



Divji po naravi

Ford Ranger s svojo pojavo ne pusti nikogar ravnodušnega. Videti je divje, robato, morda celo malo našminkano. Za tem videzom se skriva kleni terenec, ki pa zna biti tudi uglajen.

► Ne preseneča, da je ta 'pickup' najbolje prodajan v Evropi, saj je premišljeno prilagojen potrebam tukajšnjih kupcev, ki iščejo uporabnost tako na cesti v vsakdanjem življenju, prometu kot na terenu, ko je treba premagati razrite kolovoze, makadame ali cesto do vinograda ali sadovnjaka. V osnovi gre za robustno gradnjo močne šasije, ki dopušča napore, o katerih lahko sodobni športni terenci samo sanja-

jo, stalnega pogona na zadnji par koles in s pritiskom na gumb priklopljivega štirikolesnega pogona, ko pride pod kolesa bolj spolzka podlaga (sneg, blato, moker asfalt). Vklon je sila enostaven z gumbom, po katerem lahko posežete do hitrosti 120 kilometrov na uro. Ko ne gre več samo s štirikolesnim pogonom, pa ima kot pravi terenec na voljo še dve stopnji moči vozniku. Prva je reduktor, druga pa

zapora zadnjega diferenciala, ki Rangerja pripelje praktično kamorkoli. Ustavi se mu, ko je pod trebuhom avtomobila ovira višja od 229 milimetrov ali globina vode nižja od 800 milimetrov. Vstopni in izstopni kot približevanja oziroma oddaljevanja oviri znašata 28 stopinj, največji bočni nagib pa 35 stopinj. Seveda so še terenci, ki zmorejo več, a menimo, da bo že za zelo zahtevnega uporabnika to dovolj terenskih zmogljivosti. Oprema wildtrak pa mu poleg videza prinaša še zaščito izpostavljenih delov motorja, tako da se vseeno lahko malo bolj mirno zapodite po terenu.

Omeniti velja tudi dobro delujočo elektroniko, ki mu pomaga pri spuščanju na strmih in spolzkih klancih. Avto praktično vse naredi sam, voznik se mora le osredotočiti na izbiro prave poti in sukanje volana, torej brez dotikanja stopalke zavore ali plina.

Na cesti je kljub zadnjemu listnatemu vzmetenju zadovoljil z udobjem. Pri poltovornjakih gre tu vedno za kompromis med nosilnostjo in udobjem in pri Fordu so ga lepo ujeli. Ko smo zapeljali prek grbine, hitrostne ovire ali udarne jame na asfaltu, se je to vseeno poznalo in začutilo v potniškem prostoru. Kogar to moti, bo moral žal izbrati kakšnega od športnih terencev, ki pa seveda niti v sanjah ne premagajo

Ford Ranger Wildtrak 3.2 TDCi

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:	37.700 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	43.510 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:	41.610 EUR

triglav ZAVAROVANJE AO:	1.099 EUR
KASKO (+B,K), AO, AO+ :	1.977 EUR

NAŠE MERITVE	
Okolišne meritev:	
T = 27 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 43 % / stanje kilometrskega števca: 10.598 km	

POSPEŠKI	
0-100 km/h:	10,9 s
402 m z mesta:	17,5 s (127 km/h)

PROŽNOST	
Meritev s tem menjalnikom ni možna.	

TRUŠČ V NOTRANJOSTI	
Hitrost (km/h)	dB
90	Vl. prestava 60

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	41,0 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	11,1 l/100 km
povprečje normnega kroga	9,4 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 3.198 cm ³ - največja moč 147 kW (200 KM) pri 3.000/min - največji navor 470 Nm pri 1.500-2.750/min.	
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski samodejni menjalnik - gume 265/60 R 18 T (Continental Cross Contact).	
Masi: prazno vozilo 2.167 kg - dovoljena skupna masa 3.200 kg.	
Mere: dolžina 5.362 mm - širina 1.860 mm - višina 1.815 mm - medosna razdalja 3.220 mm - prtijažnik n.p. - posoda za gorivo n.p.	
Zmogljivost: največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 8,9 l/100 km, izpust CO ₂ 234 g/km.	

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ videz	
▲ kompromis med terensko robustnostjo in udobjem na cesti	
▲ elektronska pomagala za varnost	
▲ zmogljiv motor	
▲ oprema	
▼ grob menjalnik pri speljevanju nazaj v klanec	
▼ številni gumbi nekoliko zamegljivo preglednost	
▼ poraba goriva	
▼ na ekstremno zahtevnem terenu mu obilje elektronskih pripomočkov ni v pomoč	

Končna ocena

S svojo pojavo, nosilnostjo in svojim kompromisom pri udobju ter solidno terensko prehodnostjo navduši. Zanimiv 'pickup' za vse, ki se navdušujete nad aktivnim preživljanjem prostega časa tudi na odmaknjenih koticah, za avanturiste in vse, ki potrebujete močan delavni stroj pri vleki ali prevažanju tovora

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.



takšnih ovir na terenu ali prepeljejo tone tovora v prtijažniku oziroma ne potegnjejo s takšno zanesljivostjo triinpoltonske prikolice z zavoro.

Z veliko prostora v kabini (dvojna kabina) se bodo v njem udobno peljali štirje odrasli potniki, če vas bo pet, pa se boste vseeno morali malce stisniti na zadnji klopi.

Torej, lahko je tudi družinski avto za tiste, ki vas navdihujejo aktivni izleti v naravo, odličen kompanjon za vse, ki športate in potrebujete velik prtijažnik za športne rekvizite, nanj lahko ob odprtih zadnjih vratih keson podaljšate ravno toliko, da gresta nanj dva motorja za motokros. Z nosilnostjo pa, kot omenjeno, ne bo težav, saj ta znaša 1.084 kilogramov.

Elektronika mu izdatno pomaga tudi na cesti, kjer vam bodo v pomoč sistemi ESC za nadzor stabilnosti, LAC za nadzor

pri prevažanju tovora in TSA za stabilizacijo prikolice. Pri speljevanju v klanec in pri zaviranju v sili elektronika prav tako prevzame nadzor. Le za HDC je treba na teren, saj deluje pri vključenem štirikolesnem pogonu.

Z bogato opremo tudi cena ni tako zelo pretirana, čeprav seveda ni poceni. Zanj bo treba odšteti dobrih 40 tisočakov, kar je še vedno konkurenčno, če iščete zmogljivejše športne terence, a vam udobje ni najvišja postavka na seznamu želja. Odlični 3,2-litrski dizelski motor TDCi Duratorq z 200 'konji' in 470 njutonmetri navora z dokaj dobro delujočim samodejnim menjalnikom, ki dopolnjuje udobje pri vožnji, vas ne bo nikoli pustil ravnodušnega. Morda malo manj navdušuje poraba, ki je na testu nanosla 11 litrov na 100 kilometrov. Pod 9 litrov pa boste težko spravili žejo novega Forda Rangerja. ◀

NAŠA OBLJUBA

MAXXIMALNA ZMOGLJIVOST MOTORJA

OMV MAXX Motion Performance Fuels

OMV OMV

