



Skłonności

Bardziej kłopotliwa niż wybór marki i modelu bywa decyzja o wyborze wersji samochodu dostawczego. Wielkość nadwozia i moc silnika niosą za sobą daleko idące konsekwencje.

Citroën Jumper i Opel Movano grają w tej samej lidze. Należą do dużych samochodów dostawczych, jednak ich wielkość można w znacznym zakresie regulować. Oba oferują cztery długości nadwozia i trzy wysokości dachu, a Movano dodatkowo napęd przedniej lub tylnej osi. Objętość ładowni obydwu modeli wynosi od 8 do 17 m³. Podobieństw dużo, ale różnic jeszcze więcej.

Odsetek wypełnienia

Tym razem porównujemy nie tylko dwie marki, ale też dwie wersje długości: Jumpera L3H2 i Movano L2H2. Oba mają dopuszczalną masę całkowitą 3500 kg. Różnice widoczne od razu to dłuższa bez mała o 70 cm ładownia Citroëna, a objętości wyższej o 1,2 m³. Długość całkowita Jumpera zbliża się do 6 m, gdy w Movano wynosi 5,55 m przy średnicy zawracania mniejszej tylko o 30 cm. Zarazem ten pierwszy ma ładowność 1525 kg, a drugi – 1573 kg. Różnica w cenach netto wariantów bazowych, przy uwzględnieniu 150-konnego silnika Citroëna i 165 KM w Oplu wynosi około 935 zł. Decydując się na większy furgon, nabywca odnosi za stosunkowo małą dopłatą umiar-

owane korzyści na wielkości ładowni i drobne straty na ładowności.

Wybór wielkości nadwozia jest warunkowany nie tylko potrzebami użytkownika, ale również warunkami drogowymi. Pobieźna obserwacja aut w europejskich miastach ujawnia, że w „przestronnym” Berlinie czy Paryżu dominują duże auta dostawcze w wersjach co najmniej średnich. Na Lazurowym Wybrzeżu czy w licznych miastach Włoch często spotyka się samochody krótkie i niskie. Starsze modele Ducato czy Daily miewają proporcje

zgoła karykaturalne, za to wpasowują się w ciasnotę dróg biegnących w górę i w dół w „wąwozach” utworzonych przez gęstą zabudowę.

W Polsce rzadko borykamy się z tak drastycznym brakiem miejsca. Ceniąc sobie „zapas”, wolimy częstokroć furgony raczej większe niż mniejsze. Porównanie Jumpera L3H2 z Movano L2H2 ujawnia, że zysk z większej objętości ładowni pojawi się po dłuższym czasie i to pod warunkiem, że prawie zawsze jest wypełniona po brzegi. Jeśli nie wykorzystujemy jej w pełni lub nie wozimy przedmiotów ściśle dopasowanych rozmiarem do długości przestrzeni ładunkowej, warto zastanowić się, czy krótszy samochód nie byłby lepszy.

Różnica w masie własnej Jumpera i Movano jest równoważna przewożeniu (bądź nie) szczupłej żony. Dużego zysku na niższym spalaniu raczej nie odniesiemy. Argumentem na rzecz krótszego samochodu może być ruch uliczny i dostępność miejsc parkingowych. Przy założeniu częstych przejazdów

w centrach miast oraz po osiedlowych uliczkach mniej może znaczyć więcej.

Zagęszczenie stylu

Movano i Jumper to bardziej oryginalne i dosadniej stylizowane warianty Renault Mastera i Fiata Ducato, z których się wywodzą. Oba robią korzystne wrażenie za pomocą podobnych „środków wyrazu”. Citroën ma na przedzie podwójną, szeroką listwę z wkomponowanymi w nią „szwronami”, czyli charakterystycznym znakiem firmowym. W Oplu jest pojedyncza, szeroka, chromowana klinga, przelamana pośrodku „błyskawicą”. Oba samochody nawiązują głęboko do tradycji swoich marek, co jest zrozumiałe o tyle, że przymus unifikacji z bliźniaczymi modelami Fiata i Renault nie zostawia wiele swobody. Styliści muszą zaznaczyć indywidualność samochodu „raz, a dobrze”.

