

Opel Combo Cargo z nowego aliansu

To nie jest tak, że Opel przy okazji wejścia do Grupy PSA załapał się na gotowego nowego kombivana i mały samochód dostawczy. Firma podkreśla, że to ona jest w nowej organizacji odpowiedzialna za lekkie pojazdy użytkowe i tak umiejętnie dobrała dostępne technologie, że jej Combo, a także Berlingo i Partner zasłużyły na tytuł *Van of the Year*.



Opel nie jest nowicjuszem, miał dotąd mniej szczęścia w tym segmencie rynku niż marki francuskie, ale zbierał doświadczenia przez kilka generacji Combo. Pierwsza wykorzystywała nadwozie Kadetta i przeszła już do historii, egzemplarze drugiej, na bazie Corsy, jeszcze jeżdżą po Polsce. Combo 3. są u nas wręcz częstym widokiem; 4. generację łatwo pomylić z Fiatem Doblo, bo w 2011 r. zrezygnowano z własnego modelu. Teraz też trzeba się nieco przyjrzeć, by odróżnić Combo 5. od francuskich braci, ale generalnie warto rozejrzeć się za każdym z nich, szukając nowego samochodu dla firmy lub/i rodziny. Po premierze i pierw-

szych testach nie ulega wątpliwości, że to bardzo wartościowe pojazdy w swej kategorii.

Taka ocena opiera się na platformie, a nawet dwóch. Trio Grupy powstało z połączenia przodu z lekkiej platformy EMP oraz tyłu z poprzedniego modelu. Ta pierwsza umożliwiła zintegrowanie wielu układów asystujących znanych dotąd z samochodów osobowych średniej klasy. Twórcy podkreślają, że taki był (w odróżnieniu od poprzedniej generacji kombiwanów PSA) kierunek projektu: od osobowego do dostawczego, na wysokim poziomie technologii i komfortu. Bardzo praktyczną korzyścią jest zmniejszenie masy

własnej ok. 70 kg, daje się też szybko odczuć zwrotność nowych samochodów, rezultat dużego kąta skrętu przednich kół: zewnętrzna średnica zawracania to 11,3 m w Combo Cargo Standard. Tył z poprzednika zapewnił dużą pojemność ładunkową, sporą ładowność i praktyczny kształt nadwozia.

Nowa platforma umożliwiła stworzenie dwóch wersji długości w typowy sposób, przez wydłużenie rozstawu osi i tylnego zwisu. Nakładka na tył w poprzedniej generacji Berlingo i Partnera też miała zalety, ale nie rozwiązywała wielu problemów, choćby wygodnej wersji 7-osobowej. Teraz mamy do wyboru samochody standar-

dowe o długości 4,40 m, rozstawie osi 2785 mm, pojemności ładunkowej od 3,3 do 3,8 m³ (przy wykorzystaniu otworu z ładowni do kabiny) oraz wersję XL o długości 4,75 m i rozstawie osi 2975 mm, z ładownią 3,9-4,4 m³. „Nawet w krótszym Combo Cargo między tylnymi nadkolami zmieszczą się 2 europalety, które można załadować za pomocą wózka widłowego” – szczytą się twórcy, ale tu musimy połączyć ich zimną wodą. Dwie europalety zmiesz-

czą się w poprzek, pod warunkiem, że pierwsza będzie (prawie) pusta. Efektywna długość ładowni to 1,75 m mierzone po podłodze, ale zaraz nad podłogą ścianka działowa kabiny cofa się i odbiera przestrzeń tak, że długość naprawdę użyteczna zmniejsza się do 153 cm. Z tego samego powodu jest także ograniczony dostęp przez drzwi boczne, nie tak fatalnie jak w poprzednim Berlingo/Partnerze, ale jednak. Szkoda, że nie zdecydowano się

przetłoczyć części ścianki na bardziej płaską, kosztem wygody pasażera.

Szerokość między wnękami kół to niecałe 123 cm, ale znów po podłodze. Powyżej lamp tylnych nadwozie zbiega się ku górze i szerokość otworu drzwi maleje poniżej 120 cm. Tym niemniej zręczny wózkowy wstawi niewysoko zapakowaną paletę w poprzek, a miejsce przed nią można bezpiecznie wykorzystać na mniejsze opakowania, bo do mocowania jest



Dużo lepiej, ale jeszcze nie perfekcyjnie. Otwór drzwi bocznych jest znacznie szerszy niż w poprzedniej generacji samochodów PSA, chciało by rzeć na miarę Combo 4. Ale ze ścianką działową można było „coś” lokalnie zrobić. Standardem są drzwi tylne dzielone niesymetrycznie, w opcji przeszkłone, rozwiązanie żywcem z wcześniejszych Berlingo/Partnera. Podłogę można przykryć fabryczną wykładziną tworzywową za 250 zł lub sklejką za 600 zł i szkoda, że nie zrobiono tego w samochodach na prezentację, by nie pokazywać złych praktyk.

