



Różne potrzeby, różne rozwiązania

Dobry samochód użytkowy powinien być praktyczny i tani w eksploatacji. Takie wymagania spełnia Fiat Ducato, który od wielu lat jest najczęściej wybieranym „dostawczakiem” na polskim rynku.

Na jego sukces składa się wiele czynników, do których z pewnością należą olbrzymie możliwości konfiguracyjne. Biorąc pod uwagę kombinacje podwozia, nadwozia, układu napędowego czy wyposażenia, klient ma do wyboru mnóstwo wersji i z łatwością może dobrać pojazd idealnie odpowiadający jego preferencjom.

Z pomysłem

O potencjale Fiata Ducato znakomicie przekonuje samochód z zabudową LAM-Box opracowaną i wykonaną przez firmę Lamar. Nowatorska konstrukcja jest w pełni zintegrowana z kabiną pojazdu, co oznacza, że nie ma między nimi tradycyjnego podziału. W skład zestawu wchodzi jeszcze

zabudowa kabiny (tzw. alcowa) oraz komplet osłon bocznych, międzyosiowych i tylnych, co gwarantuje istotne zmniejszenie oporu powietrza w porównaniu z tradycyjnymi zabudowami tego typu. Kontener jest wykonany z płyt warstwowych typu „sandwich” o grubości 30 mm. Tworzy je pianka poliuretanowa z poszyciem wewnętrznym i zewnętrznym z laminatu poliestrowo-



W Ducato nie ma problemu ze znalezieniem miejsca na dokumenty czy podręczne przedmioty. Wykonanie i estetyka tablicy rozdzielczej daleko wykracza poza wymagania stawiane samochodom dostawczym.



Fotele mają szeroki zakres regulacji i są wygodne, ale ażurowe zagłówki piankowe przywodzą na myśl... Lublina. Trudno oprzeć o nie głowę w celu odpoczynku, a uderzenie w tył głowy może być bardzo bolesne.



Zabudowa kabiny jest bardzo pojemna i nie widać jej zawartości z zewnątrz samochodu, co doskonale chroni przed włamaniem.

	Fiat Ducato LAMBox	Fiat Ducato Natural Power
Dmc (kg)	3500	3500
Masa własna (kg)	2430	2629
Ładowność (kg)	1070	871
Objętość ładowni (m ³)	20,2	15
Liczba miejsc	2	3
Silnik	150 Multijet II	140 Natural Power
Pojemność (cm ³)	2287	2999
Moc maks. (KM/kW/obr/min)	148/109/3600	136/100/2750
Maks. moment obr. (Nm/obr/min)	350/1500	350/1500
Typ skrzyni/liczba biegów	zautomatyzowana, 6	ręczna, 6
Gwarancja	2 lata	2 lata
Przebieg	co 30 tys. km	co 30 tys. km



Dostęp do wnętrza przestrzeni ładunkowej ułatwia szeroki, solidny podest. Jest on zamontowany dość nisko i daleko od osi, więc warto o nim pamiętać, cofając do wysokich krawężników.

Przesuwne drzwi nie są dostępne przy zabudowie chłodniczej z uwagi na izolowaną konstrukcję przedniej ściany. To bardzo pomocne rozwiązanie dla kuriera, który tylko przy większych paczkach musi otwierać zewnętrzne drzwi kontenera.

szklanego. Wszystkie ściany są łączone za pomocą profili aluminiowych malowanych proszkowo, zapewniając odpowiednią trwałość i sztywność konstrukcji. Podłoga o grubości 18 mm ze sklejki wodoodpornej ma dużą nośność i chropowatą powierzchnię, która ogranicza przemieszczanie się niezamocowanych ładunków.

Przy całkowitej wysokości samochodu 2820 mm, szerokości 2350 mm i długości

wewnętrznej kontenera, zabudowa ma imponującą objętość 20,2 m³. Nie byłoby to możliwe do osiągnięcia bez zastosowania podwozia typu platforma. W testowanym pojeździe ma ono rozstaw osi równy 4035 mm. Wykorzystując taką odmianę Ducato, można spodziewać się wielu korzyści. Oprócz dużej kubatury zabudowy są to stosunkowo niska wysokość pojazdu, co zmniejsza jego powierzchnię czołową,

a tym samym opór powietrza oraz niska wysokość podłogi – w naszym przypadku równa 670 mm.

