

Przestronne, ładowne

Dzięki uniwersalnym nadwoziom sprawdzają się jako samochody rodzinne oraz małe auta dostawcze, idealne do wakacyjnych wojaży oraz do pracy w firmie. Który z nich najlepiej spełni tę rolę?



▽ Ford Connect 1.8 TDCI

- ▷ Moc: **90 KM**
- ▷ 0-100: **15,9 s**
- ▷ V maks.: **158 km/h**
- ▷ Cena: **od 75 520 zł**

▽ Fiat Doblò 1.9 JTD

- ▷ Moc: **105 KM**
- ▷ 0-100: **13,5 s**
- ▷ V maks.: **164 km/h**
- ▷ Cena: **od 56 900 zł**

Mimo że klasę aut wielozadaniowych zapoczątkowała para Peugeot Partner i Citroën Berlingo (debiut w 1998 roku), to pomysł na budowę samochodu dostawczego na bazie „osobówki” jest znany od dawna. W latach 90. popularne były Renault Rapid i Citroën C15, a na przełomie lat 70. i 80. na polskich drogach rolę auta wielozadaniowego pełniła pięciomiejscowa Syrena Bosto (ładowność 450 kg).

W naszym teście do walki o tytuł najlepszego auta stają nowy Fiat Doblò, dobrze znany na rynku Opel Combo Tour i

dostępny od ubiegłego roku Ford Connect Tourneo w wersji dostawczo-osobowej z wydłużonym rozstawem osi i podniesionym dachem.

Jedna klasa, trzy różne pomysły na przestrzeń

O ile Doblò i Connect to samochody mające własną konstrukcję auta dostawczego, o tyle Combo to pojazd zbudowany na platformie Corsy. I właśnie ta cecha sprawia, że kierowca szybciej się z nim oswaja. Deska rozdzielcza, rozmieszczenie wskaźników i przełączników są dobrze zna-

ne. Nisko osadzony fotel sprawia, że kierowca Combo ma poczucie, że prowadzi pojazd osobowy. Z kolei wyższa pozycja za kierownicą Connecta i Doblò ma również zalety. Łatwiej zajmując miejsce wewnątrz, co przy pracy zaopatrzeniowca ma niebagatelne znaczenie. W dodatku na dłuższych trasach nogi się mniej męczą, a widoczność we wszystkich kierunkach jest bardzo dobra.

W autach wielozadaniowych na równi ważne są przestrzeń dla pasażerów i pojemność bagażnika. Ten kompromis najbardziej udało się konstruktorom

Forda. Connect o większym rozstawie osi i podwyższonym dachu bez trudu pokonuje rywali. Nie dość, że jest pojemny, to w dodatku z ładownością wynoszącą 800 kg może posłużyć jako miniczyżarówka. Zaledwie 80 l mniejszym bagażnikiem dysponuje Fiat, ale już jego ładowność jest o 200 kg mniejsza. Na tle konkurentów błado wypada dostawczy Opel. Może zabrać o ponad 300 kg mniej ładunku niż Connect, a do tego towar nie powinien mieć dużych gabarytów (bagażnik mniejszy od Connecta o 320 l, od Fiata o 240 l).

Wykończenie bagażnika Forda jest dość toporne. Na podłodze znalazła się wykładzina z twardego tworzywa, które ma tendencję do zarysowań. Ale za to łatwo ją utrzymać w czystości, wystarczy kilka ruchów szczotką. Znacznie estetyczniej wykończono kufer Doblò, choć tu z kolei zabrakło wykładziny na osłonięcie blaszanych nadkoli. Najlepszą estetyką może pochwalić się Combo. W testowej wersji auto miało dwukolorową tapicerkę siedzeń pasy bezpieczeństwa w czerwonym kolorze oraz srebrne wykończenie konsoli środkowej.

i komfortowe



▽ Opel Combo 1.7 CDTI

- ▷ **Moc: 100 KM**
- ▷ **0-100: 12,0 s**
- ▷ **V maks.: 170 km/h**
- ▷ **Cena: od 66 500 zł**

Dostęp do bagażnika Opla możliwy jest poprzez dwuskrzydłowe drzwi tylne lub przesuwane, prawe boczne. Druga para bocznych drzwi w wersji Enjoy wymaga dopłaty 1600 zł. Za dodatkowe 1200 zł można mieć także składanie siedzenia przedniego (system Flex Cargo). Również w Fordzie do bagażnika dostaniemy się przez dwuskrzydłowe drzwi tylne, które mają przydatną funkcję blokowania występuje para drzwi z obydwu stron pojazdu. Doblò z kolei wyposażono w tylną pokrywę

unoszoną do góry, a drzwi dwuskrzydłowe standardowo pojawiają się w przypadku wersji z podwyższonym nadwoziem. Para bocznych, przesuwanych drzwi w wersji Dynamis jest seryjna.