Europaleta z prawdziwym ładunkiem mieści się w poprzek prawie-że, trzeźwy wózkowy nie wyrządzi dużych szkód. Druga taka już niestety nie wjedzie do krótkiego Combo. A drzwi otwarte o 180° nie mają się czego trzymać. Można było to poprawić, startując z zupełnie nowym projektem.





6 standardowych zaczepów w podłodze, ew. uzupełnionych o kolejne 4 w połowie wysokości ładowni. Ta opcja wraz z LED-owym oświetleniem ładowni kosztuje całe 100 zł i bardzo zalecamy przeniesienie jej na listę prezentów od producenta.

Zwraca uwagę podobieństwo podanych wyżej liczb do wymiarów i pojemności poprzednika. Nowy model jest z zewnątrz nieznacznie większy, ale wozi tyle samo, co dotyczy także ładowności. Standardowo wynosi ona ok. 610 kg netto w krótkim modelu i można ją zwiększyć do maks. 975 kg za dopłatą 1250-1500 zł, zależnie od kompletacji. Combo Cargo XL ma standardowo zwiększoną ładowność, ale ze względu na większą masę własną wynosi ona 895 kg, bez kierowcy. Dopuszczalna masa przyczepy z hamulcem to do 1500 kg w krótkim modelu i 1450 kg w XL z najmocniejszymi silnikami, lecz podczepiając ją dajmy baczenie na DMCZ, bo największa wynosi 3600 kg.

Nowością (dostępną w przyszłym roku) jest automatyczny wskaźnik obciążenia pojazdu. Przekroczenie 80% dopuszczalnego jest sygnalizowane białą diodą LED. Jeżeli samochód jest załadowany ponad dopuszczalny limit, kontrolka zmienia kolor na pomarańczowy i towarzyszy jej wykrzyknik.

W celu przewożenia dłużej w środku, a nie na dachu, nowy Combo Cargo może być wyposażony we Flex Cargo, otwór w przegrodzie kabiny współpracujący ze składanym fotelem pasażerskim. Rozwiązano to identycznie jak w poprzednim Berlingo/Partnerze, opcja kosztuje 900 zł

i jest powiązana z zamówieniem 2-osobowego miejsca pasażerskiego za 2300 zł, ale pakiet dodatkowo z drewnianą podłogą ładowni wymaga dopłaty tylko 2200 zł. Zewnętrzna, szersza część oparcia po złożeniu stanowi przedłużenie podłogi ładowni, wewnętrzna zawiera zamykany schowek i może być uzupełniona o obrotowy stolik, ułatwiający rozłożenie dokumentów lub laptopa. Kabina mieści 3 osoby lepiej niż poprzednio, choć podobnie przeszkadza rozbudowana konsola dźwigni zmiany biegów, obejmująca też pokrętkę sterowania układem IntelliGrip i przycisk rozruchu bezkluczykowego, jeśli samochód jest w nie wyposażony.

To, co zastaniemy we wnętrzu kabiny zależy zarówno od poziomu wyposażenia, jak i jej 2-lub 3-osobowego układu. Combo Cargo jest kompletowany na 3 poziomach: Essentia, Enjoy i Dynamic. Pierwsza jest oczywiście najtańsza, tj. 69 550 zł brutto z silnikiem 1,6 75 KM, ale nie ma m.in. żadnych drzwi odsuwanych, o klimatyzacji nie wspominając, a fotele z uproszczoną regulacją, pasażerski do zera. Można jednak ją dość swobodnie doposażyć. Wraz z kabiną 3-osobową otrzymujemy się standardowo elektryczny, samoczynny ręczny hamulec, który występuje także jako opcja przy 2 fotelach, w zestawie obowiązkowym z układem Open& Start i poduszką powietrzną pasażera za 2250 zł. Poduszka zaś nie zmniejsza pojemności schowków w kabinie, ponieważ jest montowana w nadszwybiu! To oryginalne rozwiązanie nie wyklucza z kolei półki podsufitowej, która jest zba-



Klasyczna dźwignia hamulca ręcznego budzi zaufanie, ale wyklucza 3. miejsce w kabinie i zajmuje przestrzeń, w której można ustawić między fotelami sport torbę. Podwójna kanapa pasażerska to opcja, za dodatkową opłatą dostaje się stolik na oparciu środkowego fotela, kryjącego także schowek. Razi welurowe wykończenie podłogi, wersji szczelnej i wodoodpornej dotąd nie namierzaliśmy w cennikach.

wieniem dla kierowców vanów, mieszcząc kurtkę, w tym przypadku na wcisk, bo jest niska.

