

# Śmietanka klasy 3500

Jak co roku uczestniczyliśmy w zbiorowym, porównawczym teście drogowym samochodów dostawczych, tym razem klasy 3500 kg.



**P**orównanie było tym ciekawsze, że udało się zgromadzić siedem najważniejszych na rynku dostawczym furgonów i to w momencie, gdy większość z nich oferowana jest w zupełnie nowych lub mocno zmodernizowanych wersjach. To zatem śmietanka segmentu furgonów.

W 5. już edycji testu porównawczego SDR wzięło udział siedem samochodów i pięć redakcji. Pojechaliśmy z Warszawy przez Mławę drogą S-7 do Krynicy Morskiej, a powrót uwzględniał także kawałek autostrady A-1. W sumie ponad 800 km.

Co do samochodów, to z założenia miały to być średnie pod względem wymiarów i objętości ładunkowej furgony. Jak wiadomo jednak, są różnice między producentami, różnie też bywa z aktualną dostępnością pojazdów konkretnej wielkości. Dlatego, choć zbliżone wymiarami, jednak różniły się. Długością i wielkością ładowni wyróżniało się Daily, tuż za nim były: Sprinter i Crafter, a Ducato, Jumper i Master należały do klasyków gatunku, zaś nowy Transit był najmniejszy.

Za to silniki były bardzo porównywalne, bo poza VW z silnikiem niespełna 2-litrowym reszta miała motory 4-cylindrowe o poj. ok. 2,1-2,3 l, ale o mocy od 107 do 120 kW. Tradycyjnie więcej było modeli napędzanych przez przednie koła, a tylko trzy tylne.

Natomiast nie różnił się ładunek, wszystkie samochody otrzymały na ładownię po ok. 1000 kg w postaci betonowych bloczków, co oznaczało sprawiedliwie podobny wysiłek przewoźowy.

Formuła testu porównawczego z jazdą po różnych drogach i siedmioma zmieniającymi się kierowcami jest najkorzystniejsza, bo nawet jeśli jeden z nas miałby tendencję do szarżowania, a inny odwrotnie, do oszczędności rozumianej nierealistycznie, to takie zachowania utonęły w uśrednionym, czyli zwykłym traktowaniu samochodów.

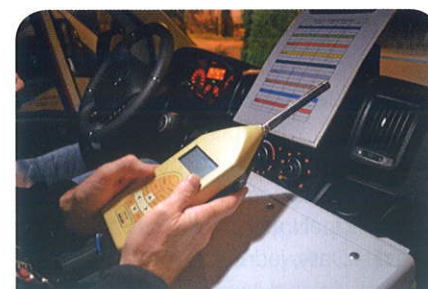
Jak wcześniej, pojazdy ocenialiśmy w kilku kategoriach, zaczynając od kabiny i miejsca pracy kierowcy, przez ładownie, ich wymiary, dostęp, silnik i układ napędowy oraz układ przeniesienia napędu, poziom tzw. codziennych funkcjonalności, czyli wygoda obsługi. No i sprawdziliśmy zużycie paliwa.

Jak trudna jest sztuka zaprojektowania furgonu świadczą wyniki w rozbićcu na te kategorie. Praktycznie każdy pojazd był mocny w jakimś wymiarze, ale słabszy w innym. A kompromis nie jest możliwy do końca. Walcząc o wygodę położenia fotela kierowcy, można wygiąć przegrodę, ale to pogarsza wymiary ładowni. Skracanie kabiny powiększa ładownię, ale utrudnia życie kierowcy...

## Kabina

Największe zmiany w kabinie, w stosunku do poprzedniej wersji zauważalne były w Transicie. Pozostali konkurenci lekko przeprojektowali miejsce pracy kierowcy, choć nawet stosunkowo nieduże przesunięcie lub wygięcie przegrody dawało nowe odczucia u kierującego.

