

# Zabudowy są najważniejsze!

Przesada? Nie całkiem. Sukces na rynku samochodów dostawczych opiera się na 3 filarach: zaletach samochodu bazowego, umiejętnościach sprzedawcy i odpowiedniej zabudowie. Te trzy elementy są ściśle ze sobą związane, jeśli jeden zawiedzie, pozostałe niewiele będą warte. Ale o podziale polskiego rynku samochodów dostawczych decydują wyniki sprzedaży 3,5-tonówek, które najczęściej są modyfikowane, nim trafią do użytkowników.

To prawda oczywista, toteż w każdej marce działa organizacja odpowiedzialna za współpracę z firmami nadwoziowymi, z jednej strony ułatwiają kontakt z siecią i przebrnięcie przez homologacje, ale z drugiej selekcyjnie partnerów. Nowe pojazdy bazowe są udostępniane tylko tym godnym zaufania pod względem jakości, terminowości, a także kultury pracy i obsługi. Jeśli mierzyc skuteczność metody rezultatami, to najsprawniej działa ona w Renault Polska. Liderem rynku jest Master, który skończył ub. rok wynikiem 7809 szt., wyprzedzając zdecydowanie głównego rywala Fiata Ducato z niecałymi 5,5 tys. szt. Oba modele przechodziły w tym roku zmianę generacyjną, w wyniku czego odnotowały spadek sprzedaży, co zresztą dotyczyło także 3, w tej stawce IVECO Daily (5235 szt.).

Warto dodać, że w pierwszej „10” rynku jest 6 samochodów 3,5-tonowych, ale 6. na liście Fiat Fiorino wdarł się do niej niesamowitym sprintem na sam koniec roku, przekraczając 3,3 tys. szt., wynik oszołamiący. Również Doblo wykonał popisowy rzut na taśmę i jest pierwszy wśród „pełnowymiarowych” furgonetek, 9. w klasyfikacji generalnej (2631 szt.). A za nim Dacia Dokker, która wykonała swój plan z ponad 2,1 tys. rejestracji.

Od ponad 10 lat Master jest najchętniej wybieraną bazą do zabudów. Decyduje o tym jego popularność jako „międzynarodówki”, ale to żaden grzech, jeśli ma się do tego fachu odpowiednio mocny i oszczędny silnik, wygodną kabinę i dużą ładowność. Renault Polska jest dumna z dobrych relacji z zabudowcami, ma bogaty park pojazdów modyfikowanych i często urządza poświęcone im pokazy. Jesienią ub. roku wprowadzając na rynek zmodernizowane Trafika i Mastera przedstawiono oba modele przystosowane do zadań specjalnych przez wybranych polskich partnerów, tych sprawdzonych przez lata, jak i nowych, w sensie statusu, bo nowicjusz w tym fachu jest niewielu. Pojawily się także pojazdy wyposażone fabrycznie w ramach Renault Tech, do kupienia na jedną fakturę, co może być wygodne przy zakupach flotowych, nawet jeśli jest tam wyższa kwota niż za pracę niezależnego producenta. Wraz z późniejszymi testami wybranych modeli, była to próbka obecnego poziomu technologicznego polskiej branży nadwoziowej.

Ale to jest 3. filar/etap sprzedaży, wcześniej trzeba mieć pojazd bazowy. W ub. roku Renault zdecydowanie odświeżył Mastera, najchętniej kupowany



samochód w swojej klasie nie tylko w Polsce, ale i na rynku francuskim. W Europie musi się zadowolić 4. miejscem, ale zakład produkcyjny jest dociążony zamówieniami na bliźniacze modele NV400 z Nisaną i Movano z Opla, a daleko idący face lift może utrzymać Mastera w czołowej stawce z najnowszymi konkurentami. Tak też zobiono. Głównym celem modernizacji było wprowadzenie silników zgodnych z normami Euro 6 d-temp/VI D. Wszystkie wersje mają teraz doładowanie TwinTurbo i mają zużywać jeszcze mniej paliwa, niż poprzednicy, a Master zawsze przodował pod względem oszczędności. Zmiany wizualne nie są duże, ale w dobrym kierunku, nowy przed i światła wyglądają lepiej. W kabinie wprowadzono kilka ulepszeń, m.in. ułatwiają przewiezenie większych bagaży, zamiast mnóstwa drobiazgów, jak poprzednio.

