

## Kratek test



# DRUGA zgodba

besedilo: Vinko Kercn · foto: Vinko Kercn

Če ste tipičen kupec, vam zaupam: čisto v vsakem Rangerju je prijetno sedeti. Se pravi: čisto vsakega je prijetno voziti.  
Ampak Wildtrak je povsem druga zgodba.

► Na eni strani je jasno: tudi Wildtrak je Ranger in Ranger je BT50. Ampak razlogov, da kupite Forda namesto Mazde je ravno toliko kot teh, da kupite Mazdo namesto Forda. Precej močnih razlogov pa je tudi, da v Fordovem salonu kupite Wildtraka.

Ti pickupi so vedno zanimiva tema; čeprav se na prvi pogled ne zdi tako, so namenjeni zelo široki skupini ljudi: od tistih, ki jim je takšen avtomobil (ali morda bolje rečeno: poltovornjak) osnovno sredstvo pri opravljanju raznih del, do tistih, ki ga kupijo kot prvi (ali celo edini) avtomobil za družinske potrebe. Zadnjim se Wildtrak še posebej ponuja.

Še enkrat in bolj natančno: tudi Wildtrak je Ranger z dvojno kabino, a rahlo drugačen. Ja, na pogled (in že od zunaj) se zdi nekoliko žlahtnejši, čeprav s tem pri Fordu (k sreči) niso pretiravali v tolikšni meri, da bi tak poseg

zmanjšal Rangerjeve (terenske) sposobnosti. Je pa tokrat pristop rahlo drugačen: zaradi navidezno podaljšane kabine se zdi bolj podoben terenski limuzini kot pickupu, največji 'čar' pa je v zadku. Keson je tu pokrit z rolojem, ki ima tudi ključavnico, znotraj pa je čvrsta plastična obloga s kovinskim okoljem.

Tako je keson postal prtljažnik, Ranger pa družinski avtomobil. In to je tu najpomembnejše.

Ključavnica na roloju je sicer bolj simbolične narave. Precej slabo zaklene rolo (med testom smo nehote odprli zaklenjenega), še bolj nerodno pa je, da je tudi pri še tako dobro zaklenjenem roloju zadnja stranica vedno odklenjena, saj sploh nima ključavnice.

"Precej močnih razlogov je, da v Fordovem salonu kupite Wildtraka."



Ima pa rolo s 'stanovanjsko' ključavnico prece dober psihološki učinek. Vsaj na lastnika.

Takole je torej Ranger kot Wildtrak postal krasna igrača, ki jo lahko pretihotapite tudi v družinski proračun. Če odstejete videz, ki kljub oleščevam ostaja precej bolj 'deloven' kot pri drugih terencih, je takle Ranger že zelo osebni avtomobil. Nima sicer stabilizacijske elektronike, nima potovalnega računalnika in ima le eno ogledalce (v levem senčniku in neosvetljeno), vendar pa ima pomoč za parkiranje (tipala so jasno kar v zadnjem odbijajučem oziroma v kromani cevi, ki je odbijač), osvetlitev k nogam in še kaj drugega, za kar najbrž menite, da sodi bolj ali manj le v osebne automobile. Recimo usnje v notranjosti. Na vrhu armaturne plošče je dodaten komplet (digitalnih) merilnikov, ki se v osnovi zdijo terenski (prečni in vzdolžni nagib vozila), kar tudi so, vsebujejo pa še zanimiv podatek: notranjo temperaturo, česar še nismo srečali pri avtomobilih. In ko smo že pri notranji temperaturi: ta se nastavlja sicer v vrtljivim gumbovm, ki pa v praksi deluje bolj kot stikalo - vklop, izklop.