Paradoksalnie największe optycznie (ale i literalnie) nadwozia MB, VW i Iveco miały akurat węższe wnętrza kabin. Żadna kabina nie zasłużyła na skargi kierowców pod względem długości wnętrza. A jednak dokładnie zmierzone odległości między deską rozdzielczą a oparciem fotela wykazały, że mamy do czynienia z zauważalnymi różnicami. To, że ponad 70 cm miały MB i VW było dość oczywi-



## Hałas w kabinie

80 km/h, 6. bieg  
- średnia (dB)

Citroën Jumper	69,5
Fiat Ducato	69,17
Ford Transit	65,50
Iveco Daily	71,50
MB Sprinter	69,17
Renault Master	69,00
VW Crafter	68,50



Citroën Jumper.



ste, ale taki sam wynik Transita już zaskoczył. Bo siedząc za kierownicą nie ma w Fordzie aż takiego poczucia wolnej przestrzeni. Reszta konkurentów miała o ok. 5 cm mniej miejsca na kolana.

Dość ważnym kryterium dla często wsiadających do furgonetki jest wysokość stopni wejściowych i podłogi kabiny. I tu Transit znów zaskoczył najniższą podłogą, a Master rozczarował najwyższą. Tyle że Transit i Ducato, jako przednionapędowe, mają dość wysoko położony stopień pośredni, a np. Sprinter ma go o 6 cm niżej. To już indywidualna ocena, czy ważniejsza jest wysokość podłogi czy tylko pierwszego stopnia.

W ocenie niżej podpisanego, choć nie tylko, policzalne cechy kabiny dawały prowadzenie Ducato i Jumperowi oraz Transitowi. Gdy dodać do tego widocz-



ność z miejsca kierowcy, wygodę operowania przyrządami, komfort fotela, ilości schowków i półek, okazało się, że... bliźniaki z Düsseldorfu także w ogólnym ujęciu trochę ustępują projektom przednionapędowym, a znów zaskakująco (?) Master i Daily nie były w stanie dorównać liderom, choć np. Master na najszerszą ławkę pasażerów, a Daily najlepszą widoczności do przodu.

**Citroën Jumper** – masa własna 2180 kg, silnik 2,2 HDI 110 kW, ładownia 12,3 m<sup>3</sup>  
**Fiat Ducato** – m.wł. 2220 kg, Multijet 2,3 109 kW, ład. 12,3 m<sup>3</sup>  
**Ford Transit** – m.wł. 2340 kg, L3H2 2,2 TDCI 155 KM, 11,5 m<sup>3</sup>  
**Iveco Daily** – m.wł. 2400 kg, 2,3 107 kW, ład. 16 m<sup>3</sup>  
**Mercedes Sprinter** – m.wł. 2320 kg, 2,1 120 kW, ład. 14,3 m<sup>3</sup>  
**Renault Master FWD L3H2 Energy** – m.wł. 2240 kg, 2,3 dCi 165 KM, 12,6 m<sup>3</sup>  
**VW Crafter** – m.wł. 2410 kg, TDI 2.0 120 kW, ład. 14,3 m<sup>3</sup>

## Samochód Dostawczy Roku 2014

Van of the Year w Polsce

CIEŻARÓWKI

SAMOCHOBY SPECJALNE

Polski Traker

4Trucks.pl z myślą o transporcie

Vanekstra



Fiat Ducato.



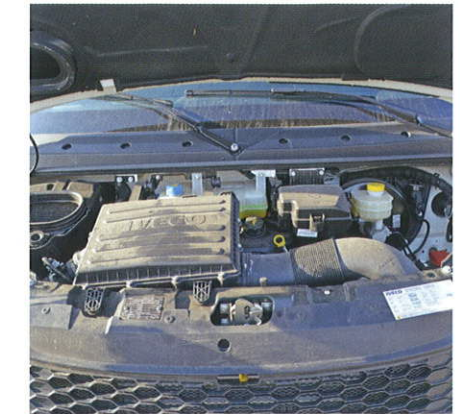
Odległość od deski rozdzielczej do oparcia (najbardziej wysunięty element na wysokości kolan, siedzenie pasażera) (mm)