Najważniejszą nowością są układy asystujące kierowcy. Ich znaczenie trudno przecenić w czasach, gdy poziom umiejętności prowadzenia spada, a tym samym rośnie ryzyko szkód parkingowych i drobnych stłuczek. To nie tylko kwestia nerwów i kosztów: jeśli wydało się ponad 100 tys. zł na samochód i jeszcze kilkadziesiąt tys. na zabudowę, to całość musi pracować dzień i noc. Nie można sobie pozwolić na zawalanie ustalonych terminów dostawy, usługi, pokazu. Dlatego dobrze mieć w nowym Masterze takie nowości jak układ ostrzegający o zmianie pasa niesygnalizowanej kierunkowskazem, czujniki radarowe informujące o przeszkodach na sąsiednich pasach, układ hamowania awaryjnego oraz wspomaganie parkowania tyłem i przodem sygnalizujące nadmierne zbliżenie samochodu do przeszkód. Do tego można zamówić kamerę cofania współpracującą z ekranem na tablicy przyrządów i ciekawą nowością: Rear View Assist, czyli osobną kamerę pokazującą obraz zza samochodu na monitorze zastępującym lusterko wsteczne w kabinie. Wymaga to chwili przyzwyczajenia, ale bardzo pomaga w orientacji.

O tych faktach, a także o warunkach sprzedaży i obsługi, musi powiadomić potencjalnego klienta kompetentny sprzedawca, dlatego Renault wydzieliła w swej organizacji markę Pro+, sygnując ją dealerów i serwisy nastawione na obsługę flot – także dostawczych. Takie logo na salonie oznacza, że będzie tam z kim porozmawiać rzeczowo, dograć szczegóły, a nawet umówić jazdę testową samochodem z taką zabudową, jakiej ma się zamiar używać. Jednym z punktów szkoleń dla sprzedawców Pro+ jest współ-



## ZABUDOWY SĄ NAJWAŻNIEJSZE!

praca z firmami zabudowującymi. Najłatwiej tym, którzy mają taką za plotem: to pewnie jeden z powodów, dzięki którym wybił się **Moto Wektor**. Firma z Bielska-Białej zyskała największy rozgłos swoimi międzynarodówkami z wielkimi kabinami sypialnymi, ale obok tej masówki podejmuje z powodzeniem pracochłonne zadania, wymagające sporego wysiłku konstrukcyjnego. W nowym zestawie zabudowanych Masterów jej mobilny pawilon ekspozycyjny to perła zastępująca na wyróżnienie.



### Rozkładanie, sprzedawanie...

Bazą tej zabudowy jest podwozie platformowe długości L3 (rozstaw osi 4332 mm) z silnikiem 165-konnym. Pierwsza osobliwość już na tym etapie: wyposażono je w hydrauliczny układ poziomowania firmy E&P, należącej do grupy AL-KO, producenta m.in. podwozi do kamperów. W rzeczy samej najczęstszym zastosowaniem jest poziomowanie dużych, integralnych kamperów tak, by stały prosto na niekiedy nierównych kempingach. Można też sterować siłownikami po jednej stronie, by przechylił pojazd, ułatwiając opróżnienie zbiornika wody szarej. To chodźło jednak o poziomą płaszczyznę podłogi przy rozkładaniu nadwozia. Zaczyna się ono podobnie jak w typowym mobilnym salonie ekspozycyjnym: kłapa dachowa w górę, podest podłogowy w dół. Ale tu jest ciąg dalszy: pomiędzy dachem i podłogą ustawia się przezroczyste panele tworzące przeszklony pawilon.

**Mobilny salon wystawowy zbudowano z maksymalnym wykorzystaniem profili aluminiowych i lekkich paneli przekładkowych, toteż producent określa ładowność na 480 kg. Może za mało na ekspozycję kotłów CO, ale sklep odzieżowy, wcale nie mała gastronomia, serwis rowerowy w lecie i narciarski w zimie dadzą się w tym zmieścić.**

Jeśli zabudowa jest obustronna, uzyskujemy aż 19,6 m<sup>2</sup> powierzchni użytkowej (9,2 m<sup>2</sup> w zabudowie stałej + 2x5,2 m<sup>2</sup> rozkładane) chronionej przed wiatrem i deszczem. Wysokość wewnętrzna to 200 cm w zewnętrznych pawilonach, dostępnych po dokładanych schodkach, i 230 cm w środku. Ten salon można wyposażać w dodatkowe ogrzewanie lub klimatyzację, by działał cały rok. Mobilna ekspozycja, biuro sprzedaży dewelopera, gabinet badań, barek regionalny, pomysłów jest wiele.