Generalnie kabina jest dobrze pomyślana, może nieco zbyt skomplikowana jak na samochód roboczy, zaważyły geny z Combo Life. Combo Cargo także będzie dostępny także w wersji kombi do jednoczesnego przewożenia ludzi i sprzętu, jako XL z kabiną załogową. Tylny rząd siedzeń jest składany pod podłogę tak jak w Life, po czym można przesunąć ruchomą ściankę działową, podwieszoną na szynach. Nie będziecie tego chcieli robić zbyt często.

Użytkownicy, którzy często pokonują błotniste, piaszczyste lub zaśnieżone drogi, mogą wyposażyć Combo w układ kontroli trakcji IntelliGrip dobierający działanie ESP do rodzaju nawierzchni oraz Pakiet Budowlany do pracy w terenie. Obejmuje on zwiększenie prześwitu o 30 mm, usztywnione drążki stabilizujące z przodu i z tyłu, koła 16-calowe i tylne sprężyny o zmiennej charakterystyce.

Dumą nowego modelu jest niespotykany wcześniej w tej klasie zestaw układów wspomagających. Niestety niemal wszystkie pozycje wymagają dopłaty, w standardzie nie ma m.in. czujników cofania. Jest to o tyle dokuczliwe, że projektanci, zapewne oczekując na skorzystanie z opcji, zrobili małe lusterka zewnętrzne z pojedynczym zwierciadłem i niezbyt wygodnie umieszczone. Koszt zabezpieczenia przed stłuczką/otarciem rośnie od zwyczajowych 1200 zł za tylne czujniki do nawet 4600 zł za Pakiet Parkingowy, z kamerą

cofania, czujnikami przód/tył, czujnikami monitorującymi boki, światłami zakrętowymi etc., zdecydowanie warto go kupić. Wymaga on lepszego zestawu multimedialnego z 8-calowym ekranem dotykowym, tu z kolei można pokusić się jeszcze o dość dużą dopłatę za zestaw z możliwością integracji ze smartfonem. Telefon może wtedy leżeć we wnęce na centralnej konsoli i ładować się indukcyjnie, jeśli umie i uiścimy jeszcze 500 zł za wbudowaną ładowarkę. Najwyższy model Multimedia Navi PRO jest wyposażony w nawigację z mapami Europy. Oprócz trójwymiarowych wskaźników nawigacyjnych podaje także komunikaty o ruchu drogowym w TMC, ale powiedzmy szczerze, do map Google czy Yanosika mu daleko.

W przyszłym roku na liście opcji pojawi się układ automatycznego parkowania oraz kamera cofania Surround Rear Vision, pomagająca w czasie jazdy, zwłaszcza, gdy ładownia jest wypełniona. Obszar za samochodem można wówczas obserwować nie tylko w lusterkach bocznych, ale także na 5-calowym kolorowym ekranie w kabinie. Ułatwia to manewrowanie na podstawie linii wyświetlanych na obrazie po włączeniu biegu wstecznego. W czasie jazdy do przodu kierowca widzi na ekranie obszar od 4 do 30 m za pojazdem. Widoczność może poprawić druga kamera zamontowana w lusterku bocznym od strony pasażera. Z chwilą włączenia kierunkowskazu po stronie pasażera widok z niej trafia na monitor, co poprawia bezpieczeństwo, niemal całkowicie eliminując martwe pola. Ale większe lusterka



zewnętrzne też by w niczym nie zaszkodziły.

Najważniejsze układy wspomagające kierowcę, przejęte z osobowego Combo Life, to:

- ostrzeganie przed kolizją i automatyczne hamowanie awaryjne. Przy prędkości od 0 do 30 km/h siła hamowania wynosi 0,9 g, w przedziale 30-85 km/h system zmniejsza prędkość maksymalnie o 22 km/h. Jeżeli kierowca chce zwolnić jeszcze bardziej, musi użyć hamulca,
- aktywny asystent pasa ruchu, kontrujący niesygnalizowany wyjazd,
- adaptacyjny tempomat,
- układ rozpoznawania znaków drogowych.
- układ wykrywający zmęczenie kierowcy.