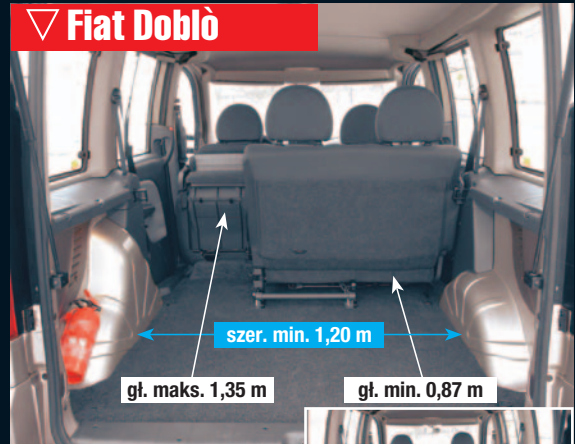
Czy 100 KM to wystarczający napęd?

Wielozadaniowe samochody nie muszą być mistrzami sprintu spod świateł, ale powinny sprawnie przewozić 5 osób lub mieć siłę, aby przetransportować ładunek ważący nawet 800 kg. Dlatego idealnym źródłem napędu będzie silnik wyso-

kopreżny z wysokim momentem obrotowym.

Najsprawniej przemieszcza się Combo, pod maską którego znalazła się nowoczesna, 16-zaworowa konstrukcja dysponująca 100 KM. Silnik ten ma najmniejszą pojemność, ale z kolei największy moment obrotowy. Dynamicznie rozpędza ważące 1,4-tony auto. Nie ma kłopotów z wyprzedzaniem, choć trzeba silnik utrzymywać na wysokich obrotach ze względu na dziurę turbinową. Jednostka zachowuje umiar w zużyciu paliwa. W teście zadowolili się spalaniem rzędu 6,9 l/100 km. ▶

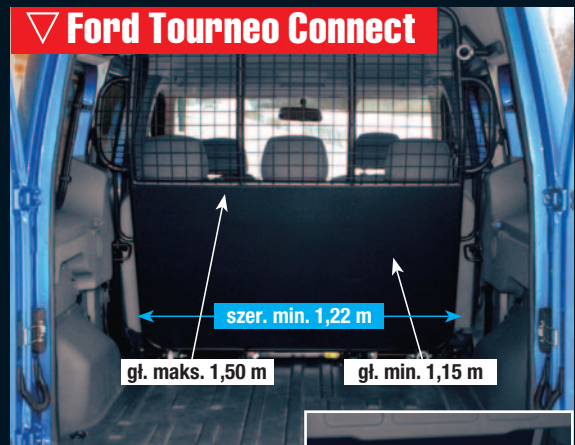
▽ Fiat Doblò



Spora przestrzeń: min. 750 l, maks. 3000 l. Ładowność użytkowa to 600 kg. Dostęp do bagażnika po podniesieniu tylnej pokrywki. Krawędź załadunku jak u konkurentów



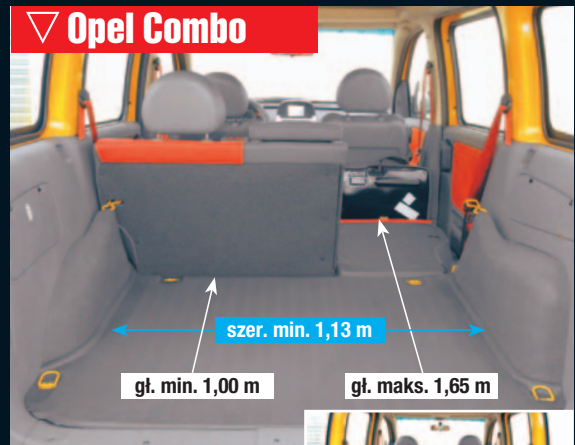
▽ Ford Tourneo Connect



Lider w kategorii bagażnika: poj. min. 830 l, maks. 3007 l. Ładowność o 200 kg wyższa niż w Fiacie. Gumowa wykładzina pozwala utrzymać porządek, ale łatwo się rysuje



