

»Kavbojska idila«. Ford Ranger ne skriva, od kod prihaja, v ZDA so namreč že davno ugotovili, da so »pick-upi« zelo uporabni.

# Kavboj Ranger

Janez je pravi kavboj, ves dan preživi na farmi skupaj s konji in drugo živino in ima vedno polne roke dela. Na deželi je pač tako! Zgodaj zjutraj vstane in v poznem večeru zaspi. To, da je tale Fordov Ranger namenjen ljudem, ki ves dan delajo na kmetiji in si z njim precej lajšajo vsakdanja opravila, je povsem na mestu. Vas zanima, kaj je naš »kavboj« Janez povedal, potem ko je tudi sam malce bolje spoznal Fordov poltovornjak?

»Ooo, saj s temle bi bilo pa kar zabavno, v keson bi naložil krmo in jo odpeljal konjem na pašo in tudi mleko bi lahko razvažal. Ta stvar je pa kar uporabna,« je še dodal ob sukanju volana po razritem kolovozu.

In še zelo prav ima! Ford Ranger z 2,5-litrskim turbodizelskim motorjem in velikim tovornim prostorom zadaj za potniško kabino je sila uporabna kombinacija terenskega vozila in poltovornjaka.

V tem trenutku je morda pomembno poudariti, da so terenski poltovornjaki najbolj udomačeni predvsem v ZDA, saj so farmerji na oni strani velike luže že zelo zgodaj odkrili vse prednosti tovrstnih vozil. Malo za njimi tudi obrtniki, lovci in vsi drugi, ki se zaradi kakršnihkoli razlogov

vozijo zunaj asfaltiranih cestišč. Ne na zdanje pa so svojo zabavo našli tudi vsi mladi in tisti, ki so mladi po srcu. »Pick-up truck« ali poltovornjak po naše je tam postal pravi statusni simbol. Ločijo tiste delovne in tiste za zabavo. Čez teden jih uporabljajo za opravljanje posla ali vožnjo na delo, za konec tedna pa nanje naložijo ribiško ali lovsko opremo in naravnost v hosto. Tisti bolj športni pa v velik tovorni prostor naložijo motocikel za motokros ali štirikolesni ATV in se zabavajo z vožnjo čez drn in strm. Tako je v domovini poltovornjakov. Pri nas pa je za zdaj še malce drugače. Pred leti so mnogi še čudno gledali, če si se vozil z vozilom, ki ni ne avto ne tovrnjak, danes pa je že malce drugače. Vedno več je namreč takšnih, ki so odkrili bistvo terenskega pol-

tovornjaka. Ljudje se novotarijam počasi privajajo! Z njim lahko počneš vse tisto, kar sicer velja za osebni avtomobil, terenca in lahka tovorna vozila. Ford Ranger tu ni izjema. Z njim smo se vozili po povsem vsakodnevnih opravkih, ki so običajni za osebni avtomobil (vozili smo se v službo, do prijateljev, parkirali smo v mestu - sicer težko, tovorili smo sode grozdja in še bi lahko naštevali). Na avtocesti sicer nismo bili najhitrejši, a povsem dovolj hitri tudi za daljšo pot. Ko smo ravno pri vožnji v prometu, naj povemo, da se Ranger pelje povsem solidno, brez čudnih znakov negotovosti. Zaviranje, lega v ovinkih, pospeševanje, potovalna hitrost in poraba goriva so povsem v mejah sprejemljivega. Zaradi poskočnega motorja (ima ogromno navora) je morda celo za stopničko više od povprečja. Udobja je dovolj tako za volanom kot na drugih sedežih, pri tem pa je treba poudariti, da je tudi na zadnji klopi dovolj prostora tudi za višje potnike. Preglednost iz avtomobila je tipično terenska - daleč naprej odlična, nazaj malce slabša. Edina slabost, ki za nekatere to sploh ni, je »hitri« zadek. Ob vklopljenem zadnjem pogonu in praznem tovornem prostoru med pospeševanju zadek rado odnaša. Na suhem asfaltu pov-



Bistvo Rangerja je v njegovem tovornem prostoru. Kaj bi vi počeli z njim, je sicer vaša stvar.

sem obvladljivo, na mokrem pa je zgodba malce drugačna. Takrat dodatna pazljivost in mehkeše speljevanje (kakor tudi zaviranje z motorjem) nista odveč. Za tiste, ki tega ne marajo, je seveda najboljša rešitev vklop štirikolesnega pogona.

Prav tako dobro kot na asfaltu se Ford Ranger znajde tudi na makadamu ali terenu. Avto ne zmore ekstremnih dejanj kot recimo strogo terenska vozila, a za povprečnega uporabnika je terenskih zmogljivosti za poln »keson«. To lahko predvidite že ob pogledu na sredinsko konzolo v avtomobilu, kjer sta le prestavna ročica in ročica za prekllop pogona koles, s katero se vklopi tudi reduktor. Ko se stvari zapletejo, se avtomobil z njegovo pomočjo počasi, a vztrajno izvleče iz težav. S serijskimi gumami v suhem pripleza presenetljivo visoko, malce teže v blatu, kar pa je ob veliki uporabnosti pnevmatik povsem solidno. Kar se tiče uporabe zunaj urejenih cestišč, je Ranger namenjen predvsem maka-damskim cestam in kolovozom. Tu pride poleg uporabnosti do izraza njegova športna ali zabavna

plat. Z največjim veseljem priznamo, da Ranger ponuja največ užitkov ob vklopljenem zadnjem pogonu, ko povsem nadzorovano odnaša zadek skozi ovinke. Avtomobil ne pozna nemirnosti niti na nizu grbin, ki krajšim terencem običajno povzročajo veliko preglavic. Tako ga je ves čas mogoče nadzirati in popravljati smer z zelo majhnim dodajanjem ali odvzemanjem volana. Odvisno pač od tega, kako »zares« oponašate rally voznike. Skratka, obilo zabave!