Taka zabudowa to bardzo ciekawy pomysł. W końcu kontener nie jest zwykłym pudłem, ale wygląda niemal jak camper, zwraca na siebie uwagę i zapewnia mniejsze zużycie paliwa. W przedniej ścianie wykonanej z anodowanych profili aluminiowych zamontowano drzwi, dzięki czemu kierowca ma dostęp do przestrzeni ładunkowej bez konieczności wychodzenia z kabiny. To ułożenie w stronę firm kurierskich, umożliwiające szybsze i łatwiejsze zabranie niewielkiej przesyłki. Kierowca nie musi obchodzić samochodu i otwierać dwuskrzydłowych tylnych drzwi lub pojedynczych bocznych, a wbrew pozorom nie jest to prosta czynność, bo do każdego zamka (jest ich trzy) zastosowano inny kluczyk... Nie różnią się one wyglądem, więc bez samodzielnego oznaczenia np. jakimiś kolorami można przy ich doborze spędzić wiele czasu. Drzwi wewnętrzne przesuwają się lekko, ale przydałyby się lepsze blokady pozycji otwartej i zamkniętej, bo obecne zabezpieczenia łatwo się uszkadzają i wówczas nawet na niewielkich nierównościach drogi hałasują.

Praktycznym rozwiązaniem jest również zabudowa kabiny wykonana z laminatu poliestrowo-szklanego, izolowana termicznie i akustycznie. Ma ona pojemność równą 0,97 m³, dzięki czemu z łatwością można w niej zmieścić nawet duże torby podróżne. Umożliwiają to szerokie półki z rantami, znajdujące się nad przednią i bocznymi szybami. Wygodny dostęp do nich zapewnia duży otwór w dachu kabiny, pozwalający również na swobodne wyprostowanie się i np. założenie ubrania przed wyjściem na zewnątrz. Zabrakło tylko jed-





Wszystkie butle są umieszczone pod podłogą samochodu, zapobiegając pogorszeniu właściwości jezdnych czy zmniejszeniu funkcjonalności nadwozia.

Gazowe Ducato ma odpowiednie osiągi i zapewnia niskie koszty eksploatacji. Wysoka cena zakupu takiego pojazdu sprawia jednak, że inwestycja w nowoczesną i ekologiczną technologię zwraca się bardzo długo.

nego szczegółu. Po zmroku, na ciemnej tapicerce trudno dostrzec wszystkie przedmioty, dlatego standardowo powinna być montowana jakaś lampka.

Na leniucha

Testowy pojazd wyposażono w 4-cylindrowy silnik wysokoprężny o pojemności 2,3 dm³. Zastosowano w nim układ wtryskowy Multijet II common rail sterowany elektronicznie, turbosprężarkę i chłodnicę powietrza doładowującego. Nowoczesna jednostka zapewnia moc 148 KM i wysoki moment 350 Nm już od 1500 obr/min. Napęd na przednią oś jest przenoszony za pośrednictwem zautomatyzowanej 6-stopniowej skrzyni biegów Comfort-Matic. Umożliwia ona połączenie odpowiednich osiągnięć silnika i niskiego zużycia paliwa charakterystycznych dla przekładni mechanicznej z prostotą i wygodą, jaką dają przekładnia automatyczna. Obok selektora znajduje się specjalny przycisk „obciążenie”, który optymalizuje pracę skrzyni przy cięższych ładunkach lub pokonywaniu wzniesień, zapewniając odpowiednie obroty silnika w każdych warunkach. Biegi są zmieniane płynnie, ale niekiedy zbyt późno. Wprawdzie można wtedy skorzystać z trybu ręcznego, choć zdarzają się sytuacje, że przekładnia mocno „upiera” się przy swoim pierwotnym wyborze. Dobrze, że po ręcznej korekcie skrzynia nie wyłącza trybu automatycznego, co zachęca do częstszego korzystania z tej możliwości.

Pozytywne wrażenia dotyczą również zużycia paliwa. To wspólna zasługa ekonomicznego układu napędowego i opływowej zabudowy. W czasie testów z połowicznym obciążeniem (dmc 3,5 t, ładowność 1070 kg) i ujemnymi temperaturami otoczenia średnie spalanie na trasie wynosiło ok. 9,5 l/100 km, w mie-

ście było ok. 1,5 litra wyższe. Takimi wynikami nie może się pochwalić niejedna pseudoterenówka.