Citroën i Opel mogą się podobać. Ten pierwszy jest bardziej „futurystyczny”,

| | Citroën Jumper L3H2 2,2 HDI 150 | Opel Movano L2H2 2,3 CDTI BiTurbo 165 |
|--|---------------------------------|---|
| Dmc (kg) | 3500 | 3500 |
| Masa własna (kg) | 1975 | 1927 |
| Ładowność (kg) | 1525 | 1573 |
| Objętość ładowni (m ³) | 13 | 10,8 |
| Długość ładowni (mm) | 3705 | 3083 |
| Maks. szer. ładowni/między nadkolami (mm) | 1870/1422 | 1765/1380 |
| Maksymalna wysokość ładowni (mm) | 1932 | 1894 |
| Wysokość podłogi ładowni nad jezdnią (mm) | 550 | 562 |
| Wymiary drzwi w świetle: szer. × wys. (mm) | | |
| Tylnych | 1562/1790 | 1580/1820 |
| Bocznych | 1250/1755 | 1270/1780 |
| Rozstaw osi (mm) | 4035 | 3682 |
| Długość/szerokość/wysokość (mm) | 5998/2050/2534 | 5548/2070/2488 |
| Średnica zawracania (m) | 14,4 | 14,1 |
| Liczba miejsc | 3 | 3 |
| Silnik | 2,2 HDI | 2,3 CDTI BiTurbo 165 |
| Liczba cylindrów | 4 | 4 |
| Pojemność (cm ³) | 2198 | 2299 |
| Moc maksymalna (KM/kW/obr/min) | 148/109/3600 | 165/120/3500 |
| Maksymalny moment obrotowy (Nm/obr/min) | 350/1500 | 360/1500 |
| Typ skrzyni/liczba biegów | ręczna/6 | ręczna/6 |
| Napędzana oś | przednia | przednia |
| Średnie zużycie paliwa* (l/100 km) | 8,7 | 7 |
| Cena netto wersji standardowej (zł) | 99 020 | 98 085 |
| Przeglądy | co 2 lata lub 48 tys. km | co 2 lata lub 40 tys. km |
| Gwarancja | 2 lata | 2 lata na samochód i 6 lat na perforację korozyjną nadwozia |

Wartość RV po 3 latach i przejechaniu 120 tys. km** 43,4%

*według danych producenta

** Źródło: Eurotax

a drugi „klasyczny”, co widać też w formie i wystroju wnętrza. Zajęcie miejsca kierowcy jest zapewne punktem zwrotnym, który u wielu nabywców przyspiesza podjęcie decyzji o kupnie tego, a nie innego samochodu.

Jumper po ostatnich zmianach otrzymał spokojniejszą deskę rozdzielczą o wyraźnie wyższej jakości. Dotyczy to zarówno wyglądu tworzyw, jak i spasowania elementów. Chaos wynikający z nietuzinkowej stylizacji jest tylko pozorny. Plusem są piętrowe schowki przed pasażerem. Może nie rekordowo duże, ale umożliwiające posegregowanie różnych przedmiotów. Cennym dodatkiem jest głęboka, otwierana kieszeń u dołu, pośrodku deski.

Movano w najnowszym modelu złądziło swoją „ciążarówkową” wymowę,

ale zachowało stosunkowo płaską i nader uporządkowaną tablicę rozdzielczą. Też ma kilka poziomów schowków po prawej, ale inaczej je rozplanowano. Dolny, zamykany, jest bardzo pojemny, wyżej znajduje się wąska półeczka, a nad nią kolejna, otwarta i głęboka. Pośrodku jest kieszeń, nad którą ulokowano sporą półkę z uchwytami na kubki. Obydwa samochody miały półkę nad przednią szybą oraz składane oparcie środkowego siedzenia mieszczące stoliczek. W Citroënie miał klips i dwa gniazda na kubki. W Oplu był wyposażony w obrotową część na laptopa, z otwartym „piórnikiem” i także dwoma miejscami na picie. Część wymienionych akcesoriów należy do opcji, przy czym

Nie od razu widać, ale... Jumper ma kamerę cofania nad drzwiami: trudniej ją ubrudzić, ale i ciężiej oczyścić. Kamera w Oplu jest nad tablicą rejestracyjną: i zakurzyć, i przetrzeć nietrudno.



Obie tablice rozdzielcze są ergonomiczne, ale w Oplu wydaje się bardziej uporządkowana.





Piętrowe schowki są bardziej równomiernie rozplanowane w Jumperze. Za to w Movano u góry i u dołu jest dużo miejsca na duże przedmioty.

Praca to nie tylko jazda. W Citroënie można wygodnie notować, w Oplu notować i „wklepywać” do laptopa.

trudno bezpośrednio porównać ich koszt, gdyż każda marka co innego proponuje w standardzie, a Opel część „półkowo-schowkowego” wyposażenia, w tym obrotowy stolik zgrupował w „Pakiecie Praktycznym” za 2200 zł netto.

