

Parim Parketimaastur 2023? - Proovisõiduks

Ford Ranger Raptor

2 aastat tagasi - 20.06.2023 Autor: [Marko Habicht](#)

Keskmine maastur, mis 2023 toodetakse, on sisuliselt Sharan. Sõiduautost kõrgem katus, 2 cm kõrgem kliirens ning "üherattaveoline". Ranger ja veel Eriti Ranger Raptor on kindlasti võimekam ning loodud maastikul sõitma. Vedrustus ehitatud hüppeid ja suuri löökauke taluma ning mootoris väänet rohkem kui tarvis. Ometi oleme meelt, et tegu on pesuehtsa parketimaasturiga.

Ranger Raptoriga õnnestus meil sõita vaid loetud tunnid tänu kolleegidele Autojaamast, nii et võta järgnevat mõningase skepsisega. Oleme veendunud, et päevase või mõnetunnise sõiduga oma nn tavapärasel ringil pole võimalik päris arvamust kujundada, küll aga esmamuljeid, mida antud loos jagame.

Testisime VW Amaroki Hunter versiooni 2019. aastal, mis oli mõnevõrra järgi aidatud võrreldes tavalisega ning sarnast kontseptsiooni sihib ka Ranger Raptor.

Kui toona olid VW ja Ford täiesti erinevad, siis nüüd on tegu lausa sõsarmudelitega, kuigi mootor ja nelikveoskeem paistavad väga erinevad olevat. Kui VW Amarok ja Ranger päriselt proovisõitu tulevad, üritame aru saada, mis neil päriselt vahet on.

Toonast ülevaadet vaata SinuTorus.

Ranger Raptor on kruusateedele loodud ning saab üle ootuste hästi hakkama ka maanteel. Isegi ohtlikult hästi, sest kiiruse tunnetus on olematu ning väga kerge on kiirust ületada.

Olgugi, et auto on suur ja kõrge, on see uskumatult vaikne ning võrreldav Citroën C5X-iga, mis on prantslaste lipulaev.



Tõsi, V6 292KW Raptori bensiinikulu on peaaegu 10 liitrit rohkem, kui C5X, kuid unustada ei saa ka tõsiasja, et tehniliselt on Rangeri näol tegu ratastega seinakapiga, mis on ehitatud nii, et sellega võib ka hüppesse minna.

Saadaval on ka -64KW lahjem masuudipress, mida oleks väga huvitav järgi proovida.

Kuhu sul maastikul ikka kihutada vaja, pigem on olulisem väändemoment, mida on 2 l diislil umbes sama palju, ca 500 Nm. Tundub, et kõige käredamat versiooni, 583 Nm V6 bensukat Euroopaasse ei tule ning VW Sõsarmudeli V6 TDI versiooni Ford ei paku.

Mis peamine, Raptor on tõesti vaikne. 90-100 km/h maanteel kulgeda ei ole mingi probleem ning treppi sõidetud kruusateel auto kulgeb üle konarustega nagu need ei oleks miskit.

Raptorile omased amordid teevad oma tööd hästi, auto ei uju ning püsib hästi teel. Isegi hirmutavalt hästi, mis tähendab, et sõidad kiiremini kui peaks ning kurvid võivad tulla ootamatult.

Seda enam tasub silmas pidada sõiduautost laiemat rööpumust. Suur auto otsib teed oluliselt rohkem, mis omakorda võib tuua ootamatusi, kui esimene ja tagumine sild hoo pealt soovivad minna natukene erinevat rada.

Täpselt nagu meil juhtus mööda jäätunud sihti sõites, kui auto otsustas, et kraavi põhjas on ilmselt midagi huvitavat. Õnneks lumi pidurdas enamuse hoogu maha ning teele tagasi saamine katsumust ei valmistanud. Küll aga vähenes lõikudel oluliselt keskmine kiirus.



Heliisolatsioon on muljetavaldav.

Ainus kolin, mida kuulda, on esiratta alt tulevad kivid otseselt vastu astmeraua torusid.

See, mis rattakoopas toimub, on muljetavaldav vaikne müdin. Samas kuis täisvarustusega Kia Sportige puhul oli rattakoopas tunne, nagu keegi raputaks kive plekkpurgis.

Ford Ranger Raptor on väga hästi varustatud, olemas on kõik vajalik, mida eeldaks kaasaegsest sõiduautost.

Adaptiivne Cruise, mingil määral hoiab rida ning lae all on terve posu täiesti kasutamata nuppe, millega lisatulesid, vintse jne ühendada. Huvitav, kas nende nuppude taga kaablid ka kuhugi veetud on?

Juhtmeta Android Auto ja Apple Carplay on olemas ning meediaekraan suurem, kui 90ndate telekas.



Päris maastikul, karjääris ja luidetel tuleb auto hästi toime ning juhi kätt hoitakse igal hetkel. Mustmiljon eri režiimi teevad seda: libe, muda, liiv jne, on kõik eraldi välja toodud.