Master	672
Jumper	663
Transit	725
Ducato	670
Sprinter	724
Crafter	720
Daily	695

Nie dało się bezpośrednio porównać samej pojemności ładowni, gdyż Daily, choć nie było w największej wersji, miało aż ponad 15 kubików, a furgony z Düsseldorfu ponad 14 m<sup>3</sup>. Ducato, Jumper i Master miały 12-12,5 m<sup>3</sup>, czyli dokładnie tyle, ile ma tzw. średni furgon, zaś nowy duży Transit L3H2 miał tylko 11 m<sup>3</sup>. Ponieważ jednak rekord Daily wynikał głównie z potężnej długości ładowni (477 cm), podobnie jak Sprintera (440), zaś niewielki wynik Transita z bardzo krótkiej ładowni (345), należało się jeszcze przyjrzeć szerokościom. Ta, oczywiście, wynika z przepisów prawa o maksymalnych wymiarach pojazdów oraz z filozofii producentów związanej z aerodynamiką. Najszersze były bliźniaki z Sevel i Daily, jednak zestawienie samej



Iveco Daily.



	Szerokość kabiny na wysokości łokci (mm)	Szerokość ławki pasażerskiej (mm)
Master	1827	90
Jumper	1883	92
Transit	1817	86
Ducato	1863	91
Sprinter	1772	89
Crafter	1767	90
Daily	1778	89

#### Układ napędowy

Formalnie trzy samochody miały silniki słabsze, w granicach 110 kW, a trzy (Master, Sprinter i Crafter) mocniejsze – ok. 120 kW. Transit z najmocniejszym dostępnym dla tego modelu silnikiem 155 KM był pośrodku. Jednak ocena dynamiki rozumianej głównie jako szybkość przyspieszania, a także elastyczność, czyli osiągi w czasie jazdy na niższych biegach, także z niższymi obrotami, wykazały, że najlepiej jeździło się Masterem i Sprinterem. Żaden z samochodów nie zasłużył na opinię muła, bo mimo sporego obciążenia dawały sobie dobrze radę na zróżnicowanej trasie. Jednak przyspieszanie najlepiej wykonywał Master.

Każdy pojazd miał przekładnię 6-stopniową, co dziś jest standardem.

#### Właściwości jezdne

To najtrudniejsza do opisanego kategoria. Ocenialiśmy tu i zawieszania, gdzie najlepiej wypadły Transit i Master, a dobrze Sprinter, ale i ogólnie łatwość prowadzenia, precyzję układu kierowniczego, skuteczność hamulców. Większość kolegów doceniła poprawę komfortu w nowym Daily, najbardziej osobowe zestrojenie zawieszania Transita, a z nieznanymi



Ford Transit.



Średnie zużycie paliwa	
auto	średnie zużycie l/100 km
Master	8,0
Transit	8,6
Daily	8,6
Sprinter	8,6
Ducato	9,1
Jumper	9,3
Crafter	9,3

wielkości ładowni z długością całych samochodów oraz rozstawem osi pokazało, że najlepiej temat ładowni rozwiązano w: Ducato, Jumperze, Sprinterze i Masterze. Do tego doszły wymiary otworów drzwi bocznych i tylnych. Tam przewagę miały Master, Transit i Sprinter. Liczyła się także wysokość podłogi ładowni, gdzie bez zdziwienia zmierzaliśmy, że Ducato i Jumper mają poziom podłogi ledwie 50 cm od ziemi, minimalnie wyżej jest Master, potem Transit i Sprinter, Daily mimo obniżenia podłogi jest jednak najwyższe, co ma związek z mocną ramą i resorami.

Długość podłogi w ładowni (mm)	
Daily	4787
Ducato	3696
Jumper	3693
Sprinter	4404
Master	3754
Crafter	4407
Transit	3446

Przynależność do klasy 3500 kg nie znaczy, niestety, że wszystkie samochody miały taką samą masę. Nawet nominalnie, czyli na dowodzie rejestracyjnym, Ducato miało ponad półtorej tony ładowności, czyli o 500 kg więcej niż Crafter. Pozostali konkurenci z ładownością 1200-1300 kg byli „w normie”. Jak to jest, że niektórzy producenci mogą zrobić furgon ważący 2200 kg (Ducato i Master), a inni musieli zużyć o 140 (Transit) albo 210 kg (Crafter) materiałów?