Kdo ve, po kakšnem ključu je tale Wildtrak dobil to barvo karoserije, smo je bili pa zelo veseli, saj je poživila to vozilce (za evropske razmere) velike dolzine in precejšnjega rajdnega kroga. Še več življenja pa mu vdahne motor, trilitrski TDci, torej turbodizel, ki se sicer oglaša dokaj robato, a je zelo odziven ne glede na vrtljaje, v splošnem zelo prožen, v srednjem delu pa tudi zelo poskočen. Ta motor postavi piko na i: z njim se lahko tudi na avtomobilski cesti z lahkoto kosate z drugimi osebnimi vozili, tudi takrat, ko je polno naložen. Če imate srce, se bo motor v zadnji (peti) prestavil zavrel do 3.500 vrtljajev in pognal karoserijo do 173 kilometrov na uro po merilniku. In tudi če ga boste priganjali,

"Tako je keson postal prtljažnik, Ranger pa družinski avtomobil."



## | Ford Ranger 3.0 TDCi Wildtrak

bo zadovoljen z manj kot 13 litri plinskega olja na 100 kilometrov.

Vse drugo pa je že poznano: dobra in preskušena tehnična osnova sestoji iz šasije, toge zadnje preme in klasičnega (priklapljenega) štirikolesnega pogona skupaj z zaporo zadnjega diferenciala. Zadeva vedno deluje brezhibno, pomaga pa tudi pri poslabšanih razmerah pod kolesi, tudi ko se potepate po snegu ali blatu in tako aktivno preživljate prosti čas.

Upam, da je zgodba razumljiva: z zmogljivim motorjem in s kesonom, predelanim v prtljažnik, je takle Ranger v primerjavi s preostalimi povsem druga zgodba. Pisana na kožo avanturistom. KK

## Ford Ranger 3.0 TDCi Wildtrak

Cena osnovnega modela:	26.333 EUR
Cena testnega vozila:	26.333 EUR

### NAŠE MERITVE

T = 1 °C / p = 810 mbar / rel. vl. = 71 % / Stanje kilometrskega stevca: 3.543 km

### POSPESKI

0-100 km/h:	13,1 s
400 m z mesta:	18,2 s (120 km/h)
1.000 m z mesta:	34,0 s (150 km/h)

### PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	8,8 s
80-120 km/h (V.):	14,8 s

### NAJVEČJA HITROST

171 km/h (V. prestava)
------------------------

### ZAVORNA POT

od 100 km/h:	51,6 m (AM meja 42 m)
--------------	-----------------------

### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	10,9 l/100 km
-------------------------	---------------

### NAPAKE MED TESTOM

nezaseljivo zaklepjanje ključavnice roloja nad kesonom

### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vafni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - giba prostornina 2.953 cm<sup>3</sup> - največja moč 115 kW (156 KM) pri 3.200/min - največji navor 380 Nm pri 1.800/min.

Prenos moći: motor poganja zadnji kolesi (priklapljen štirikolesni pogon)

- 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 245/70 R 16 S (Bridgestone Duet H/T S40).

Mase: prazno vozilo 1.845kg - dovoljena skupna masa 3.020 kg.

Mere: dolžina 5.075 mm - širina 1.805 mm - višina 1.762 mm - keson dolžina 1.530 mm; širina 1.456 mm - posoda za gorivo 70 l.

Zmožljivost: največja hitrost 158 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,5 s

- proračna goriva (ECE) 7,9 l/100 km.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor, prožnost
- ▲ videz (Wildtrak), barva
- ▲ oprema
- ▲ prtljažnik namesto tovornega prostora
- ▲ lahketnost upravljanja
- ▲ primernost za izlete zunaj urejenih cest

- ▼ nastavljanje ogrevanja
- ▼ neudobje na neravninah (predvsem na zadnji klop)
- ▼ le štirje zglaševalniki
- ▼ nezaseljivost ključavnice roloja

### Končna ocena

Wildtrak je storil še en korak naprej pri približevanju osebnemu vozilu: tokrat z močnejšim motorjem in z uporabnejšim prtljažnikom. A je pri tem ostal dobra igrača za velike fante. K sreči.