Lisaks esimene ja tagumine lukk, aeglane ja kiire nelikvedu jne.

Kõige raskemaks režiimiks end ette valmistades on tükk nuppe vaja läbi käia, enne kui sõitu saab alustada, kuid see on seda väärt.

Ainus mille üle nuriseda, on liialt tundlik gaasipedaal.

Kui soovid muda ja liiva loopida kõigis ilmakaartes ning efektselt kohalt minna, on terav reaktsioon igati tervitatav, kuid sõites liival, kus oht end sisse kaevata,

mitte nii väga.

Tõsi, selleks on olemas aeglane nelik, kuid auto puhul, mida on saja eri režiimiga üritatud lollikindlaks teha, ootaks automaagilisemat lähenemist ka sellele.

Nagunii ei ole gaas enam trossiga ning saaks kenasti tundlikust vähendada, näiteks muda või liiva režiimis.

SH kergem rool ei teeks halba.



PLUSSID

- Vähene müra nii kruusateel kui maanteel.
- Kastikad on ägedad.
- Maastikul saab väga hästi hakkama.
- Sõiduautolik käitumine kurvides ja auto stabiilsus
- Lapsehoidjad, mis eri tingimustes sõita aitavad ning kiirust, ridu hoiavad.

MIINUSED / EI MEELDINUD

- Liialt tundlik gaasipedaal
- Kastikad on ebapraktilised.

- Auto sihtrühm ei ole korelatsioonis Raptori imagoga.
- Elektriline kastikate ning kärupesa ei ole kaitstud liiva ja muda eest.



Miks Parketimaastur?

Tegu on ühe sõgedama ja maastikusuutlikuma autoga, mis praegu poelettidelt võimalik osta ja seda ümber ehitamata! Kahjuks parketimaastur ei ole see mitte Fordi vaid kasutaja süül. Kasutaja ostab 70K maksva maasturi, et midagi kompenseerida, mitte sellepärast et neil vaja hardcore autot, millega hüppesse minna.

Üleüldse kastikaid on vaja üsna vähestel aga see selleks. Parketimaasturi teeb sellest autost kasutaja, kes seda poleerib, mitte ei kasuta sihtotstarbeliselt. Liikudes üsna aktiivselt looduses ja ehitusplatsidel: edevatest kastikatest jõuab asfaldilt maha parimal juhul 2 kümnest.

Parketimaastur ei ole vaid sõiduk, mis maastikul hakkama ei saa vaid ka sõiduk, mis maastikule kunagi ei satu. Ford Ranger Raptor on auto, mis on maastikule loodud, kuid kliendile kes seda tõenäoliselt kunagi ei tee.

Käib 99% parimal juhul poest piima toomas ning võibolla korra aastas satub

kuhugi kergelt liivasele ehitusplatsi parklasse.

Selle auto sihtrühmale viitab ka näiteks karvase vaibaga kaetud põrand, nii et survepesuriga salongipesu võib unustada.



Millal jõuab 70 000 € maksev ilus oranž maastur päriselt maastikule?

Mitmes omanik selle autoga esimesena mutta kinni jääab ning mis peab olema auto kilometraaž selleks hetkeks?

Olles aastaid mööda metsi kolanud, on seal üldiselt esindatud Subarud, mõned nelikuga universaal-Volvod, Dusterid ja üsna suvalised nelikuga või ilma autod, mis oksapesu ei karda, siis Ranger Raptor loodusesse on kui loodud, maastikule jne.

Matkaja seisukohast on kast mõttetu, kuid see ei puuduta auto võimekust või sõiduomadusi.

Sellegipoolest on selle auto sihtrühm teine, vähemalt liisinguperioodi lõpuni. Esimese omaniku käes pigem uhke läikega iluese, pargitud Viimsi eramurajoonis mõne maja ette, mitte kuskil metsas pori otsimas.



OSTAKS?

Kui Auto on tarbeese ning oled nõus 70K € maksvale autole otse salongist välja keerates oksapesu tegema ning muda sisse järgmisel päeval ära uputama, siis ei kõhkle ka, sest see auto on selleks suuteline.

Kui oksapesu asemel eelistad peale kanda nanokaitse, keraamilise vaha, et auto mustaks ei läheks, mine osta mõni Porsche või Volvo vms, mis linnas sõitmiseks märksa mugavam ja ei jätaks nii väga millegi kompenseerimise küsimust õhku.



Tänu Autojaamale, kes kutsus Ranger Raptorit testima ning pikemat arvutust saab lugeda nende lehel.

Kui soovite Looduses Kolaja vaates rohkem Raptorist teada, andke sellest meile näiteks sotsmeedia kaudu märku ning võibolla on Infoauto nõus meile Ford Ranger Raptorit andma pikemaks proovisõiduks.

Autojaama ülevaadet saad lugeda siit: <https://autojaam.ee/ford-ranger-raptor/>.

- [Testid](#)
- [Sõidukid](#)

Pilt

