukommen. So findet sich vorn in der Dachnase über dem Fahrerhaus eine praktische Ablage. Derlei Fächer kennt man aus großen Transportern, ideal für Zurrgurte oder anderes Zubehör. Strom gibt's im Fond per Steckdose in der Ecksäule hinten rechts.

Richtig beladen. Trotz Hochdach ist das Thema Beladen beim hohen Scudo eine zwiespältige Angelegenheit. Zwar reichen die Heckflügeltüren bis hinauf unter das Dach, doch die von Haus aus recht schmale Schiebetür wächst nicht mit, entpuppt sich als eher knappe Ladeluke. Wer die aufpreispflichtige Trennwand ordert, schränkt das Durchlademaß zusätzlich ein. Andererseits darf der Fahrer dem größten Scudo getrost einiges aufbürden – 1,1 Tonnen Nutzlast bei knapp drei Tonnen Gesamtgewicht, da kann sich mancher Wettbewerber eine Scheibe abschneiden. Acht Zurrösen verteilt Fiat zur Sicherung der Fracht auf dem Boden. Oben reihen sich als Versteifung zahlreiche Dachspriegel aneinander. Draußen fügt sich das hohe Dach optisch bestens ein: Vorn nimmt es exakt die Linie der stark geneigten Frontscheibe auf, hinten die Kontur des steilen Hecks. Auch seitlich setzt der Deckel fast nahtlos an. Anpassung und Verarbeitung sind prima.

Sieht alles besser aus. Auch die Proportionen des Scudo stimmen jetzt. Sah der Vorgänger mit Riesen-Radstand eigenwillig aus, so passt nun alles harmonisch zusammen. Das Hochdach besteht aus Blech, also entfallen Diskussionen über die Lackfarbe oder ein eventuelles Vergilben des Oberteils nach mehreren Jahren Einsatz.

Auch vorn tritt der Scudo großzügig auf, bringt eine reichhaltige Ausstattung mit Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber und elektrisch verstellbare Außenspiegel, zweifach justierbares Lenkrad und eine Höheneinstellung für den Fahrersitz – angesichts dieser enormen Serienausrüstung bleibt die Wunschliste sehr klein. Im grauen, ansehnlich verarbeiteten Kunststoff-Umfeld freut sich der Fahrer über schwarzblau gemusterte Sitzbezüge – ein Hauch von italienischem Schick. Wer dann die Preise vergleicht, bekommt große Augen: Knapp über 20.000 Euro netto verlangt Fiat, ein ver-



Angemessen: Die mittlere Motorisierung mit 88 kW (120 PS) aus zwei Liter Hubraum sollte es schon sein. Diese ist gut für 160 km/h. *(oben links)* Mehr Van als Transporter: Der Fahrerplatz des Scudo ist eher knapp geschnitten. *(oben)* Langer Radstand, hohes Dach, knapp drei Tonnen Gesamtgewicht: Fertig ist der Scudo Maxi. *(links)* Die Heckflügeltür gibt eine große Öffnung bis unter die Dachkante frei. *(rechts)*

gleichbarer Vito kostet laut Liste rund 4.000 Euro mehr, ein Trafic immer noch etwa 2.000 Euro.

Das lässt Luft für Sonderwünsche. Gönnen sollte sich der Käufer angesichts des Günstig-Preises den Zweiliter-Turbo-diesel mit 88 kW (120 PS); die Serienmaschine mit nur 1,6 Liter Hubraum und 66 kW (90 PS) ist nur für Wenigfahrer auf Kurzstrecken akzeptabel. Im Mehrpreis von netto 1.200 Euro steckt neben der stärkeren Maschine mit ihren 300 statt 180 Nm Durchzugskraft auch ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Damit marschiert der Scudo flott und sparsam, obgleich ihn lange Antriebsübersetzungen ein wenig temperamentlos erscheinen lassen. Nach aller Erfahrung kostet das Plus an Motorleistung je nach Einsatzgebiet keinen Tropfen Diesel mehr, führt aber zu deutlich entspannterem Fahren in Begleitung einer erheblich sympathischeren Geräuschkulisse.

Gutes Sicherheitspaket. Zur Entspannung trägt auch das sichere Fahrverhalten bei. Hinzu kommen sehr wirksame und gut dosierbare Bremsen. Und der Fahrer muss dem Scudo schon Gewalt antun, um ihn in den Regelbereich des aufpreispflichtigen ESP zu bringen. Dass der

elektronische Schleuderschutz über eine Beladungserkennung verfügt, zählt zu den besonderen Pluspunkten bei Transportern mit Hochdach und ihrem entsprechend hohen Schwerpunkt.

Er lässt sich mit einem raren Extra ein ganzes Stück verringern: Für 900 Euro Mehrpreis gleitet der Scudo sanft auf einer luftgefederten Hinterachse. Die Gesamthöhe des Transporters sinkt mit diesem Zubehör leer wie beladen auf konstant 2,2 Meter. Und der Ladeboden liegt nur noch knapp 50 Zentimeter über der Fahrbahn. Wählt der Käufer für weitere 200 Euro die so genannte Up-Down-Funktion, kann er ganz nach Wunsch die Ladekante per Tastendruck um weitere Zentimeter absenken oder auch anheben. Die Bedientaste dafür ist im Laderaum an der hinteren Ecksäule rechts angebracht. Doch Luftfederung bedeutet nicht nur, dass sich der Scudo in einen Flachmann verwandelt, vor allem ebnet sie unge-

TECHNISCHE DATEN
Fiat Scudo 120 Multijet
Maße und Gewichte Länge 5.135 mm; Breite 1.895 mm; Höhe 2.276 mm; Radstand 3.122 mm; Laderaum Länge/Breite/Höhe 2.584/1.560/1.700 mm; Leergewicht/Nutzlast/zul. Gesamtgewicht 1.838/1.125/2.963 kg
Antriebsstrang Motor: Vierzylinder-Dieselmotor, Hubraum 2 l, Leistung 88 kW (120 PS) bei 4.000/min, Drehmoment 300 Nm bei 2.000/min. Antrieb: Vorderradantrieb, manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung.
Fahrwerk Achsen: vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, hinten Torsionsachse, Schraubenfedern. Bremsen: Vorn und hinten Scheibenbremsen, ABS, wahlweise ESP. Reifen/Räder: Reifen 215/60 R 16 C. Wartung/Preis: Wartung: Ölwechsel-Intervall 30.000 km. Preis:20.250,- Euro*
<small>*Preis ohne Mehrwertsteuer</small>

pflegte Pisten ein. Kopfsteinpflaster zum Beispiel meistert die Luftfederachse souverän. Das passt – denn zwar strebt der Scudo nach oben – doch Bodenhaftung sollte er dabei behalten.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com