Przy takiej zabudowie odpowiednim rozwiązaniem jest zastosowanie zawieszenie pneumatyczne, pozwalające na utrzymanie stałego poziomu nadwozia niezależnie od masy i rozmieszczenia ładunku, co wpływa na poprawę bezpieczeństwa i komfortu prowadzenia pojazdu. Jego działanie kontroluje specjalny moduł sterujący, dzięki któremu w czasie postoju istnieje możliwość podniesienia lub obniżenia progu załadunkowego o 70 mm.

Mocną stroną Ducato są liczne półki, schowki czy kieszenie w drzwiach bocznych mieszczące największe butelki. Tutaj każdy przedmiot znajdzie swoje miejsce, co ułatwia codzienną pracę kierowcy i sprzyja utrzymaniu porządku. Manewrując pojazdem z zabudową o szerokości większej niż sama kabina, szybko można też docenić lusterka wsteczne. Te w Ducato są dwuczęściowe (u dołu zwierciadło szerokokątne) i do minimum ograniczają martwe pole widzenia.

Czas na gaz

Jeszcze mniejsze koszty eksploatacji zapewnia Ducato Natural Power, czyli zasilany sprężonym gazem ziemnym (CNG). Do testów otrzymaliśmy furgon L4H2 (rozstaw osi 4035, dach wysoki) o pojemności przestrzeni ładunkowej 15 m³. Do jego napędu zastosowano 4-cylindrowy silnik benzynowy, którego pojemność wynosi 3 dm³, współpracujący z 6-stopniową przekładnią ręczną. Przy zasilaniu gazem jednostka osiąga moc 136 KM i maksymalny moment 350 Nm od 1500 obr/min. Aby bezpiecznie dojechać do stacji tankowania CNG samochód jest jeszcze wyposażony w benzynowy układ zasilania z niewielkim zbiornikiem o pojemności 14,5 dm³. Pozwala on na przejechanie ok.

100 km, ale to nie jedyne ograniczenie. Korzystając z paliwa „rezerwowego”, moc silnika spada do 100 KM, a prędkość maksymalna do 90 km/h (na gazie 159 km/h). Silnik cały czas pracuje na gazie, łącznie z rozruchem, a na benzynę przełącza się automatycznie. Kierowca jest o tym informowany za pomocą piktogramu w głównym zestawie wskaźników oraz poprzez sygnał dźwiękowy, choć od razu czuć też zmniejszenie osiągnięć. Poziom CNG pokazuje oddzielny wskaźnik, ale nie jest on zbyt dokładny.

Gaz jest przechowywany w 5 stalowych zbiornikach umieszczonych w poprzek pod podłogą ładowni. Łącznie mają one pojemność 220 dm³, co przy ciśnieniu 20 MPa pozwala na zgromadzenie 49 m³ paliwa. Podczas testu, gdzie większość jazd odbywała się w cyklu pozamiejskim odnotowaliśmy średnie zużycie gazu na poziomie 10,9 m³ na 100 km. Przy cenie gazu 2,94 zł za 1 m³ koszt przejechania 100 km wynosi 32 zł. W przypadku diesla o mocy 130 KM, zużywającego na trasie w granicach 8 l, pokonanie takiego dystansu to wydatek ok. 45 zł (zakładając cenę 1 litra ON równą 5,65 zł). Przy takich oszczędnościach na Ducato z tradycyjnym układem napędowym nie byłoby wielu chętnych, ale niestety wersja CNG wymaga dopłaty 36,5 tys. zł. Po stronie minusów jest też oczywiście słabo rozwinięta sieć stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego oraz ciężka instalacja (ok. 400 kg), która zmniejsza ładowność samochodu do 871 kg.

Oba testowane samochody Fiat Professional są bardzo udane. Przemysłowa zabudowa LAMBox jest bardzo pojemna i może znacznie ułatwić pracę niejednej firmie kurierskiej czy dystrybucyjnej. Z kolei Ducato Natural Power to mistrz ekonomicznej eksploatacji, szkoda tylko, że trzeba tyle za niego zapłacić. |

Karol Wójtowicz

Fot. Fiat Professional, K. Wójtowicz