Jazda lżejszym samochodem oznacza, że na pusto Ducato czy Master wiezie najmniej, a i załadowany też może być lżejszy. Czyli ekonomiczny.

Mercedes Sprinter.



Renault Master.



VW Crafter.



## Szerokość ładowni na wysokości kolan

	(mm)
Daily	1823
Ducato	1874
Jumper	1873
Sprinter	1791
Master	1765
Crafter	1776
Transit	1741

powodów najtrudniejsze do zaakceptowania zawieszenie Jumpera. Te oceny bywają subiektywne, bo każdy z nas może oczekiwać od samochodu czegoś innego.

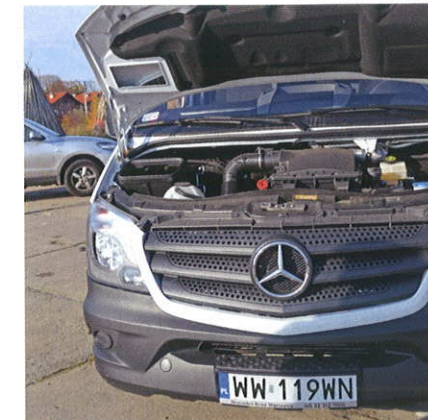
Natomiast ocena hałasu w kabinie nie była już subiektywna, bo zmierzaliśmy go sonometrem. Uśredniony wynik kilku prób, przy różnych prędkościach, dał pierwsze miejsce Transiowi, co nie było zaskoczeniem, bo przed pomiarami podobne odczucia miała większość kierowców. Minimalnie głośniejsze były Master, Ducato i Sprinter. Ta kategoria padła więc łupem Mastera i Ducato.

## Funkcjonalności

Chodzi o proste sprawy, łatwość dolewania oleju lub płynu do spryskiwacza, dostęp do żarówek w lampach albo do akumulatora. Porównywaliśmy oświetlenie kabin i ładowni. Najwięcej punktów zdobył Transi, być może za sprawą naj-



Szerokość tylnego otworu (mm)		Wysokość otworu tylnego (mm)	
Daily	1534	Daily	1762
Ducato	1557	Ducato	1765
Jumper	1555	Jumper	1780
Sprinter	1536	Sprinter	1834
Master	1581	Master	1809
Crafter	1542	Crafter	1821
Transit	1565	Transit	1686



## Wyniki końcowe testu

I	Renault Master	52,2 pkt
II	MB Sprinter	48,8 pkt
III	Fiat Ducato	48,2 pkt
IV	VW Crafter	47,2 pkt
V	Citroen Jumper	47 pkt
VI	Ford Transit	46,8 pkt
VII	Iveco Daily	45,3 pkt

lepszego komputera pokładowego, ale tuż za nim były Master, Daily i Jumper.

## Paliwo

Czy to najważniejszy czynnik oceny samochodów użytkowych? Na pewno jeden z najważniejszych. Bezpośrednie zestawienie wykazało doskonały wynik Mastera, a dobry Transi, Daily i Sprinter. To wartości bezwzględne. Gdyby uwzględnić wykonaną pracę, czyli przewiezienie innej masy, niekiedy o 200 kg wyższej, na szacunek zasługują wyniki Daily, Transi i Sprinter.

Jak wynika z punktacji, test wygrał Master. Przesądziła o tym wysoka ocena tego samochodu w kilku kategoriach, a bardzo wysoka w zużyciu paliwa. Dla pełnego obrazu można dodać do tych wyników kwestie cenowe, ale z zastrzeżeniem, że są one wrażliwe, tzn. niektóre marki okresowo stosują rabaty, zniżki i bonusy, co mocno zaciemnia obraz. Według grudniowych cen Ducato i Jumpera można było kupić w granicach 90 tys. zł netto, a kilka tysięcy droższe było Daily. Sprinter, Master i Transi były w zbliżonej cenie ok. 125 tys. A najdroższy był Crafter – 165 tys. netto. Na takie zróżnicowanie wpłynęła jednak także spora ilość kosztownych dodatków opcjonalnych w niektórych testowanych pojazdach.

Tekst, fot. Aleksander Gluś