

Ford tabas uue kastiautoga otse kümnesse



Ford on valmis saanud elustiiliautoga, mis ei ole kusagilt otsast elustiiliauto. Kõige paremas mõttes.



Uku Tampere
Accelerata

Kui saabus kutse minna mai alguses Marokosse täiesti uue Ford Ranger Raptoriga sõitma, mõtlesin esimene hooga keskmisele nüüdisaegsele elustiiliotole ning säilitasin skeptilisuse.

Tänapäeval on kombeks, et autole pannakse alla suurem velg ja isasem rehv, külge liimitakse palju ehisdetaili, lisatakse kontrastõmbelusi, auto nimesse puistatakse natukene „adventuri” või „eksaimenti” ning ... voilà! (Elustiili) toode! Asi, mida kantakse mulje jätmiseks või cool välja nägemiseks – vööd, mis pükse üleval ei hoia; sallid, mis soojia ei anna; prillid, mis selgemalt ei näita; autod, mis maastikul ei sõida...

Raptor osutus önneks päris autoks, millega saab pärtselt sõita. Ometigi!

Baja võistluste rajaga tutvumise auto. Ford Raptori on jõrmiks tahanud autospordiala nimiga Baja. Esimene Raptor ehk Ford F-150 Raptor ehitati just Baja võistluse rajaga tutvumise autoks.

Baja on kas 500- või 1000-miililine (800 km või 1600 km – toim) hullu kiirusega läbi maastika.

Umbes 65 000 eurot maksab Ford Range Raptor Eestis.

tiki ette võetav võidusõit, kus autod kihutavad tippkiirusele üle kivide, luidete, küngraste läbi kraavide, lõhede, aukude. Olude ja olemuse poolest nagu Dakari ralli, aga lühem.

Ranger Raptoriga võib võistleja minna Baja rajaga tutvuma või isegi võistlema ilma auto ära lõhkumise mureta. Just nii vastupidavaks on Ford Ranger Raptor ehitatud. Ja mitte ümber ehitatud, vaid pärtselt tehases kokku pandud. See auto näib eiravat köiki seni tundud füüsika-regleid ning autoinseneeria alustalasid.

Võistlusmasina rafineeritud tänavaversioon. Ford Ranger on juba mõnda aega olnud tavaliise autona Euroopa populaarseim kastikas. 2018. aastal müüdi Rangereid Euroopas üle 50 000 isendi ehk umbes iga neljas müüdud kastikas oli Ranger. See praktiline tööloom siikutab rasket haagist ning ronib maastikul ka Wildtracki versioonis.

Ford Ranger Raptori peainsener Damien Ross ütles, et Raptorit ja Rangerit ühendab peamiselt ainult nimi. Konstruktorite eesmärk oli ehitada auto, mis peaks tingimusteta vastu hüpetele ja suurel kiirusele üle ebatasase maastiku kihutamisele – Bajale.

Tulemus on mida-palju enamat kui tu-

Ranger Raptor liugleb kividest üle nii, et värinat ei tunne roolis ega tagumikus.

rundusosakonna tellitud kohendus tulble töö-hobusele. Pigem võiks öelda, et Raptor on autoinseneri ja disaineri üsna vabade kätega hullamise tulemus, mis on silmapaistev nii maanteel kui ka maastikul ja seda nii mugavuse, juhitavuse kui ka võimekuse poolest.

Arvude maagia. Ford Ranger on ehitatud raa-mile ja ka tavamuodelina juba päris tugev. Aga Raptori versioonis on auto raam oluliselt tugevdatud pea igas lõigus ja kriitilises kohas. Auto ninasse on lisatud 2,3 mm paksune eriti tugevast terastest mootori kaitseplaat, mis moodustab ühtse terviku auto esimese põrkerauga – ikka selleks, et sõit ei peatuks näiteks pikalt kuhu rattad viivad – auto teeb köike nagu muuseas.

FOTO: UKU TAMPERE



Tulemuseks on 30% tavamuadelist suurem vedrustuse käik ja tavalisest 1G vörora suuremat koormust kannatav auto. Peale selle on auto 16,8 cm laiem (2028 mm kogulaius ilma peegliteta), 4,4 cm pikem (5398 mm) ning 5,1 cm kõrgema kliirensiga (283 mm). Loomulikult on kolme kraadi vörra kasvanud nii tõusule lä-

henemise kui ka languselt lahkumise nurgad (vastavalt 32 ja 24 kraadi).

Autol on neljasilindriline, kaheliitrine topeltturbo diiselmoottor, mis toobad 213 hobujõudu ja 500 nanomeetrit – see on rohkem kui Wildtracki 3,2-liitrine ja viiesilindriline moottor välja annab.

