Parim kastikas – proovisõiduks RAM 1500

3 aastat tagasi - 27.06.2023 Autor: Marko Habicht

RAM 1500 on oma Limited varustuses vaieldamatult üks kõige parem auto, millega oleme sõitnud. See on oma klassi tipp, mis pole lihtsalt kastikas, see on luksuslik töövahend.

Samuti on tegu kõige vastuolulisema sõidukiga, mis meil kunagi proovisõidus olnud. Tegu on kohutavalt ägeda aparaadiga, mida täiega tahaks, aga üldse ei ole vaja ka kõige parema tahtmise juures.



Jube suur, aga pagana äge

Ram 1500 on täpselt 5,2 m pikk, üle 2 m lai ning 2 m kõrgune (üle ei mõõtnud ja tõenäoliselt keskmises õhkvedru seades). Mõõtmed on ka esimesed, mis silma paistavad, sest see on tõesti suur auto ja kõik teised sõidukid varjab ära ainuüksi oma mõõtmetega.

Õhkvedrustus võimaldab seda tõsta märkimisväärselt ja langetada üsna maadligi, kuigi põhi jääb ikka kõrgemale, kui ükskõik mis nn linnamaasturil.

Võrdluseks: RAM on umbes 1 m pikem kui Jeep Grand Cherokee või Wrangler ja umbes 10 cm laiem, sh olles muidugi ka kõrgem.



See ei ole auto vaid veok, mille pöörderaadius on umbes sama suur kui Volvo V70 ehk sõidad nagu liinibussiga ja kõik manöövrid tuleb enne läbi mõelda. Igale poole ei mahu see ka parima tahtmise juures.

Kuid võrreldes seda Land Cruiseriga või mõne Euroopa kastikaga, siis ega nendegi kabariiditunnetus hea ole ning üritatakse jätta suure auto tunnet, mis on eriti tobe, kui auto ise seda ei ole. Vähemalt RAM-iga võrreldes.

HEMI V8 mootor suudab pakkuda muljetavaldavat jõudlust, olles samal ajal LPG gaasiga üllatavalt ökonoomne. Tehase andmetel suudab selle pea 300 kW mootor viia ligi 3 tonni kaaluva auto 0-100ni 6,1 sekundiga.



Puhas luksus

RAM 1500 Limited'i salong on sama luksuslik kui mõnel *premium* klassi sedaanil. Nahkistmed, puidust interjöör ja kaasaegsed tehnoloogiad, mida tööautotest ja teistest kastiautodest ei leia.

Varustuses on sellel autol olemas peaaegu kõik, mida võiks ühelt kaasaegselt autolt oodata: adaptiivne Cruise, rea hoidmine, automaatsed LED tuled, õhkvedrustus, panoraam katus jne. Suur 12-tolline puutetundlik ekraan, Apple CarPlay ja Android Auto ühilduvus, kohandatav digitaalne armatuurlaud, millest pidi kohe tulema veelgi uuem versioon.



Tänu mõõtmetele on tagaistmel nii palju ruumi, et lühem inimene saab jalad sirgu panna. Kui roolis on kasvujälgija saab seda teha juhi taga ka 2 m inimene kuigi autosse mahub ilma pingutamata viis täismõõdus meest. Kuna S-klassiga ei ole õnnestunud sõita, siis väidame, et isegi seal ei ole nii palju ruumi ning oleme avatud sellele, et see väide ümber lükataks.

Istmed saaksid olla sutsu pehmemad, kuna pikema sõidu järel tekib vajadus niheleda. Õnneks nihelemiseks on ruumi kõvasti, sest RAM-i istmed on umbes 10 cm laiemad, kui Grand Cherokeel, millel on kõike muud kui väikesed istmed.

Kui jalad on lühikesed ja pedaalid tunduvad kaugel, saab need nupuvajutusega lähemale tuua ja kui tunned, et oled liialt kuum või külm, suudab iste sind jahutada või üles soojendada.

Ukse avamisel liigub põhja alt välja ka astmelaud ning mugavalt saavad sisse/välja ronida ka lapsed.



Vastuolu

Hoolimata sellest, et tegu on ülimalt ägeda autoga, tekib küsimus, kas see on kõige mõistlikum valik. Kui hindad autot selle praktilisuse, ökonoomsuse ja mugavuse põhjal, võib kastiauto tunduda ülehinnatud ja ebamõistlik.

Kuigi kastikad pakuvad suuremat veojõudu ja laadimisruumi, võib avatud laadimisruum olla nii eelis kui puudus. Ilmastikuoludele avatud laadimisruum ei pruugi olla parim valik väärtuslike, õrnade või ihaldusväärsete esemete transportimiseks. Antud juhul tundub kaubik oma veelgi suurema ja suletud laadimisruumiga oluliselt mõistlikum valik, seda enam et, kaubaruum on tihti märksa pikem.

Mitmed tootjad pakuvad ka nelikvedu, kuigi tõsi, sellist mugavust ei ole valikus kellelgi.



Kastikad on suured ja rasked, mis tähendab, et nende kütusekulu on suurem kui väiksemate ja kergemate sõidukite puhul. See võib muuta need igapäevaseks kasutamiseks ebapraktiliseks, eriti linnasõiduks. Väiksemad kaubikud või isegi universaalkerega autodel on kordades paremat kütusekulu, pakkudes samal ajal piisavat laadimisruumi.

Selles hinnaklassis on päris palju valikut ning nõuda saab ka mugavust.

Pealgi on suured kastikad kohutavad manööverdamiseks ja parkimiseks, eriti kitsastes linnatingimustes.



PLUSSID

+ Konkurentsitult vaikseim auto millega oleme sõitnud

+ Õhkvedrustus teeb halval teel sõidu sujuvaks ja mugavaks

+ Kliirens, maastikuvõimekus

+ LPG-ga 100 km hind

+ Üsna soodne võrreldes teiste luksusmaasturitega.

MIINUSED

- Linnaolude jaoks liiga suur auto.

- Kasti sisu on alati märg ja/või tolmune.

- Reahoidmine ei tundu ootuspäraselt töötavat.

- Kõik arvavad, et sul on väike.



KOKKUVÕTTEKS

RAM-iga saad selgelt pilkusid ja see auto on päriselt äge, võimekas ja kui oled edukas põllumees, hobukasvataja, ehitaja võiks see olla sulle.

Iseasi, kas ligi 100K maksvasse autosse räpase tunkega roniks või kastis sõnnikut veaks?

Hoolimata pööravatest peades ei oska me öelda kas sellega ka naistele muljet avaldab või on see vaid soovunel ning tekitab hoopis kahtlust muude asjade osas. Küll aga teame, et see auto on nii lai, et kõrvalistujale põlve peale kätt pigem panema ei ulata.

Kui sul ei ole komplekse ning hindad mugavust, kesklinnas ukerdama ei pea ja sõidad pikki otsi. Siis tegu on Ainukese kastikaga mis päriselt on mugav, mille salongis on ruumi kõigile ja kõigele ning tegelikult teeb see silmad ette ka paljudele luksusautodele! Seda enam, et tegu on N kategooria sõidukiga, mida ei hakka mõjutama ka automaks.

Ehk kindlasti väärib kaalumist!

- Testid
- Sõidukid

Pilt

