



Fiat Scudo

Italienische Reise

Die Karosserie des neuen Scudo und seiner Kollegen ist ungewohnt elegant geformt.

Komfortabel, flott und in Maßen geräumig:
Der neue Fiat Scudo kreuzt Vans und Transporter.

Sanft gleitet der Transporter in voller Fahrt über die Autobahn von Turin in Richtung Asti. Der Frachtraum des Kastenwagens ist leergefegt, trotzdem filtert das Fahrwerk die typischen kurzen Stöße bei schneller Fahrt gekonnt weg. Transporter müssen nicht bockig sein, der neue Fiat Scudo beweist es. Die Tachonadel pendelt um 160 km/h, der Drehzahlmesser zeigt gemäßigte 3.200 Touren, weit entfernt von der Nenn-drehzahl. Unter der Haube ein Zweiliter-Turbodiesel mit 88 kW (120 PS), dazu ein

Sechsgang-Schaltgetriebe – passt. Vom Motorgeräusch ist fast nichts zu vernehmen, nur poltert das Fahrwerk auf Unebenheiten vernehmlich, die großen Blechflächen des Kastenwagens melden die Geräusche unüberhörbar weiter, auch der Wind rauscht ein wenig. So lässt es sich aushalten, lange aushalten. Doch wie schnell darf man eigentlich mit einem Dreitonner auf einer freien italienischen Autobahn fahren? Also lieber Gas weg, entspannt und fast gemütlich rollen, währenddessen den Scudo erforschen.

Nicht nur der Fahrkomfort ist ungewöhnlich gut, sowohl er als auch die tiefe Sitzposition ohne eine hohe Konsole unter dem Gestühl ähneln einem PKW – da wird die Abstammung von einem Van deutlich. Der Fiat Ulyssé lässt grüßen, er liefert zusammen mit seinen baugleichen Kollegen die Plattform für die neuen kompakten Transporter der Dreiergruppe Fiat Scudo, Citroën Jumpy und Peugeot Expert. Man merkt es der langen und schlanken Motorhaube an, der schrägen Windschutzscheibe, dem eleganten Er-



**Der Laderaum fasst mit Maximum 7,0 m³ –
die große Nase schränkt die Länge ein. (oben)
Der neue Scudo macht auch von hinten eine
prima Figur. (unten)**

scheinungsbild. In der Kabine haben die Entwickler für Fahrer und Beifahrer reichlich Platz gelassen, selbst wenn optional eine vollflächige Trennwand anstelle des serienmäßigen schmalen Gitters hinter dem Fahrersitz montiert wird. Dank des höhenverstellbaren Sitzes und

Nicht nur beim Fahrkomfort wird die Abstammung vom Van sichtbar.

einem zweifach verstellbaren Lenkrad findet jeder Scudo-Lenker eine passende Sitzposition. Der wahlweise lieferbare Doppelsitz jedoch zeigt eher symbolischen Charakter, der Abstand zwischen Mittelkonsole und Sitzplatz fällt gering aus.

Neuer Scudo: Maße, Gewichte und Preise

Modell	Kastenwagen L1/H1	Kastenwagen L2/H1	Kastenwagen L2/H2	Kombi L1/H1	Kombi L2/H1
Radstand	3.000	3.122	3.122	3.000	3.122
Länge/Breite/Höhe, mm	4.805/1.895/1.942	5.135/1.895/1.942	5.135/1.895/2.276	4.805/1.895/1.942	5.135/1.895/1.942
Laderaum, L/B/H, mm	2.254/1.600/1.449	2.584/1.600/1.449	2.584/1.600/1.750	2.260/1.600/1.449	2.560/1.600/1.449
Ladevolumen, m ³	5,0	6,0	7,0	0,33-0,52	0,7-1,2
Leergewicht, kg*	1.661	1.680	1.700	1.733	1764
Nutzlast, kg	1.000/1.200	1.200	1.200	950	950
Zul. Gesamtgewicht, kg	2.661/2.861	2.880	2.900	2.683	2714
Sitzplätze	2-3	2-3	2-3	5-9	5-9
Grundpreis, Euro**	18.300,-	19.350,-	20.250,-	20.600,-	21.100,-
Aufpreis 120 Multijet/ 140 Multijet DPF**	1.200,-/2.500,-	1.200,-/2.500,-	1.200,-/2.500,-	1.200,-/2.500,-	1.200,-/2.500,-

