

Volkswagen Crafter

Hind alates ▶ 23 990 €

Renault Master

Hind alates ▶ 25 690 €

Ford Transit

Hind alates ▶ 26 700 €

Citroën Jumper

Hind alates ▶ 20 900 €

Volkswagen Crafter

- ▶ **Hind:** 35 788 € (SYCB8B CRA35 Kast LW 177D 8A)
- ▶ Hind alates: 23 990 € (30 Kasten 102 hj)

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, biturbo, 1968 cm³ **Võimsus** ▶ 130 kW (177 hj) **Pöördemoment** ▶ 410 Nm **Käigukast** ▶ 8 käiku, automaatne **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 6836/2040/2590 mm **Telgede vahe** ▶ 4490 mm **Tühimass/kandevõime** ▶ 2423 / 1077 kg **Furgooni maht** ▶ 14,4 m³ **Tippkiirus** ▶ 165 km/h **Kütusekulu** ▶ (l/m/k) 8,3/7,6/7,9 l / 100 km **Hooldevälp** ▶ 50 000 km või 1 aasta **Hoolduskulu** ▶ 200 000 km 3039 € **Garantii** ▶ 4 aastat või 200 000 km

Renault Master

- ▶ **Hind:** 30 990 € (2,3 dCi 170 L2H2 Pack Clim, soodushind 24 800 €) ▶ Hind alates: 25 690 € (Business L1H1 2,8 t, 110 hj, soodushind 20 600 €)

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, turbo, 2299 cm³ **Võimsus** ▶ 125 kW (170 hj) **Pöördemoment** ▶ 380 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, käsitsi **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 5548/2070/2482 mm **Telgede vahe** ▶ 3682 mm **Tühimass/kandevõime** ▶ 2198 / 1102 kg **Furgooni maht** ▶ 10,8 m³ **Tippkiirus** ▶ 161 km/h **Kütusekulu** ▶ (l/m/k) 7,6/6,9/7,2 l / 100 km **Hooldevälp** ▶ 40 000 km või 2 aastat **Hoolduskulu** ▶ 200 000 km 2004,15 € **Garantii** ▶ 2 aastat läbisõidupiiranguta

Neli suurt kaubikut. Või kokku hoopis kaheksa?

VÕRDLUSTEST

Ford Transit

- ▶ **Hind:** 29 500 € (350L 2,0 TDCi L3H2)
- ▶ Hind alates: 26 700 € (290M L2H2, 130 hj)

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, turbo, 1995 cm³ **Võimsus** ▶ 125 kW (170 hj) **Pöördemoment** ▶ 405 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, käsitsi **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 5981/2059/2547 mm **Telgede vahe** ▶ 3750 mm **Tühimass/kandevõime** ▶ 2271 / 1229 kg **Furgooni maht** ▶ 11,5 m³ **Tippkiirus** ▶ 155 km/h **Kütusekulu** ▶ (l/m/k) 8,3/6,8/7,3 l / 100 km **Hooldevälp** ▶ 60 000 km või 2 aastat **Hoolduskulu** ▶ 200 000 km 1150 € **Garantii** ▶ 3 aastat või 100 000 km

Citroën Jumper

- ▶ **Hind:** 33 100 € (BlueHDi 160 Business L4H3 3,5 t, soodushind 26 480 €) ▶ Hind alates: 20 900 € (BlueHDi 110 L1H1 3 t, soodushind 19 900 €)

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ▶ nüüd **Mootor** ▶ R-4 diisel, turbo, 1997 cm³ **Võimsus** ▶ 120 kW (163 hj) **Pöördemoment** ▶ 350 Nm **Käigukast** ▶ 6 käiku, käsitsi **Pikkus/laius/kõrgus** ▶ 6363/2050/2760 mm **Telgede vahe** ▶ 4035 mm **Tühimass/kandevõime** ▶ 2269 / 1231 kg **Furgooni maht** ▶ 17 m³ **Tippkiirus** ▶ 150 km/h **Kütusekulu** ▶ (l/m/k) 6,9/6,1/6,4 l / 100 km **Hooldevälp** ▶ 50 000 km **Hoolduskulu** ▶ 200 000 km 2235,86 € **Garantii** ▶ 3 aastat või 100 000 km

Uus Volkswagen Crafter paneb rinna kokku vanade tegijate Citroën Jumperi, Ford Transiti ja Renault Masteriga. Kuna mitmest tehakse ka teist marki sõsarversioone, on nelja kaubiku asemel võitu püüdnud piltlikult öeldes kaheksa.

