

Обозреватель портала Kolesa.ru решил поставить себя на место водителя-междугородника и прошел все стадии доставки товара до конечного потребителя, отмахав на грузовом фургоне Ford Transit две тысячи километров всего за два дня.



Работа шофёра-дальнобойщика – тяжёлый труд. Тысячи километров однообразного маршрута, долгие часы в одном сидячем положении, вечная борьба с усталостью и сном – далеко не все «прелести» и не те романтические образы, которые воспеты в советских и российских песнях об этой профессии. Именно поэтому кабины некоторых тягачей представляют собой практически однокомнатную квартиру. Да и машина, в общем-то, превращается не просто в средство передвижения, а в настоящего друга, с которым дальнобойщик проводит большую часть своей жизни.

А сможет ли таким другом стать автомобиль заметно меньших размеров, но с теми же задачами? К примеру, развозной фургон Ford Transit?

Уверен, что эту машину видели все. Многие, даже те, у кого нет водительских прав, на ней ездили. Несметное количество этих коммерческих «транзитов» снуют по городу в

виде фургонов, бортовых грузовиков, маршрутных такси и даже автомобилей скорой помощи. Но наша задача другая – междугородняя. Хотя, и по городу нам все равно придётся проехать определённую часть пути.

На тест нам достался Форд Транзит в модификации 125T350 со средней длиной базы и средней высотой крыши в переднеприводном исполнении. Цифровая шифровка названия означает, что под капотом трудится 125-сильный турбодизель, а полная снаряженная масса не превышает 3,5 тонн – подойдут обычные «легковые» права категории «В». Правда, оказавшись в кабине автомобиля, понимаешь, что к грузовикам Транзит всё-таки чуть ближе.



Высоченная посадка открывает панорамный обзор на 180 градусов, а вот к отсутствию внутреннего зеркала заднего вида придётся привыкать. Благо, боковые двухъярусные «лопухи» позволяют достаточно легко определять, что творится позади.

Общее оформление приятного на вид, но не на ощупь интерьера тоже отдаёт некоторым гигантизмом: на монументальной центральной консоли, занимающей большую часть панели, расположена двухдиновая магнитола, кнопки которой можно нажимать хоть в перчатках, хоть в варежках, да три рукоятки управления печкой. Здесь же примостился удобный «джойстик» шестиступенчатой «механики». Радует и обилие подстаканников, кармашков и бардачков — только на передней панели их больше десятка (!).

Но не обошлось и без эргономических недостатков. Рулевая колонка, к примеру, не регулируется вовсе – настроив под себя кресло, мне очень хотелось подтянуть «баранку» к себе, чтобы не ехать с вытянутыми руками. Подрулевой переключатель, управляющий «музыкой», фордовцы зачем-то расположили слева, заметно сместив рычажок «поворотников». Крышки обоих верхних бардачков не фиксируются в открытом положении, нет откидывающегося столика с фиксатором для бумаг, который входит в стандартное оснащение у французских и немецких конкурентов. Все это, конечно, мелочи к которым можно привыкнуть, ведь основные удобства Транзита должны быть в грузовом, а не в пассажирском отсеке.



Несколько километров по городу на строительную базу, где мне предстояло загрузиться, вызвали крайне приятные впечатления, в первую очередь, от динамики. Привыкший к атмосферным бензиновым легковушкам, просыпающимся к трём-четырем тысячам оборотов, я никак не ожидал, что грузовой Форд Транзит с аэродинамикой кирпича будет оставлять позади себя большую часть городского потока. Причина – внушительный крутящий момент 2.2-литрового турбодизеля в 330 ньютон-метров, доступных уже с 1500 оборотов. Главное – вовремя успевать отщёлкивать «короткие» передачи.

А вот работа тормозов удивила, а если сказать прямо — разочаровала. То ли водители дилерского центра за десять тысяч километров пробега тестовой машины уже успели утомить тормозную систему, то ли она изначально так настроена, но на фоне резвости

Ford Transit, моментально откликающегося на акселератор, нажатие на педаль тормоза в половину хода практически не сказывалось на замедлении. Лишь оказавшись у пола, центральная педаль заставляла сбавлять ход почти двухтонного Форда. Такая «особенность» в тесном и нервном городском потоке частенько пугала.



Зато рулить большим грузовым фургоном не сложнее, чем легковушкой. К габаритам Форд Транзит привыкаешь быстро благодаря тому же панорамному обзору. Только не стоит забывать о более чем пятиметровой длине автомобиля — въезжать в 90-градусные повороты приходится на больший радиус, чтобы не зацепить соседей по потоку или не удариться задним колесом об бордюр. Конечно, в условиях тесных парковок потребуются некоторые навыки, привычка и аккуратность. Но мне повезло, на площадке стройбазы оказалось достаточно свободного места, чтобы подъехать к зоне загрузки без каких либо проблем.