Można zamówić także ogrzewanie foteli (zewnętrznego w razie 2-osobowej kanapy pasażerskiej) i kierownicy oraz dwustrefową klimatyzację automatyczną w miejscach ręcznie sterowanej, jaka pojawia się standardowo na poziomie Enjoy.

W zestawieniu układu napędowego też nastąpią na początku przyszłego roku istotne zmiany. Obecnie Opel Combo Cargo jest wyposażony w końcówki silników 1,6, znanych i lubianych francuskich HDi, w wersjach 75 KM i 100 KM. Ta druga ma Start/Stop, ale winduje cenę ze wspomnianych niespełna 70 tys. do 77 tys. zł. Te jednostki spełniają normę Euro 6b, która obowiązuje do przyszłej jesieni, ale już są dostępne nowocześniejsze silniki 1,5 zgodne z nową normą Euro 6d-TEMP. Postęp kosztuje, tu cena zaczyna się od 83,8 tys. zł brutto teraz, gdy jest propono-

Lekki i ekologiczny turbodiesel 1,5 to technologiczna duma Grupy PSA. Sprostano Euro 6d i RDE przed terminem, nie ma natomiast Combo w wersji super-eko, nic nie słychać np. o zasilaniu CNG do silników benzynowych. Użytkownicy ucieszą się z wydłużenia przebiegów między wymianami oleju w nowych dieslach do 40 tys. km.

Podstawowe dane sprzedawanych obecnie wersji Opla Combo Cargo

Silnik	1,6 75 KM	1,61 00 KM S&S	1,5 131 KM S&S
Pojemność skok., cm ³		1560	1499
Moc maks. kW (KM)	55 (75)	73 (100)	96 (131)
przy obr./min	3500	3750	3750
Maks. moment obr., Nm	230	254	300
przy obr./min	1750	1750	1750
Śr. spalanie dm ³ /100 km	4,4	4,3	4,5
Dł. x szer. x wys., mm	4403 (4793) x 1848 x 1825		
Rozstaw osi, mm	2785 (2975)		

wana tylko wersja 130-konna, łączona ze skrzynią 6-biegową (lub 8-stopniowym automatem, ale to już za co najmniej 97,4 tys. zł do 116,3 tys. za Combo Cargo XL Dynamic!).

Ten skok cenowy jest związany z zastrzonymi wymaganiami emisyjnymi. Nowy silnik, lekki dzięki wykorzystaniu stopów aluminium i wydajny na skutek 16-zaworowego rozrządu, ma układ oczyszczania spalin obejmujący zarówno katalizator/pochłaniacz tlenków azotu działający przy pracy na zimno, jak i katalizator selektywny wymagający wtrysku AdBlue, włączający się do akcji, gdy nagrzeją się spaliny. Wraz z filtrem cząsteczkowym stanowi one moduł zamontowany tuż przy silniku. Samochód wozi, obok 50 l paliwa, 17 l AdBlue. Emisje mierzone już wg cyklu RDE, z czego możemy cieszyć się jako społeczeństwo, natomiast jako użytkownik wiemy, że zużycie paliwa nie będzie bardzo niskie, bo część pójdzie za grzanie spalin. Producent obiecuje 4,5 l/100 km, czego ani rusz nie mogliśmy uzyskać w czasie pierwszych jazd.

Flagowy silnik z serii 1,5 ma moc 96 kW/130 KM, układ Start/Stop i turbosprężarkę o zmiennej geometrii. W I kwartale przyszłego roku zostanie uzupełniony o wersje 75 kW/102 KM ze Start/Stop i podstawową 56 kW/76 KM, o maks. momencie obrotowym odpowiednio 250 i 230 Nm przy 1750 obr./min. Oba są niestety łączone z 5-biegowymi skrzyniami ręcznie sterowanymi. Jeździliśmy Combo Life z silnikiem 102 KM, który wydaje się rozsądnym kompromisem i gdyby taki Cargo Enjoy zmieścił się w 80 tys. zł, ustawił się kolejki.

Przed wiosną przyszłego roku dołączy także silnik benzynowy 1,2 PureTech w wersjach 110 i 130 KM, pierwszy ze skrzynią 6-biegową ręcznie sterowaną, drugi ze skrzynią automatyczną. Jeśli komuś nie przeszkadza brzęczenie 3-cylindrowej jednostki, można spróbować i tego. Ponieważ w tym czasie będzie dostępnych kilka zapowiadanych teraz układów, jak pomiar obciążenia czy kamery obserwujące strefę za samochodem, warto przesunąć plany zakupowe i wjechać w najbliższą wiosnę nowym, ładnym, wygodnym i pojemnym Combo.(WK)