Volkswagen paneb uuele Crafterile suure panuse, sest toda kaubikut hakati nüüd ehitama ise, mitte enam koos Mercedes-Benziga (Sprinter). Versioonivalik on tohutu (esi-, taga- ja nelikvedu, furgoonid, raamautod pealisehitusega ja ilma, mikrobussid), lisavarustuse nimekirja peaaegu lõputu ning sama tarbesõiduk tuleb peagi müügile ka Volkswageni kontserni kuuluva veokitootja märgi all MAN TGE-na.

Crafteri müük on käima läinud nii hoogsalt, et kõrgele hinnale vaatamata peab me-

nukamaid kaubikuversioone ootama pool aastat. Ainult aeg annab vastuse, kas uus Crafter on roostekindlam kui selle vea pärast sarnaselt sõsarmudel Sprinteriga palju kirjutud eelkäija.

Ford Transit ei jää konkurendile alla, sest sellegi kaubiku väiksema kandevõimega versioonid on esi-, suuremad aga tagaveoga ning lisaks on valida nelikveolisi erimeid nagu ka mikrobusse, raamautosid jne.

Citroën Jumper ning selle kolmikupere teised liikmed Fiat Ducato ja Peugeot Boxer on Eesti teedel igipõlised tuttavad, sest vähesel määral eest saab palju vastu, kuigi enamik

versioone on vaikumisi vaid esiveolised. Tõsi, näiteks Boxeri saab tellida ka Dangeli nelikveoga (lisahind alates 10 100 eurost).

Vaata kulu erinevust

Renault Master ja selle kaksikvend Opel Movano on eelmainitud kolmikust mitmekülgsemad, sest ka neil on väiksema kandevõimega versioonid esi-, raskemad aga tagaveoga ning pealisehituse variantide rohkem, kui siin ülal lugeda jõuab.

Võrdlustes keskendume siiski klassikalisele kaubikule kui Eestis enim ostetud seda sorti tarbesõidukile, jättes kõrvale madelautod-bussid. Testi ei õnnestunud saada täpse pealt sarnaseid versioone, kuid kõik neli on siiski esiveoga ning valiku võimsaima mootoriga (163–177 hj). Furgooni maht varieerub osalistel päris palju, 10,5–17 kuupmeetrit, aga tühimass õnneks vähem (2,2–2,4 tonni). Crafter sattus ainsana olema automaatkasti-

ga, kuid kuna varem on Autoleht sõitnud ka käsikastiga Crafteri ja TGE-ga, suutsime selle mugavuslisa mõttes nii-öelda taandada.

Testi käigus kaarutasime kaubikutega üksjagu Tallinna ummikutes, kuid mõõtsime ka head ja halvemat maanteed ega jätnud kõrvale ka kurvilist ja jäist kruusateed, et erinevused autode vahel selgelt välja joonistuksid.

Kütusekulu mõõtsid autode endi reisiarvestid. Kuna kaubikute laupind on üsna eri ooperist, ei maksa tuiutada niivõrd tulemuse absoluutsuurt kui pigem erinevust tootja teatatust. Siinkohal peab tunnistama, et kõik sõidud sai sõidetud koormata. Miks? Esiteks tuleb just siis paremini välja vedrustusmugavuse erinevus, teiseks on ka autode ametlik kulu mõõdetud koormata sõites ning kolmandaks keelas näiteks Volkswageni volitus „kaupade transportimise“.

ELMAR OTS



4. koht

HIND JA KULUD	★☆☆☆☆
VARUSTUS	★☆☆☆☆
SÕIDUOMADUSED	★★★★★
KASUTUSOMADUSED	★★★★★

Crafteri õhutamistegur on väike, kuid voolujoonelisus tähendab külgtuule tuntavat mõju.



2.–3. koht

HIND JA KULUD	★★★★★
VARUSTUS	★★★★★
SÕIDUOMADUSED	★★★★★
KASUTUSOMADUSED	★★★★★

Jumper oli testiautodest suurima furgooni ja lauppinnaga, aga kütusekulu püsis sellele vaatamata mõõdukas.

Kui kallis on kõik!

Crafter sõidab vaimustavalt hästi isegi siis, kui püüda mitte märgata 2080 eurot maksva automaatkasti kiiret ja täpset tööd, sest ka Volkswageni käsikasti kasutamine on nauditav. Rool on ülikerge, kuid pakub siiski mõningast tunnetust, vedrustus mugav, väljavaade nelikust parim ning juht istub „autos sees”, mitte ei keera bussilikult rõhutat rooli kõrge tabureti otsast nagu näiteks Jumperis. Kaubaruumi pääseb hõlpsalt (sisenemiskünnis küljel 46, taga 48 cm) ning külguks on nii lai (133 cm), et euroalus mahub seal sisse mõlemat pidi.

MEELDIB

- juhitavus
- viimistlus
- ohtralt valikvarustust

EI MEELDI

- kallis
- janune
- niru standardvarustus

ja kesklukustuse. Lisatasu eest peab ostma nii istmesoojendid (273 €), kliimaseadme (1624 €), kiirushoidiku (351 €) kui ka peeglite elektrilise seadistusvõimaluse, raadiost rääkimata.