▽ Opel Combo



Na tle konkurentów przestrzeń bagażowa wypada błado: min. 510 l, maks. 2695 l. Ładowność wynosi 490 kg. Po rozłożeniu tylnych foteli uzyskuje się płaską podłogę



Trzy auta dostawcze

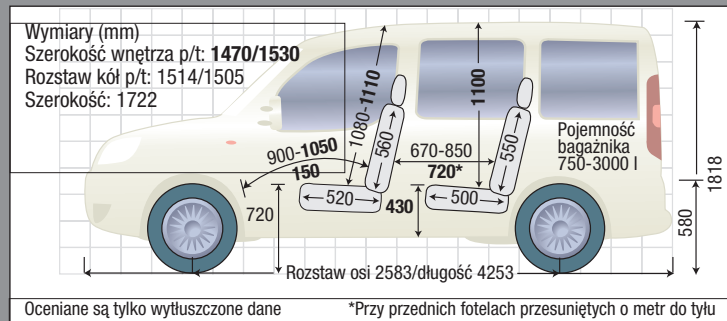
▽ Fiat Doblo



Regulacja kolumny kierowniczej w pionie. Materiały przeciętnej jakości, ale za to dobrze spasowane. Poręczny lewerek skrzyni biegów



W Doblo sporo miejsca na drobiazgi. Mimo airbagu pasażera wygospodarowano dwa schowki (jeden zamykany). Pod sufitem przydatna półka



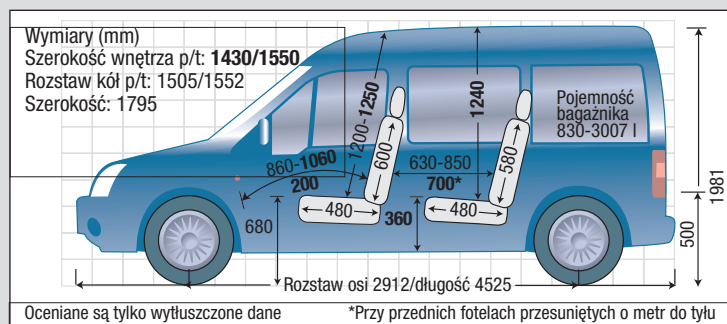
▽ Ford Tourneo Connect



Mimo że Connect wywodzi się z Transita, ma deskę podobną jak w autach osobowych. Regulacja kolumny w 2 płaszczyznach



By szerzej otworzyć skrzydłowe drzwi, trzeba nacisnąć przycisk. Górna półka znacznie pojemniejsza niż w Fiacie. Przeciętne materiały wnętrza



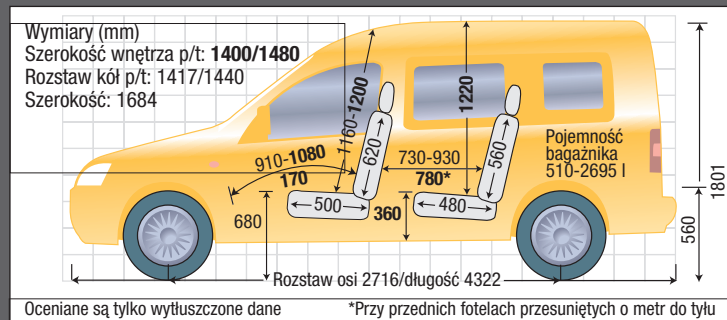
▽ Opel Combo



W wersji Enjoy Combo ma wiele elementów za dopłatą, m.in. komputer pokładowy, sterowanie radiem i CD z kierownicy oraz klimatyzację



Składanie przedniego siedzenia wymaga dopłaty 1200 zł. Siatka umieszczona nad oknami pomaga utrzymać porządek wewnątrz (seryjna w Enjoy)





Porównanie wygrał doświadczony zawodnik. Ma mocny silnik i dobre hamulce

► Podobne zapotrzebowanie na olej napędowy ma dostawczak Forda. Ale to jedyna wspólna cecha obydwu silników. Jednostka Connecta ma najmniejszą w porównaniu moc (90 KM), a w dodatku auto jest najcięższe i największe. Nic więc dziwnego, że dynamiką wyraźnie ustępuje rywalom. Co ciekawe, w dziedzinie elastyczności pokonuje mocniejsze o 15 KM i lżejsze o ponad 200 kg Doblò. Najmocniejszy, 105-konny Fiat rozpędza się sprawnie, ale ma wyraźnie większy od konkurentów apetyt na paliwo (7,4 l/100 km).