To jest oczywiście kosztowna zabudowa, wyceniono ją na 130 tys. zł netto z podstawowym wyposażeniem, czyli w sumie z samochodem wyjdzie ćwierć miliona. Jeśli jednak taki pojazd kupi wypożyczalnia, by wynajmować kolejnym Klientom na *eventy out-*

### Master plusuje:

- + dostępny jako podwozie platformowe
- + duża nośność podwozia – od 1825 kg
- + kabina wygodna dla 3-osobowej załogi/obsługi





Kłapy są podnoszone za pomocą silowników gazowych, całą zabudowę można rozstawić w kilkanaście minut. Podesty są podpierane na 3 regulowanych stopach. Ściany to płyty poliwęglanowe przyklejone do aluminiowego szkieletu.



Podwozie salonu wyposażono w poziomowanie za pomocą 4 silowników hydraulicznych, zasilanych z elektroobrotki zainstalowanego na tylnym zwisie. Układ działa automatycznie, ale z pilota można uruchamiać silowniki parami, zadając wymagane pochylenie lub przechył.



doorowe, powinien szybko zarobić na sobie. Warunki obsługi w zamkniętym i doskonale wykonanym pomieszczeniu są o niebo lepsze, niż w typowym pojeździe ekspozycyjnym, no i można działać przez całą dobę, przez cały rok.

### Nowość: Master kamper

Renault trzyma się na uboczu walki o rynek pojazdów rekreacyjnych, wypychając raczej na 1. linię Trafika. Konwersje Mastera oczywiście powstawały już od 1. generacji (co prawda nie wyglądały bardzo pięknie, ale niewiele dało się zrobić). Później też były różne przyczyny, dla których pojazd o korzystnej cenie, z mocnymi silnikami i wygodną kabiną dał się wyprzedzić rywalom. Jedną z nich może być ustawienie gamy nadwozi: furgon L2 na średnim rozstawie osi 3682 mm ma długość 5,58 m, następny stopień L3 już przeskakuje na rozstaw osi 4332 mm i ma długość 6,2 m. Zabrakło popularnej w tym fachu wersji 6-metrowej, na której zbil kapitał Ducato. Wiele firm zabudowujących wręcz umieszcza na swych pojazdach nalepki z informacją „poniżej 6 m długości”. Dlaczego ten wymiar ma znaczenie? Van 6-metrowy mieści się dosłownie wszędzie. Czy 20 cm więcej w Masterze L3 robi różnicę? Owszem, tym bardziej, że mowa o dłuższym rozstawie osi i tym samym mało poręcznej średnicy zawracania 16,2 m.

Dlatego należy z zadowoleniem przyjąć podwójną inicjatywę: Renault Polska włączyła do grona zaufanych zabudowców firmy Easycamper (zajmująca się samochodami klasy Trafika) oraz Ebacamp, która wykonuje głównie kampery na 3,5-tonówkach i od razu wzięła na warsztat nowego Mastera L2H2. Ten wariant stawia do dyspozycji niewiele ponad 3 m długości wewnętrznej, ale z przodu ten wymiar wyznaczają oparcia przednich siedzeń, a nie ścianka działowa, bo jej rzeczą jasna nie ma! Tym samym kabinę można i trzeba włączyć do przestrzeni mieszkalnej i tu pojawia się feler pojazdu bazowego: obrotowy bez kłopotu jest tylko fotel pasażerski. Obrócenie fotela kierowcy wymaga obniżenia dźwigni hamulca ręcznego, co jest oczywistym zabiegiem znanym w branży, ale są samochody, w których tego nie trzeba robić.