Eraldi tuleb tellida head leedtuled (1028 €) ja parkimisandurid (591 €) jne. Pole ime, et proovisõiduauto maksis ligi 50 000 eurot.



Crafteri kere on jäik, aga tühimass samas päris suur. Külguks on teiste omast laiem.



Kabiinis on panipaiku küllaga. Armatuurlaua riulid on kaaneta ning kõik süvendid kõva põhjaga, kus kraam koliseb.

Mida sa õõtsutad?

Tundub, et Jumper ning selle sõsarah Ducato ja Boxer, on Eestis müügil olnud igavesti ning mudeli eakus annab tunda. Iste on kõrgel, rool seadub vaid kahes suunas, rattakoobas segab pisut vasaku jala paigutamist ja pikema mehe sääreluud kolisevad vastu armatuurlauda ehk juhi elu ei pruugi olla kerge. Lisaks kõlab kiirendamisel mootorist-käigukastist vali kahin, logiseva käigukangiga töötamine nõuab keskendumist, vedrustus õõtsutab auto esiosa kummiliselt nii linna- kui ka maanteeõidul – puudusi, mida võiks parandada, on üksjagu, kuid enamikuga on võimalik leppida.

MEELDIB

- odav
- säästlik
- rikkalik varustus

EI MEELDI

- müra
- käiguvahetus
- veider õõtsumine

Vaevalsevõitu on ka lastiruumi pääs (taga-ukse künnis 55 cm, küljel 53 cm) ning küljeukse ava on konkurentide omast kitsam (125 cm), kuid külgtuul mõjutas hiid-Jumperit maanteel Crafterist vähem. Kruusateel täitub Citroëni kabiin ebameeldiva kõminaga. Mootor on aga visa ning suhteliselt säästlik (Tehase lubatud 6,4 liitrit jääb testis saavutatud 8,9 l / 100 km kaugele, kuid teisalt on tulemus nii suure versiooni kohta ootamatult hea.) ja varustus tarbesõiduki kohta suisa ülirikalik: navi, automaatne kliimaseade, Webasto, kiirushoidik, parkimiskamera, tugevdatud vedrustus. Puudu on vaid

istmesoojendid (juhile 200 €). Siinkohal ei tasu muidugi unustada, et lastiruumi vineervooderdus on kõigil kaubikutel lisavarustus ehk autost vähegi hoolides peab arvestama ka selle kuluga.

Nii palju autot nii väheses raha eest ei paku aga ikkagi keegi teine, seda enam, et ka piduriga haagise lubatud mass on tublid kolm tonni.



Jumperi lastiruumi ronimiskünnis on kõrge ja külguks testiautode omadest kitsaim.



Juhikoht on hinnale vastav: rool võib jääda ebamugavasse asendisse ning navigaalustiseadme ekraanini annab küünitada.

HINNANG Korralikult varustatuna väga kallis, aga sõidab väga hästi ja garantii on pikem. Biturbo on janune ja tundus vahel jõuetu.

HINNANG Odav, väga hea varustusega ja säästlik – selle nimel võib taluda müra, pikale ebamugavat juhikohta ja õõtsutavat sõitu.



2.-3. koht

HIND JA KULUD	★★★★★
VARUSTUS	★★★★★
SÕIDUOMADUSED	★★★★★
KASUTUSOMADUSED	★★★★★

Iludusvõistlust Renault ei võida, aga suurim mootor oli väikseima januga. Säh sulle downsizing'ut!



1. koht

HIND JA KULUD	★★★★★
VARUSTUS	★★★★★
SÕIDUOMADUSED	★★★★★
KASUTUSOMADUSED	★★★★★

Transiti impo-santne iluvõre on ameerikalikult näkkukargav, kuid samas meelde jääv disainielement.

Kus on Prantsuse elegants?

Masteri kabiinile paneb pitseri tahumatult rohmakast plastist armatuurlaud, mis ilmselt kannatab julma kohtlemist hästi, kuid võrreldes konkurentidega oleks see nagu võetud traktorist. Ka ergonoomika lonkab, sest kiirushoidiku nuppe leidub nii armatuuril kui ka roolil, raadionuppude konsool on peidus rooli taga ning vaid kahes suunas seaduv rool varjab lühemal juhul näidikuploki ekraani.

MEELDIB

- ✓ säästlikkus
- ✓ paindlik ja võimas mootor
- ✓ sõiduasend

EI MEELDI

- ✗ ergonoomika
- ✗ müra
- ✗ sisustuse odav ilme

suurele mootorile oli kütusekulu testis väikseim, 8,5 l / 100 km, olles lisaks lähim tootja lubatud 7,2 liitrit. Selliste külmade faktide peale suudavad ilmselt paljud alla neelata mitte kõige kaunima välimuse ja juhikoha ergonoomikaapsud.