* ohne Fahrer; **Alle Preise ohne Mehrwertsteuer

Die Instrumentierung verzichtet auf Spielereien wie mittig angebrachten Armaturen, im Unterschied zu den Vans geht's im Scudo funktionell zu. Den Kombis der schickeren Sorte gönnt man immerhin flott gezeichnete, farbig hinterlegte Uhren. Zur umfangreichen Serienausstattung zählen Zentralverriegelung sowie elektrisch betätigte Fensterheber und Außenspiegel, schon der einfachste Kastenwagen ist mit all dem generös ausgestattet. Die Materialien im Cockpit sind sachlich, fassen sich angenehm an. Ablagen gibt's reichlich, einschließlich einer Dachgalerie. Jedoch sind Papiere im Format DIN A 4 nur mühsam zu verstauen, kein Vergleich zum größeren Ducato.

Lange Motorhaube und tiefe Sitzposition führen zu einer gewissen Unübersichtlichkeit: Der vordere Wagenabschluss ist nur vage zu erahnen, nach unten breit auslaufende A-Säulen ohne die andernorts üblichen kleinen Van-Fenster schränken den Blick nach schräg vorn ein. Nach hinten sieht es besser aus, zumindest beim Kastenwagen: Er verfügt über Außenspiegel mit geteilten Gläsern, der Kombi bescheidet sich mit einteiligen Spiegeln.

Franko-Italiener. Nichts gegen das gleichmäßige Dahinschnüren auf der Autostrada, schnell stellt sich heraus, dass der Scudo mit seiner mittleren Motori-

sierung und der schnittigen Karosserie hier gut mithalten kann. Das wahre Transporterleben spielt sich anderswo ab. Also runter von der Autobahn, hinein in die rebenbewachsenen Hügel des Piemont. Einige der feinsten Tropfen kommen aus dieser Gegend, angeführt vom Barolo und Barbaresco. Trüffel wachsen hier und andere Leckereien. Auch automobile Feinschmecker werden in Norditalien fündig. Der Scudo jedoch wird in Nordfrankreich gefertigt. Wenn bei einem Lieferwagen oder Transporter Fiat draufsteht, muss die Herkunft nicht unbedingt italienisch sein.

Auf Landstraßengeschlängeln entpuppt sich der Scudo nicht gerade als Kurvenflitzer, der Radstand ist lang, der Wendekreis des Fronttrieblers entsprechend üppig. Auch wenn die Entwickler zu einem Trick gegriffen haben: Die hier erprobte Langvariante des Fiat misst im Radstand nur wenige Zentimeter mehr als die Kurzausgabe, der hintere Überhang macht den Löwenanteil des Wachstums aus. Doch wenn's ganz eng zugeht, muss der Fahrer mitunter zurückstoßen - mit gut fünf Meter Länge und fast 2,3 Meter Höhe flutscht hier kein Kleinwagen durch Engstellen. Kräftige Stoßfänger vorne wie hinten verhindern beim Rangieren größere Blessuren. Es geht ums Geld: Fiat strebt die Vollkaskoklasse 15 an, das wäre anspruchsvoller Klassenrekord, würde die Versicherungskosten erheblich senken.

Plus des Transporters: Das Lenkrad liegt gut zur Hand, der Scudo benimmt sich folgsam. Seinem Fahrwerk ist auch auf der Landstraße die französische Her-



Die mittlere Motorisierung mit 88 kW (120 PS) steht dem Scudo ausgezeichnet.

Neuer Scudo: Motor und Antrieb

Motor	90 Multijet	120 Multijet	140 Multijet DPF
Bauart/Zylinder	Reihe/4	Reihe/4	Reihe/4
Hubraum, cm ³	1560	1997	1997
Leistung kW (PS)/min	66 (90)/4000	88 (120)/4000	100 (136)/4000
Max. Drehmoment, Nm/min	180/1750	300/2000	320/2000
Getriebe	5-Gang	6-Gang	6-Gang
Antrieb	Vorderachse	Vorderachse	Vorderachse
Höchstgeschwindigkeit, km/h	145	160	170
0-100 km/h, s	21,1	15,4	13,8
Normverbrauch, Schnitt, L/100 km	7,2 Diesel	7,2 Diesel	7,4 Diesel

kunft anzumerken: Der leere Kastenwagen federt erstaunlich mild, ebnet Holperstrecken gekonnt ein. Für die Kombination der Radaufhängung aus Sanftmut und Poltergeist ist die schraubengefederte Torsions-Hinterachse verantwortlich, eine Übernahme aus den Vans.