Uporabnost tega avtomobila je, kot ste morda že sami ugotovili, njegova največja prednost. Seveda to prinaša tudi pomanjkljivosti, ki jih pri osebnih avtomobilih ne boste našli, toda ko na tehtnico položimo vsa dejstva, se jeziček nagiba v prid Rangerju. Če človek na začetku ne ve, kaj bi z njim, mu kaj kmalu postane jasno, da je še največja ovira prav on sam. Avtomobil je namreč »ubil tri muhe na en mah«. Je lahko osebni avtomobil, terenec, lahkoten tovrnjak ali pa kar vse skupaj. Američani že vedo, zakaj mu pravijo »pick-up«.

Peter Kavčič

Notrajost je predvsem praktična in dovolj sodobna, da je občutek za volanom prijeten.



## Tehnični podatki

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z vrtnično komoro, nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in glib 93,0 × 92,0 mm - gibna prostornina 2499 cm<sup>3</sup> - kompresija 20,1 : 1 - največja moč 80 kW (109 KM) pri 3500/min - največji navor 266 Nm pri 2000/min - ročni gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 3 ventili na valj - visokotlačna črpalka, turbinski polnilnik na izpušne pline, hladilnik polnilnega zraka (intercooler) - tekočinsko hlajenje 9,4 l - motorno olje 6,7 l - oksidacijski katalizator

**Prenos moči:** priključivi štirikolesni pogon - enokolutna suha sklopka - 5 - stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 4,250; II. 2,356; III. 1,428; IV. 1,000; V. 0,827; vzvratna 3,656 - reduktor, prestavi 1,000 in 2,210 - prestava v diferencialu 4,444 - gume 225/75 R15 T (Bridgestone Dueler H/T 689 T)

**Voz in obese:** terenski pickup - 4 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, vzmetne noge, dvojna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, listnate vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki - 2-krožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobato letvijo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4998 mm - širina 1750 mm - višina 1740 mm - medosna razdalja 3000 mm - kolotek spredaj 1450 mm - zadaj 1440 mm - rajdni krog 13,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1530 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 970 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1060 mm, zadnja klop 840-620 - prtljažnik (površina) 2,35 m<sup>2</sup> - posoda za gorivo 70 l

**Mase:** prazno vozilo 1755 kg - dovoljena skupna masa 2825 kg - dovoljena masa priklovice z zavoro 2000 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 145 km/h - pospešek 0 - 100 km/h 25,6 s - poraba goriva (ECE) ni podatka (plinsko olje)

| NAŠE MERITVE    |            |             |            |
|-----------------|------------|-------------|------------|
| Pospeški:       |            | Natančnost  | merilnika  |
| 0 - 60 km/h:    | 7,5 s      | hitrosti:   |            |
| 0 - 80 km/h:    | 11,5 s     | kazalec na: | resnično:  |
| 0 - 100 km/h:   | 18,4 s     | 60          | 58,1 km/h  |
| 0 - 120 km/h:   | 28,6 s     | 80          | 77,3 km/h  |
| 1000 m z mesta: | 39,1 s     | 100         | 97,4 km/h  |
|                 | (131 km/h) | 120         | 115,4 km/h |
|                 |            | 140         | 131,3 km/h |

### Največja hitrost:

142 km/h (V. prestava)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV): 37,2 s (132 km/h)

1000 m od 40 km/h (V): 41,0 s (130 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h : 56,5 m

### Poraba goriva:

Testno povprečje 12,5 l/100 km

Najmanjše povprečje 11,9 l/100 km

### Truš v notranjosti (dB):

| Prestava:  | III. | IV. | V. | Okoliščne meritev |
|------------|------|-----|----|-------------------|
| 50 km/h    | 59   | 58  | 57 | T = 12 °C         |
| 100 km/h   | 70   | 68  | 66 | p = 1004 mbar     |
| 150 km/h   |      |     | 72 | rel. vl. = 64 %   |
| Prosti tek |      |     | 46 |                   |

### Napake med testom:

- brez napak

## KONČNA OCENA

Ranger je troje v enem: osebni avtomobil, terenec in poltovornjak, z eno besedo pa mu v ZDA rečejo kar »pick-up«. 2,5-litrski turbodizel s hladilnikom polnilnega zraka je povsem kos nalogi. Prazen je zelo poskočen, naložen pa ne opeša pod težo bremena. To mu štejemo v velik plus, saj se s tem ne izneveri svojemu namenu. Poleg vsega pa je še pravi stroj za zabavo. Nekdo je celo rekel, da je vožnja z njim enako zabavna (če ne še bolj) kot tista z »vlakom smrti« v zabaviščnih parkih.

- motor
- udobje glede na terensko zasnov
- široka uporabnost
- zabavnost
- poraba
- zmogljivosti
- nestabilen zadek na mokrem cestišču
- preglednost nazaj
- v avtopralnici ga nočejo prati

CENA: Vozilo ni naprodaj (Summit Motors)