Набивать отсек предстояло по полной: целый паллет 2,7-метровой вагонки и полтонны цемента. Но, как оказалось, никаких проблем с загрузкой не возникло. Выехавший со склада погрузчик просто поставил на пол деревянный поддон. Рядом расположились и двадцать мешков цемента. Однако, несмотря на то, что длина платформы превосходила длину загружаемой вагонки на целых 25 см, доски влезли впритык. Виной тому — выпуклая выше середины в грузовой отсек перегородка. Нужно иметь это ввиду при погрузке длинных и одновременно высоких негабаритов.

Всё, пора в путь. Впереди тысяча километров маршрута и столько же обратно, которые нам предстоит одолеть всего за два дня с одной ночёвкой. Как правило, именно в таком режиме работают многие профессиональные водители: больше ходок – выше заработок, отдыхать некогда. Вот и попробуем оценить на своей шкуре, насколько утомительным или наоборот комфортным окажется Форд Транзит в дальнем путешествии.



В первую очередь, серьезная, хотя и не максимальная загрузка сказалась на динамике. В тихих ходах фордовский фургончик, конечно, не превратился, но бывшая резвость заметно поубавилась.

Зато под нагрузкой улучшилась плавность хода задней рессорной подвески, которая заставляла слегка «козлить» пустой Транзит. В общем-то, Форд вполне неплохо справляется с нашими неровностями, сотрясаясь лишь на откровенно больших колдобинах. По этому параметру он немного комфортнее, к примеру, французской парочки Boxer/Jumper, на которых мне довелось поехать в прошлом году. А вот оттормаживаться стало совсем неудобно. Нажимать на центральную педаль приходилось с очень большим запасом дистанции.

«Трассовая» особенность управления подобными Транзиту автомобилями, в отличие от тех же легковушек, минивэнов или даже больших джипов, заключается в их большой

парусности. Резкие боковые потоки ветра или набегающего потока от встречных фур заставляют фургон заметно качаться, а порой и сдвигаться с прямой. К этому нужно быть готовым.

Большой неожиданностью стало наличие на тестовом автомобиле встроенного ограничителя скорости, не допускающего разгон свыше 100 км/ч. Такая штука встречается на дальнобойных тягачах, но на небольшом развозном фургоне я вижу её впервые. С одной стороны, владелец транспортной компании всегда уверен, что его водитель не будет лишний раз «выжимать» из машины последние соки и «насиловать» двигатель. С другой, обогнать на трассе фуру, идущую 90 км/ч, становится практически невозможным. А ловить летящие в лобовое стекло из под её колес камни и грязь тоже не хочется.



Зато следствием невысокой средней скорости стал хороший показатель экономичности. Восьмидесятилитрового бака солярки, даже на загруженной машине, лишь немногим не хватило на тысячу километров. Забегая вперед, хочется сказать, что сложив сумму заправочных чеков за весь маршрут туда и обратно, удалось уложиться в 6000 рублей. Экономичность современных дизельных двигателей определённо заслуживает похвалы.

Испытанием же для меня стало отсутствие в автомобиле кондиционера.

Тридцатиградусная жара и духота при закрытых окнах превращали кабину Транзита в парилку. Открытие окон лишь слегка улучшало ситуацию. Однако, внешние шумы в этом случае мгновенно сводят на нет старания магнитолы и переговоры с пассажиром-экспедитором.

Конечно, наличие подобной «роскоши» в коммерческом транспорте скорее исключение, чем правило. Покупая в автопарк такой автомобиль, хозяин в первую очередь думает об экономии затраченных средств, а не о комфорте водителя. Но при покупке Форд Транзит «хорошенько за миллион», добавить в него опциональный кондиционер за 48 500 рублей — не так и затратно. А вот водитель точно останется благодарен такой заботе.

Ещё одна опция, которая совсем бы не помешала на автомобиле дальнего следования и которой тоже не было на нашем Форде – круиз-контроль. За время двухдневной поездки за рулём, правая нога, находящаяся в неизменном положении, регулярно затекала.



Как и предполагалось, неуютно чувствовал себя и пассажир, сидящий на двухместном сиденье. Благо, что он был один и мог периодически менять положения, разворачиваясь порой полубоком, чтобы дать отдохнуть спине.

А вот высокая посадка давала водителю возможность просматривать трассу поверх легковушек на километр, а то и больше, вперёд, позволяя заранее координировать свои действия и подстраиваться под дорожную ситуацию — неоценимое преимущество перед легковыми автомобилями, водители которых видят только багажник впереди идущей машины. Отчасти это позволяло всё-таки иногда совершать обгоны, зная, что на «встречке» достаточное время никого не будет.