Französischer Provenienz sind auch die Motoren, sie ducken sich tief unter der knapp ausgeschnittenen Motorhaube. Auch an deftigen Steigungen passen die 88 kW (120 PS) nach Maß. Mit dieser Ma-

schine ist der Scudo vergleichsweise flott und zugleich komfortabel unterwegs, der Motor arbeitet herausragend lauffruhig. Ohne jeden Protest beschleunigt die Maschine aus niedrigsten Touren, scheut auch nicht hohe Drehzahlen von weit über 4000 Umdrehungen. Ein prima Triebwerk, dazu auch noch hervorragend gedämmt. Das schwächere Triebwerk mit 66 kW (90 PS) aus 1,9 l Hubraum scheint für einen anständig gewachsenen Transporter etwas schmalbrüstig. Die stärkste Ausgabe mit 100 kW (136 PS) muss nicht sein, es sei denn, der Käufer schätzt sie wegen des hier serienmäßig eingebauten Partikelfilters.

Anständig viel Nutzlast. Bei den zwei stärkeren Dieselmotoren übernimmt

ein manuell betätigtes Sechsganggetriebe die Kraftübertragung. Es versteht sich von selbst, dass der Schalthebel in Form eines Joysticks aus dem Cockpit ragt. Bei so viel Erfahrung erstaunt es dann, dass die Schaltung ein wenig widerspenstig arbeitet.

Weiter hinten ist der Laderaum zwar im Vergleich zu den Vorgängern deutlich gewachsen, fällt indes in Anbetracht des Wagenformats nicht üppig aus. Je nach Karosserievariante fasst der Kastenwagen zwischen 5 und 7 m³, ein VW Transporter ist geräumiger. Ursache ist der vergleichsweise lange Vorderwagen von Scudo und Kollegen, erschränkt die Länge ein. Wer etwa Rohre transportiert, profitiert von einem Trick: Oben im Fahrerhaus führt ein Schacht nach vorn, vergrößert die Ladelänge auf diese Weise um gut einen halben Meter.

Doch auch das Einladen fällt nicht ganz so einfach wie anderswo: Die Schiebetür misst in der Breite nur 92 cm, wird oben durch die nach hinten auskragende Trennwand weiter eingeschränkt. Hinten muss der Fahrer die Flügeltüren zur Erweiterung der Öffnung an Bügeln ausklinken – das können Ducato und Konsorten besser, da genügt der Daumen- druck auf einen Knopf. Die Schulterbreite des Transporters ist dagegen ist deutlich gewachsen, die Seitenwände ragen nun fast senkrecht auf. Ein Vorteil für Einbauten im Kastenwagen, ein Plus ebenfalls für den Kombi: Hier finden Passagiere auf den Außensitzen im Fond viel mehr Platz vor als in den Vans, den Grün-



Das Cockpit ist recht freundlich gehalten und bietet Fahrer und einem Beifahrer reichlich Platz.

derväteren des neuen Konsortiums. Im Kastenwagen mit langem Radstand erweitert auf Wunsch ein Hochdach den Raum. Es wird aus Blech in Wagenfarbe gefertigt, die Montage übernimmt Karoseriespezialist Gruau.

Bei Einpacken schließlich gibt's keine Hemmungen: Rund 1,0 bis 1,2 Tonnen Nutzlast sind ausgesprochen anständig für diesen Transporter, den es nicht nur in zwei Längen, sondern ebenfalls in zwei Nutzlastklassen gibt. Schön wär's gewesen, man hätte sich im Piemont den Laderaum mit ein paar Weinkisten füllen können und die edlen Tropfen gleich nach Hause expediert. Und dabei drauf geachtet, ob das Fahrwerk sein Sanftmut behalten hätte, ob es der Motor trotz langer spritsparender Übersetzung souverän über die Alpen schafft. Diesmal hat's dazu nicht gereicht – Fortsetzung folgt.

RANDOLF UNRUH

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