Łatwiej odnieść się do cen akcesoriów z wyższej półki. Klimatyzacja manualna kosztuje w Citroënie 4262 zł, w Oplu 3465 zł netto. Kamera cofania z czujnikami to wydatek odpowiednio 4830 zł i 2080 zł netto. Ciekawym dodatkiem występującym tylko w Jumperze jest pneumatyczne zawieszenie tylnej osi za 5778 zł netto.

W Oplu ekran nawigacji umieszczono przy górnej krawędzi przedniej szyby. Wymaga to przyzwyczajenia, szczególnie, że jej funkcjami steruje się w rezultacie za pomocą pilota umocowanego na wątlym uchwycie po prawej stronie kierownicy. Być może usunięcie ekranu z tablicy rozdzielczej owocuje poprawą widoczności w niewaligicznym punkcie w bezpośredniej bliskości przodu samochodu lub umożliwiło zachowanie płaskiej deski, ułatwiającej przechodzenie w poprzek kabiny. Lecz fakt, że pilota łatwo będzie zapodziać, jest pewny jak 2x2.

Prędkość kosztuje

Silniki obu samochodów miały zbliżoną moc i należały do coraz powszechniej stosowanych jednostek o stosunkowo małej pojemności skokowej. Do istotniejszych różnic należał typ turbodoładowania: Citroën miał turbosprężarkę o zmiennej geometrii, Opel układ BiTurbo z dwiema, szeregowo ułożonymi turbosprężarkami. Obie jednostki współpracowały z ręcznymi skrzynkami 6-biegowymi.

Movano pokonało około 500 km, większość po płaskich drogach krajowych, wykazując się spalaniem w granicach 9 l/100 km. Symptomatycznie zachował się Citroën. Przejechaliśmy nim znacznie dłuższy dystans, co pozwoliło porównać jego zachowanie na autostradzie i innych drogach pozamiejskich. Komputer pokładowy odnotował, że na dystansie przeszło 650 km przy średniej prędkości 82 km/h przeciętne spalanie wyniosło 9,6 l/100 km. Z kolei na 1100 km, przy średniej 71 km/h spadło do 8,7 km/h. Konstruktorzy nie zmieniają praw fizyki. Mały silnik też potrzebuje dużo energii, aby pokonać duży opór powietrza.

Zarówno Jumper, jak i przednionapędowy Movano mają stosunkowo duży rozstaw osi w porównaniu do długości. Tylna oś jest daleko z tyłu. Sprawia to, że ciasne zakręty należy pokonywać z pewnym zapasem. Movano w odmianie L2 było naturalnie nieco wygodniejsze podczas manewrowania niż Jumper w wersji L3.

Opel i Citroën przy zbliżonych cechach praktycznych (uwzględniając różnice wynikające z wersji długości) przemawiają innym „językiem” estetycznym. Jumper ma ponadto ładownię o kształcie bardziej zbliżonym do prostopadłościanu. Niemniej będąc ukierunkowanym praktycznie, łatwiej kupić Movano. Nie ma w tym żadnej winy ani zaślugi samochodów. Po prostu Opel podaje informacje o modelu i opcjach w bardziej usystematyzowanej, wygodniejszej formie. „Creative Technology” Citroëna sprawia, że strona internetowa polskiego importera jest wysmakowana, ale znaleźć na niej precyzyjne informacje nie jest wcale łatwo.

Michał Kij

Fot. M. Kij, R. Romaniuk



Citroën to „furgon totalny”, ma niemal pionowe ściany ładowni. Jednak porównanie objętości różnych odmian ujawnia, że Opel oferuje identyczny zakres objętości furgonów.

Plusy i minusy

Citroën Jumper

- ⊕ Interesująca stylizacja
- ⊕ Dobre wykończenie wnętrza
- ⊕ Prostopadłościenna ładownia
- ⊖ Wysoka cena niektórych opcji
- ⊖ Niedostatecznie wykorzystana przestrzeń pod siedzeniami pasażerów
- ⊖ Niezbyt wiele miejsca dla wysokiego kierowcy

Opel Movano

- ⊕ Dodatkowe lustro w prawej osłonie przeciwsłonecznej
- ⊕ Pomysłowy obrotowy stolik na laptopa
- ⊕ Duży schowek pod kanapą pasażerską
- ⊖ Mały ekran kamery cofania
- ⊖ Kontrowersyjne położenie ekranu nawigacji
- ⊖ Praktyczne, ale mało atrakcyjne wizualnie tworzywa sztuczne