В целом, марафонская поездка на Ford Transit далась достаточно легко с точки зрения управления автомобилем. Высокий дизельный фургон рулится не сложнее легковой машины. У него хороший запас крутящего момента и эластичности дизельного двигателя, прекрасный обзор, достаточная энергоёмкость подвесок и акустического комфорта. Нужно только что-то сделать с тормозами и обстоятельно подойти к выбору дополнительных опций. Именно скромная комплектация тестового Форда не позволила в полной мере завести с ним дружбу. Но хорошим товарищем он стать способен.

Цена Ford Transit Van

Ford Transit Van поставляется на отечественный рынок с единственным двигателем — 2.2-литровым турбодизелем. Правда, в четырех вариантах форсировки: 100, 125, 140 и 155 лошадиных сил. Коробка тоже одна — шестиступенчатая механика.

Зато вариантов исполнений несметное количество. Одних только грузовых фургонов двадцать две модификации, различающихся размерами, типом привода и количеством посадочных мест.

Базовая комплектация с незамысловатым названием «Base» включает системы ABS и ESP, водительскую подушку безопасности, CD-магнитолу с подрулевым управлением, электростеклоподъемники, электропривод и обогрев зеркал, а также предпусковой подогреватель двигателя. Более продвинутая комплектация «Trend» предлагает в распоряжение кондиционер, круиз-контроль, противотуманные фары и ту же магнитолу, только с функцией Bluetooth. Всё остальное в обширном списке дополнительных опций.

Цена Форд Транзит начинается с отметки 885 500 рублей. За эти деньги покупатель получит переднеприводный 100-сильный фургон с короткой базой и низкой крышей,

грузоподъемность которого не превысит одной тонны.

Минимальная цена 125-сильной версии – 988 500 рублей. Транзит мощностью 155 лошадиных сил стоит минимум 1 191 900 рублей и бывает только с задним приводом. 140-сильная версия поставляется в единственной версии со сдвоенной кабиной (6 посадочных мест) и в исполнении «Trend» стоит минимум 1 340 000 рублей. Самый дорогой Ford Transit Van с полным приводом и сдвоенной кабиной обойдется в 1 764 400 рублей.

Тестовый среднеразмерный Форд Транзит в исполнении 125T350 с обшитым дсп грузовым отсеком, защитным покрытием пола и крепёжными кольцами потянул на 1 168 500 рублей.

Выбор портала Kolesa.ru

Выбор модификации грузового фургона – дело сугубо индивидуальное. Всё будет зависеть исключительно от того, что и в каком количестве будущий владелец собираются на нём возить. Мы лишь обратим внимание на некоторые особенности разных версий.

Если автомобиль часто будет ездить по трассам, не стоит экономить и останавливать свой выбор на базовой 100-сильной версии – такому загруженному Транзиту не хватает мощности и тяги, что на дальних вояжах будет лишним неудобством.

Привод, на наш взгляд, лучше всё-таки брать передний. Во-первых, такая машина понятней управляется. Во-вторых, избавляет водителя от дополнительных проблем в зимний период времени, когда на пустом фургоне невозможно выехать из сугроба из-за недостаточной нагрузки на ведущую ось. Полноприводные модификации дороги сами по себе, а так же требуют дополнительных затрат в обслуживании, да и нужны для крайне специфических задач.

Претензии к оснащению тестовой машины решаются с помощью добора опций при

заказе. В общем-то, всё, чего не хватало, присутствует во второй комплектации «Trend». Остальное – на усмотрение.

Рекомендуем дополнительно заказать опциональный 103-литровый топливный бак за 6500 рублей, который заметно повысит автономность хода.

В наличии у дилеров есть далеко не все модификации коммерческих моделей. А те, что есть, практически всегда в базовых исполнениях. Так что, если вы настроились на покупку подобной машины в устраивающей версии, следует заранее поинтересоваться её наличием. На доставку нужного фургона в нужной комплектации может уйти несколько месяцев.

Конкуренты Ford Transit Van на российском рынке

Главные соперники Транзита находятся в салонах Пежо и Ситроена, а с недавнего времени ещё и Фиата. В общем-то, Peugeot Boxer, Citroen Jumper и Fiat Ducato последнего поколения – одна и та же машина с разными эмблемами. По многим характеристикам и цене «французы» и «итальянец» схожи с Ford Transit. Правда, уступают ему в количестве модификаций. Boxer, Jumper и Ducato могут быть только переднеприводными.

Заметно дороже конкуренты из Германии. Исключительно заднеприводные Volkswagen Crafter и Mercedes-Benz Sprinter обладают огромным списком дополнительного оснащения. Кроме того, не уступают Транзиту в количестве возможных размерных версий.

Редакция портала Kolesa.ru благодарит компанию «Аларм-Моторс Форд» за предоставленный автомобиль