Lastiruumi pääs on keskmisel tasemel, kuid lükandukse ava võiks olla suuremgi.



Masteri kabiin oleks nagu tehtud nende kõige hullemate, kirsasapais ja õlises vatikuues sohvrile jaoks.

Parim, aga mitte veatu

Transit pööras esikohale tänu mitmele trumbile. Hoolduskulu on väga väike ja -välp pikk ning suhteliselt mõistliku hinna sees on korralik varustus (kliimaseade, parkimisandurid, kurvituled, nõlvastardiabi, elektriaknad-pegelid, nahkrool, Bluetoothiga raadio jne). Puudu on siiski istmesoojendid (alates 165 €) ning näiteks naviga radio hind (2280 €!) on küllap pandud meelega selline, et täie mõistusega inimene isegi ei kaaluks pisikese ekraani ja õnnetu käsitsetavusega käki hankimist.

Ford sõidab kindlalt, elavalt ja ehk isegi liiga vahetult, edastades juhile teavet iga teel vedeleva kivikese kohta. Sellele infoküllusele sekundeerib mootori vibratsioon, mis jääb siiski talutavuse piiresse. Mootor sarnaneb vana kooli turbokaga, lajatakse tohutu pöördemomendi välja korraga. Asfaldil veab see suu naerule, aga näiteks libedal võivad rattad keset kurvi ette hoiatamata tühja lüüa. Nahkrool, pedaalid ja käigukang liiguvad nauditava tunnetusega ning juhi istesend on vast kõige sõiduautilikum, kui unustada vasaku jala teele jääv rattakoobas. Väljavaadet võib piirata jäme A-piilar, millele lisandub tuuleklaasi vasakusse serva jääv lai poriviirg. Transit võib vedada 2,8tonnist piduriga haagist. Kiiduväärt on küljeukse ava laius

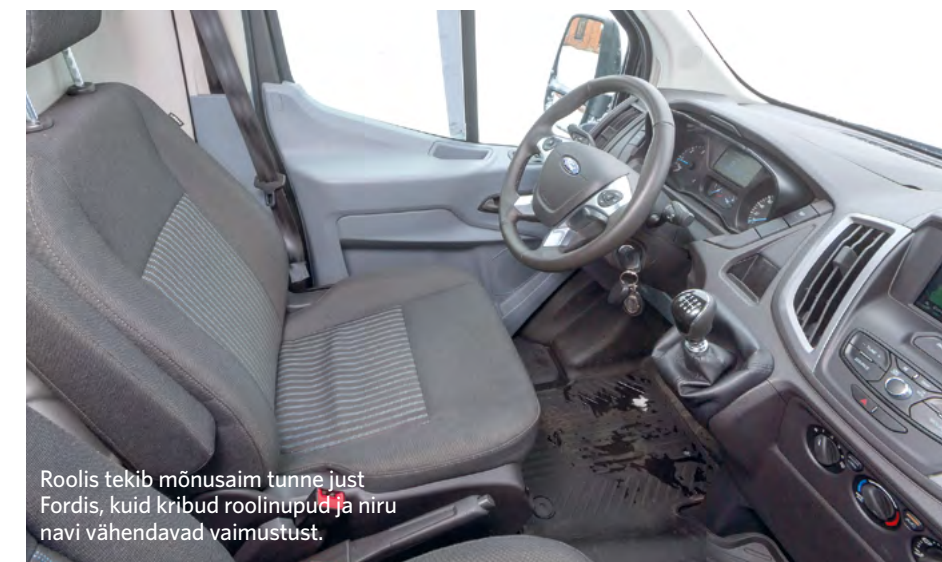
(130 cm), aga sisenemiskünnis oli lisapõhja tõttu küljel kõige suurem (58 cm), jäädes tagauksel teiste omaga sarnase 48 cm juurde.

Teatava tagasilöögi põhjustas kütusekulu (9,3 l / 100 km), mis jäi tootja lubatud 7,3 liitrist päris kaugele.

EI MEELDI

- ✗ tormakus
- ✗ vibratsioon
- ✗ jäme A-piilar

Kui tagaukse sisenemiskünnis tundub suur, saab kõigile tellida lisaastmelaua.



Roolis tekib mõnusaim tunne just Fordis, kuid kribud roolinupud ja niru navi vähendavad vaimustust.

HINNANG Säästlik, aga nobe. Varustus on lünklik, siseviimistlus rohmakas ja ergonoomikaapse päris palju.

HINNANG Minek on vägev, hooldus odav, varustus hea ja juhikoht mõnus, kuid sportlikkust on pisut palju.