Jednostki nie tylko różnią się dynamiką, lecz także kulturą pracy. Dodatkowy hałas powodują duże puste powierzchnie bagażowe, wysokie nadwozia oraz oszczędności w wyciszeniu kabiny. Najciszej z testowanej trójki pracuje silnik Fiata, choć wrażenia subiektywne przemawiają na korzyść jednostki Forda. Combo przy niższych prędkościach emituje najmniej hałasu, powyżej prędkości 130 km/h okazuje się najgłośniejsze.

Przy silnikach wysokoprężnych konieczne jest częste operowanie lewarkiem skrzyni biegów (krótszy zakres prędkości 100 km/h do 0 na dystansie krótszym niż 40 m. W żadnym z testowanych samochodów nie można zamówić systemu kontroli stabilności ESP. Jedynie Ford za dopłatą oferuje do Connecta system kontroli trakcji.

dźwignią skrzyni biegów, ale tu skoki są nieco dłuższe. W Oplu też trudno mówić o kłopotach ze zmianą przełożeń, choć naszym zdaniem lewarek potrafi lekko haczyć.

W Doblò pewne prowadzenie, ale słabe hamulce

Przed układami jezdnyimi aut wielozadaniowych stoi trudne zadanie. Z jednej strony oczekuje się od nich komfortu jak w aucie osobowym, z drugiej strony muszą być odporne na transportowanie ciężkich ładunków. Ten kompromis najlepiej udało się w przypadku Fiata. Doblò po ostrych zakrętach porusza się bardzo pewnie, z drugiej strony w pełni obciążone zachowuje się stabilnie. Również większych zastrzeżeń nie ma w stosunku do Combo, które jednak z 490 kg ładunku wyraźnie traci na własnościach jezdnych. Na ciężary odporny jest Ford, jednak na pusto podskakuje i zapewnia pasażerom najniższy komfort podróży.

Egzaminu z ostrej jazdy nie zdadzą także hamulce testowanych aut, a zwłaszcza Fiata – aby zatrzymać się, potrzebował prawie 45 m. Znacznie lepiej sprawują się Ford oraz Opel, który potrafi wyhamować z prędkości 100 km/h do 0 na dystansie krótszym niż 40 m. W żadnym z testowanych samochodów nie można zamówić systemu kontroli stabilności ESP. Jedynie Ford za dopłatą oferuje do Connecta system kontroli trakcji.

Janusz Borkowski

PODSUMOWANIE

Choć naszym faworytem było Doblò, to jednak zwycięstwo w punktacji przypadło Combo. Sukces Oplowi zapewniły dynamiczny i oszczędny silnik oraz skuteczny układ hamulcowy. Pod względem wykończenia i prowadzenia jest on najbardziej zbliżony do aut osobowych. Jednak najmniej nadaje się do dźwignia ciężarów. Z minimalną różnicą na drugiej pozycji uplasował się najtańszy Fiat, który ma pojemne wnętrze oraz najbardziej komfortowe zawieszenie. Cenne punkty traci jednak za mało elastyczny i paliwożerny silnik. Trzecie miejsce przypadło pojemnemu Fordowi, który ma idealne możliwości do transportu dużych i ciężkich ładunków.