Ebacamp wybrał dla tego Mastera układ wnętrza wind & water pomyślany raczej dla entuzjastów krótkich sportowych wypadów, niż na długie trasy



Kolejna osobliwość tego pojazdu: on wcale nie był szary, gdy trafił do zabudowy! Biała kabina tak dalece kontrastowała z nadwoziem, że postanowiono obkleić ją, wraz z owiewką dachową, folią w kolorze Urban Grey, w jakim debiutował nowy Master. Duży jednak może więcej, Moto Wektor łatwo i szybko radzi sobie z dużymi wyzwaniem.

transeuropejskie. Jego wyróżnikiem jest łazienka umieszczona z tyłu, dostępna przez tylne drzwi i od strony wnętrza. Ma to sens w do kamperze, który jest w zasadzie 2-osobowy co miejsc sypialnych, natomiast mogą nim jechać 4 osoby: 2 w kabinie i 2 na fotelach w środkowej części. Najwygodniejszy podział to 2 osoby nocujące we wnętrzu i w namiocie na zewnątrz, ustawionym choćby częściowo pod markizą, jakby lato. Wtedy wszyscy mogą korzystać z łazienki w miarę niezależnie (otwarcie/zamknięcie drzwi tylnych może budzić szczęśliarzy w środku). Do tego, wyciągana końcówka baterii umywalkowej umożliwiała opłukanie się z piasku czy błota na zewnątrz, nie wnoszą się ich do środka. W każdym razie łazienka ma luksusowe rozmiary i wygodną toaletę z kasetą na wózku. Jest też doskonale ogrzewana, ciepłutka nawet przy ok. 0° na zewnątrz.



Master plusuje:  
+ układy asystujące kierowcy  
+ wygodna kabina  
+ silnik 180 KM na szybkie trasy

Trochę gorzej z temperaturą w części salonowo-sypialnej, przy czym jedna uwaga: samochód został przygotowany przez Ebacamp na szybko i bez dodatkowych wytycznych, co ma się w nim znaleźć. Izolacja wnętrza jest uproszczona, pominięto np. nadkoka, co w czasie jazdy słychać, a w czasie noclegu czuć, jak ucieka tamtędy ciepło. Również wstawiony do niego składany stół, wygodny na zewnątrz, ale mało przydatny w środku, to nie jest żaden wariant stosowany czy proponowany przez firmę.

Wyposażenie obejmuje kuchenkę 2-palnikową i zlewomywak. Tu można tylko postuluwać przesunięcie całego bloku bliżej drzwi odsuwanych, tak by w zimie wentylować kuchnię przez uchylone okienko, a w lecie pichcić w otwartych drzwiach. Jest 49-litrowa lodówka zasilana na postoju przez dodatkowy akumulator 100 Ah i panele solarne na dachu o mocy nominalnej 160 W. Jest miejsce na zapasy nie wymagające chłodzenia i sporo przestrzeni w półkach podsufitowych i zapas wody, która może być podgrzewana. Jak na skromną wielkość samochodu, powstał praktyczny, którym już od temperatury 10° można wypuścić się na dłuższe wycieczki w 2 osoby lub na kilkudniowe wypadu w czwórkę. Są znane sposoby na przenocowanie w środku jednej czy 2 dodatkowych osób, zwłaszcza dzieci. Zaletą jest także spora ładowność. Producent podaje w dowodzie masę własną 2764 kg, czyli na załogę i jej wyposażenie zostaje ok. 740 kg.

Zwarta sylwetka ma wiele zalet, m.in. zupełnie bezproblemowe parkowanie, bo średnica zawracania to 14,1 m. Taki Master mieści się na miejscach o standardowej długości, tylko szerokości potrzebuje trochę więcej. Nie rzuca się też w oczy, co ogranicza ryzyko kradzieży wyposażenia czy całego kampera

Składany, wymiomywan stolik jest częstym wyposażeniem kamperów, ale wtedy trzeba mieć bagażnik mieszczący krzesła. We wnętrzu można łatwo zaaranżować salon dla 4 osób, w tym jednej na obracającym fotelu pasażerskim. Stopień wejściowy jest w opcji, jednak Ebacamp ostrzega: dodatkowy element pod podłogą zmniejszy prześwit i jest narażony na uszkodzenia.



Master jest wybierany na „międzynarodówki” m.in. ze względu na wygodę kabiny, która tak samo dobrze sprawdza się w kamperze. Poprawiona jakość wykonania, nowe funkcje (w tym ładowarka indukcyjna do telefonów) bogatsze wyposażenie także sprzyjają dalekim wojażom.

