

Tahaks jäädagi esimeseks

Moodsam kabiin, parem varustus, sportversioon – Ford tahab, et Transit Custom püsiks edaspidigi tonniste kaubikute turu liidrina.



Juhhei, rallitriipudega kaubik on tagasi! Mudeliuendusega sündis taas Fordi kaubikuvalikus varemgi esinenud sportversioon.



Ukseriuleid on tervelt kolm, kuid suuri asju kõva põhjaga süvendesse ei mahuta.



Kiirushoidik ja roolilt juhitud raadio kuuluvad standardvarustusse nagu ka kliimaseade ja parkimisandurid. Popp keskekraan tuleb aga vaid lisatasu eest.

TARBE-SÕIDUKITE ERI

Ford on viimased kolm aastat tonnise kandevõimega kaubikute turu liidrina püsinud Transit Customit selle aja jooksul pidevalt täiustanud, et esikohta kindlustada. Kui viimati vahetusid jõulikalid võimsamate ja säästlikumate vastu, siis nüüd jõudis kätte aeg kohendada kabiini ja silmnägu moodsamaks ning lisada valikusse uus doos ohutus- ja mugavusvarustust.

Kerepikkusi ja -kõrgusi on endiselt pakuda kaks (6–8 kuupmeetrit furgoonimahtu ning 765–1450 kg kandevõimet), kaheliitrised turbodieselid arendavad endiselt 105, 130 ja 170 hobujõudu ning 360–405 Nm pöördemomenti ja kahe võimsama mootoriga on kuuekäigulise käsikasti kõrval 1200eurose lisatasu eest valikus ka kuue käiguga automaatkast. Hooldevälp on endiselt kuni 60 000 kilomeetrit või kaks aastat.

Customi suurem uuendus on moekama iluvõre ja esilaternate (Nüüdsest saab kaubikule tellida ka biksenoontuled. Leedid olevat tarbesõiduki jaoks praegu veel liiga kallid, kuid tulevat siiski järgmise põlvkonna mudelile.) kõrval täielikult uueks loodud kabiin. Ustes on nüüd kolm panipaigariiu, istmed kaeti kulumiskindlama kangaga, armatuurlaual on ohtlalt panipaiku, kus ka tarbeelektronika laaduripistikud, väikese nahkrooli mõlemal kodaral on terve peotäis nuppe ning tillukese ja juhust väga kaugel asunud keskekraani asemel on nüüd tuttav puutetundlik nelja- või kaheksatollise diagonaaliga ekraan. Tahvelarvutisarnase popi ekraani saab kahjuks küll alles lisatasu eest (neljatolline sõltuvalt standardvarustusest 0–370, kaheksane 365–820 ja koos naviga pöörased 1465–1945 eurot). Odavaimal juhul on selle asemel tavaline raadio.

Sõidurajahoidiku ja liiklusemärgilugejaga ei üllata enam kedagi, küll on aga akendeta furgooniga tagurdamisel hindamatuks abiks lisafunktsiooniga täiendatud pimenurgandur. See suudab sõiduteega risti asuvast parkimiskohast välja tagurdades märgata kuni 40 meetri kauguselt nii lähenevat ratturit kui ka autot ning kaubikujuhti ohu eest hoiatada, kui oht läheneb mitte kiiremini kui 60 km/h.



Furgooni leedlambid (125 €) on alati lisavarustuses, uste ja seinte täisvooderdus (75 €) Spordil aga hinna sees.

Automaatne hädapidur õpetati aga peale auto nägema ka jalakäijat, mis võib pimedas päästa nii mõnegi inimesu.

Nõrgimastki piisab

Kogu see elektroonikavirvarr ei suuda siiski varjutada Customi tuttavat olemust. Ka nõrgimal mootoril on vägevalt võhma (360 Nm 1375–2000 p/min), võrreldes 1,6liitrisel mootoriga konkurentide pakutavaga, mistõttu Customi puhul pole kergemat koormat vedades võimsama jõuallika järele vajadustki. Sõltumata võimsusest töötab Ford kahjuks üsna tahumatult ehk mootori vibratsioon on selgelt tuntav, kuid tänu toorele jõule suudab sellega pikapeale isegi leppida, sest gaasipedaalivajutuse peale tekib tubli kiirendus, mitte ei kosta kapoti alt ainult abitut ohkimist.

Juhitavus on endiselt lustakas ning käigu vahetus sujub vabalt ka siduripedaali vajutamata – see on märk käigukasti kvaliteetsest

teostusest. Tahtes Customi reipaid sõiduomadusi eraldi rõhutada, saab teatud versioonid (310S ja 310L) tellida ka versioonina Sport. See tähendab vaid võimsaimat, 170hobujõulist mootorit (käsi- või automaatkastiga), mille lisanduvad poolnahksisustus, 17tollised valuveljed, küljekarbi- ja poritiivalaiendid, spoileriga esikaitseraud ning kõige tipuks kerrevärviga sobivas toonis rallitriibud.

Mudelivaliku teine äärmus on 100 km/h peale piiratud tippkiirusega 105 hj ECONetic, mille väiksema veeretakistusega rehvid, stopp-startsüsteem ja muud täiendused aitavad saavutada keskmise kütusekulu 5,7 l / 100 km. Järgmisel aastal lisandub puudekallistajate rõõmuks veel ka liitrisel ototurbomootoriga pistikuhübriid, mis suutvat elektri jõul sõita umbes 50 kilomeetrit.

ELMAR OTS
FRANKFURT – TALLINN

Ford Transit Custom Van 280 105 PS L1/H1 Trend

► Hind: 24 400 eurot
► Hind alates: 24 400 eurost

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ► nüüd Mootor ► R-4 diisel, turbo, 1996 cm³ Võimsus ► 77 kW (105 hj) Pöördemoment ► 360 Nm Käigukast ► 6 käiku, käsitsi Pikkus/laius/kõrgus ► 4973/1986/2000 mm Telgede vahe ► 2933 mm Tühimass/kandevõime ► 2035/765 kg (6 m³) Tippkiirus ► pole teada Kütusekulu ► (l/m/k) 6,9/5,8/6,2 l / 100 km Garantii ► 3 a või 100 000 km

MEELDIB	EI MEELDI
<ul style="list-style-type: none"> ◆ disain ◆ juhitud ◆ palju lisavarustust 	<ul style="list-style-type: none"> ◆ kallis ◆ mootor ◆ 1945 € navi eest?!

HIND JA KULUD	★ ★ ★ ★
VARUSTUS	★ ★ ★ ★ ★
SÕIDUOMADUSED	★ ★ ★ ★
KASUTUSOMADUSED	★ ★ ★ ★ ★
DISAIN JA VIIMISTLUS	★ ★ ★ ★ ★

HINNANG

Elmar Ots:
Vägeva momendiga mootor võiks olla kultuursem, kuid varustust, juhitud ning pikka hooldevälpa kiidame.



Peugeot Expert Access L3
Hind ► 21 200 € Võimsus ► 95 hj Kütusekulu ► 5,51/100 km Furgooni maht ► 6,1–6,6 m³
Suurem kandevõime (1,2 t), madalam, pikem, säästlikum, odavam, kehvem varustus.



Renault Traffic Business L2/H1
Hind ► 23 090 € Võimsus ► 95 hj Kütusekulu ► 6,71/100 km Furgooni maht ► 6 m³
Suurem kandevõime (1,2 t), jõuetum mootor, janusem, odavam, kehvem varustus.

TOIMETAJA VALIK: Hea varustus, võimas, harva hoolduses – pikas plaanis on parim Ford.