Testowane modele:	Connect	Doblò	Combo
Dane producenta			
Silnik – typ/cylindry/zawory	t.diesel R4/8	t.diesel R4/8	t.diesel R4/16
Pojemność skokowa (cm ³)	1753	1910	1686
Moc maksymalna (kW/KM/obr./min)	66/90/4000	77/105/4000	74/100/4400
Maks. mom. obrotowy (Nm/obr./min)	220/1750	205/1750	240/2300
Prędkość maksymalna (km/h)	158	164	170
Skrzynia biegów/napęd na koła	man. 5/przednie	man. 5/przednie	man. 5/przednie
Hamulce przód/tył	t/b	t/b	tw/t
Ogumienie auta testowanego (p/t)	195/70 R 15	185/65 R 15	185/60 R 15
Pojemność zbiornika paliwa (l)	60	60	52
Wyniki testu			
Przyspieszenie 0-50/0-100 km/h (s)	4,4/15,9	4,2/13,5	3,8/12,0
Elastyczność 60-100/80-120 km/h (s)	10,3/17,4	12,1/20,4	8,6/12,9
Hamowanie ze 100-0 km/h; zimne/gorące (m)	41,9/42,8	45,2/44,7	41,5/39,2
Poziom hałas 50/100/130 km/h (dB)	65/71/74	62/69/74	64/71/75
Średnie spalanie (l/100 km)/zasięg (km)	6,9/870	7,4/810	6,9/760
Masa rzeczywista*/ładowność* (kg)	1540/800	1320/600	1365/490
Średnica zawracania* (m)	11,9	10,5	11,2
Wyposażenie			
Wersja wyposażeniowa:	LX	Dynamic	Enjoy
Airbagi: kierowcy/pasażera	S/980 zł	S/S	S/S
Poduszki boczne/ABS	2440 ¹ /1950 zł	1200 zł/S	1600 zł/S
El. lusterka/szyby przód	S/S	550 zł/S	850/950 zł
Klimatyzacja man./centralny zamek	4880 zł/S	4000 zł/S	4600 zł/S
Radio z CD/ światła przeciwmgielne	3172 zł/S	1400/650 zł	1600 zł/750 zł
Czujniki parkowania/alarm	980/1952 zł	1000/ok. 1000 ² zł	ok. 800 ² /800 zł
Odsuwane drzwi lewe./reg. kierownicy	S/S (2 płaszczyz.)	S/S (1 płaszczyz.)	1600 zł/S (1 płaszczyz.)
Przeglądy i gwarancje			
Przeglądy	co 25 tys. km	co 20 tys. km	co 30 tys. km
Gwarancja mech./perforacyjna	2 lata/12 lat	2 lata/8 lat	2 lata/12 lat
Cena	79 180 zł	60 900 zł	68 000 zł

tw — tarczowe wentylowane, *dane fabryczne; ¹pakiet, ²niefabryczny; S — standard

Miejsce w teście	1	2	3	Tak oceniamy	
Punktacja	Maks. punktów	Combo	Doblò	Connect	Skąd te punkty?
Dane testowe					
Przestronność z przodu	10	7	7	8	Dzięki mocnemu silnikowi i hamulcom tę kategorię zwycięża Opel (74 pkt.). Ford ze zwiększonym rozstawem osi ma najbardziej przestronne nadwozie. Zwycięza również pod względem bagażnika i ładowności. Niewiele słabsze okazuje się Doblò. Combo jest mniejsze, ale za to oferuje z tyłu najwięcej miejsca na nogi.
Przestronność z tyłu	10	8	8	8	
Poj. bagażnika	10	6	8	9	
Ładowność	10	7	8	10	
Przyspieszenie	15	9	7	4	
Elastyczność	10	9	6	7	
Prędkość maksymalna	5	5	4	4	
Droga hamowania	20	17	12	15	
Poziom hałas	5	3	4	3	
Średnica zawracania	5	3	4	3	
Suma punktów	100	74	68	71	
Wrażenia z testu					
Skrzynia biegów/przełączanie	10	7	9	8	Najbardziej zbliżony w prowadzeniu do auta osobowego jest Opel, ale to nie on daje największą frajdę z jazdy. W Doblò kierowca siedzi wysoko, ma dobrą widoczność, a zawieszenie auta pozwala na dynamiczną jazdę. Ford jest bez zarzutu, ale prowadząc go, odczuwa się, że jedzie się autem dostawczym.
Zachowanie się podczas jazdy	15	13	13	11	
Układ kierowniczy	15	11	11	12	
Komfort jazdy	10	7	8	7	
Siedzenia	10	8	8	7	
Ergonomia miejsca kierowcy	15	13	11	12	
Widoczność	10	8	7	6	
Jakość wykończenia	5	5	4	3	
Przyjemność z jazdy	10	7	8	6	
Suma punktów	100	79	79	72	
Koszty					
Cena	25	7	12	3	Fiat i Opel w tej kategorii zdobyły taką samą liczbę punktów (49). Doblò ma najniższą cenę, ale traci przez krótszą gwarancję perforacyjną i większą częstotliwość przeglądów. Opel ma z kolei uboższe wyposażenie, ale mniej spala. Ford proponuje zaporową cenę Connecta.
Spalanie/zasięg	15	13	12	13	
Ubezpieczenia	10	8	7	7	
Gwarancja	10	8	6	8	
Wyp. zwiększające komfort	15	1	2	3	
Wyp. zwiększające bezpiecz.	15	4	4	2	
Przeglądy	10	8	6	7	
Suma punktów	100	49	49	43	
Wynik końcowy	300	202	196	186	

Jeśli nie przywiązują Państwo wagi do któregoś z kryteriów, przyznane punkty można odjąć od ogólnej punktacji i wykreować swojego własnego faworyta