Jõudu kannab ratsatele kümnekäiguline automaatkast elektroniliselt lukustuvat tagumise diferentsiaali kaudu, nullist sajani spurdib suur kastikas 10,5 sekundiga. Vajaduse korral saab kasutada aeglustut, kiiret nelikvedu või sootuks tagavedu. Raptor võtab sappa 2500 kg haagist ning sikutab selle kasvöö läbi 85 cm sügavuse vee.

Arvude osa võtab ehk kõige paremini kokku Maroko peamine liiklusreegel: võimekam sõiduk annab alati teed. Meile tuletab sõidu ajal korduvalt meelde, et kõige võimekam sõiduk – need oleme meie ja Ford Ranger Raptor.

Üllatuste müriaad. Maastikuvõimekust oskame Raptoriga oodata. Kividel ronimine, liivadüünidel hüppamine – fantastiline, aga siiski ootuspärane.

Auklikul teel sõites ei olnud kuulda nagi-naidi või loginaid, rool ei kiskunud, miski ei väristanud. Ja mis peamine, sõitjateruumis valitses lausa kummituslik vaikus. Vaikus, hoolimata asjaolust, et auto sõidab maanteekiirusel maastikurehvidel mööda suurte lahtiste kividega kruusateed. Ranger Raptori heliosolatsioon on esmaklassiline!

Läheb üha hullemaks! Suured kivid savisest pinnasest välja turritamas võksid tähendada hambaplommide lahti raputamist, aga Raptor liugleb karedusest üle nii, et värinat ei tunne roolis ega tagumikus. Tunne ei erine asfaltkattega maanteel sõitmisenist. Suured augud loomulikult annavad tunda lõökidenä ja raputavad ka autot, sest velg on 17-tolline ja rehv



Kõik Fordi kastiauto materjalid peavad olema mõnusad katsuda, kuid ennekõike peavad need aidama paigal püsida, sobima haaramiseks ehk teisisõnu taluma ja toetama Baja-stiilis sõitmist. Toimib.



Auto veermikul ei ole tavaliise Rangeriga seost. Nii detailid kui ka geometria on erinev, tähtsaim detail on Fox Racingu võidusõiduamordid.

FOTOD: STUART G W PRICE, WWW.S-PTV.COM

üüratu. Aga need ei ole valusad kolkusud, kauel sellset. Auto justkui naerab ka kõige hullemal teel ning nõuab lisa.

Seega ühest küljest on Raptor karm tüüp, mis kannatab nurisemata puhatatöulist väärkohtlemist. Teisest küljest on see pehme, rafineeritud ja isegi hell nagu tippklassimasin.

Tegelikult läheb veelgi jaburamaks. Raptoriga võib väänelda alla peenikest serpentiini pidi või läbida kriminaalsevööti kirustel järsmaid kurve – kastikas ei muutu kordagi „vedelaks”, nagu nii suure rehviga, kõrge kliirensiga tonnise kandejõuga pikast võiks oodata.

Natuke nurinat. Täpne hind Eesti turul ei ole veel teada, aga ilmselt jääb see kuhugi 65 000 euro kanti. Enamiku potentsiaalse ostjate valulävi on kaugel allpool.

Kaheliitrine mootor on küll igati piisav teesõiduks, möödasõiduks ja maastikul hullamiseks, aga päris Baja režiimis sõites jääb natukene lahjak: nii märjal pehmel rannaliival 80 km/h laalomit sõites kui ka ülikiirel 90+ km/h Baja rajal on gaasipedaal praktiliselt kogu-aeg põhjas ja kiirus lihtsalt ei kasva rohkem.

Nurin on siiski kunstlik, sest tuleb mõista kompromisside vajadust. Kaheliitrine topeltturbo liigutab autot piisavalt edasi, kuid rahulab samal ajal ka roheline maailmavaatega ini-meste nõudmisi ning kostitab omanikku tänu-väärset väikese kütusekuluga igapäevaseid olmesõite tehes.

Umbes 50-kilomeetrine vahelduvate tingimustega, aga ökonoomne teesõit mudis pardakompuutrisse kütusekululu näiduks 8,5 liitrit saja kilomeetri kohta – röömsalt rohmaka Raptori kohta väga tulbi saavutus!

Muud nurisemist ei ole. Range Raptor on minu arvamust mõoda kõige parem otse teha-se koosteliini mahu sõitnud kastikas. Ilmselt kõrgel kohal ka kõigi maailma autode absoluuttarvestuses.

Kastiauto kütusekululu rõõmustab:

8,5

liitrit 100 kilomeetri kohta.