

Enligt engelskans glosbok betyder Ranger skogsvaktare och ridande polis. För flertalet är nog ändå Ranger Fords mest stryktåliga pickup. Svensk Åkeritidning har provat värstingen – Wildtrack.

TEXT OCH FOTO: BOSSE NORVINGE

**F**ord Ranger är måhända inte verktyget nummer ett för godstransporter. Men som rolig men onödigt dyr slit- och slängbil för expressgods och reservdelar från verkstaden fungerar den utmärkt. För den som vill ge sig ut i terrängen ska det inte heller innebära några problem. Markfrigången är strax över 20 centimeter på de lägsta punkterna, och skulle det ändå vara någon närgående stenbumling så skyddas motorn av en kraftig hasplåt.

Differentialspär är dock bara att glömma – däremot finns tre olika körprogram där systemet ser till att bromsa spinnande hjul eller strypa motoreffekten i olika kombinationer. Ute på vägen kan två tons vikt tyckas mycket, men 200 hästar gör att den känns pigg och accelerationen imponerar. Nackdelen kommer på bränslefakturan. Vid blandad körning får man räkna med strax över en liter per mil. Då ska man veta att det går att komma lindrigare undan. 3,2 liters Duratorq TDCi-dieselmotorn i testbilen är det största alternativet. I de lägre prisklasserna återfinns motorer på 125 och 150 hästkrafter.

Bakom ratten märks det tydligt att man jobbat med ljudisoleringen. Varken motor eller vägljud är något man reagerar på, och det trots att vi rullade på dubbfria vinterdäck. Är det något som låter så är det stensprut.

Den sexstegade automatlådan är behaglig men växlar ner lite för tidigt, den skulle gärna fått segdra lite mer, men vill man styra växlarerna mer kan man slå över till





#### FORD RANGER WILDTRAK 4X4

**Årsmo­dell:** 2012 **Hytt:** Dubbelhytt, elinställbar förar- och passagerarstol **Motor:** 3,2 TDCi V5, diesel, Euro 5 **Effekt:** 200 hk (174 kW), vridmoment 470 Nm vid 1 500-2 750 v/min  
**Växellåda:** sexsteg automat **Framvagn:** Fjäderben, spiralfjädring **Bakvagn:** Stel bakaxel, blad­fjädrar **Däck:** 265/60R18 på aluminium­fälgar **Mått:** Längd 5 351 mm, bredd 1 850 mm, axelavstånd 3 220 mm **Flak:** 1 549 x 1 560 x 511 mm **Vikter:** Tjänstevikt 2 241 kg, max last 959 kg, totalvikt 3 200 kg, max släpvagnsvikt 3 350 kg **Upp­given bränsle­förbrukning blandad körning:** 10,4 l/100 km **Övrigt:** ABS, ESP, backstarthjälp, backbromshjälp, klimat­anläggning, C-lås **Extra utrustning:** dieselvärmare och dragkrok **Garantier:** Servicegaranti och assistans 3 år eller 100 000 km **Ca pris:** 319 000 kr exkl. moms





**Litet flak** Lastflaket är inte anpassat för någon intensivare godstrafik. Måtten är dryga en och en halv meter åt båda hållen, hjulhusen tar sin plats och man får lyfta prylarna nästan en meter upp till flakkanten.

När det gäller lastöglor är det bättre ställt. På varje sida finns en skena med två flyttbara öglor i fyra lägen, plus tre lite klenare fasta förankringsöglor.

sport-läget och i det närmaste växla manuellt. Vidare kunde lådan varit aningen kvickare mellan drive och backläget. Det ska också nämnas att sexväxlad manuell låda finns i programmet.

Sammanfattningsvis är det en mycket vilsam och trygg vagn, ett riktigt landsvägslök. Den reagerar minimalt på vind vid omkörningar av tunga fordon och påminner mer om en fullsize pickup än den kompaktpickup det är.

Genomgående bjuds det på mycket personbilskänsla även om den på dåliga vägar visar sin gamla teknik med bladfjädrad stel bakaxel. Här tenderar bakvagnen att hoppa och studsa över ojämnheter. Dock hade vi ingen last, ska tilläggas.

Bakom ratten lär de flesta kunna hitta sin körställning. Förarstolen ställs in elektriskt och samtidigt är reglage och strömbrytare inom bekvämt räckhåll, plus i kanten också för att de är lätta att begripa sig på. I övrigt bjuds det på hyfsat med utrymmen för diverse prylar.

Inredningen är exklusivt mörk med Wildtrack-logo på lädersäten och textilmattor, vilket kanske inte är optimalt i oöm hantering, men snyggt är det.

Att ta sig ut ur kupén är inga problem men tänk bara på att ta det långa steget ut för att inte smutsa ner finbyxorna på rören längs sidorna

**VID PROVKÖRNINGEN** hade vi tillgång till Ranger med dubbelhytt, och där bak är det faktiskt gott om plats, gissningsvis kan dock längre turer bli ansträngande för fullvuxna. För de som inte behöver ha med sig så mycket folk finns även Ranger i två mindre hyttutföranden.

Motorhuvu är synlig under körning vilket inte hör till vanligheterna idag, men den ger i ärlighetens namn en mäktig och trygg känsla utan att på något sätt vara störande.

Bakåtsikten är bra – inte minst tack vare de stora speglarna, tillsammans med både backkamera och backsensor.

I fullutrustade Wildtracken finns för övrigt det mesta – Bluetooth-uppkoppling för telefonen, röststyrning, navigator med mera. Bland allt lullull noterar jag särskilt nyttan med att hela framrutan är eluppvärmd. Detta tillsammans med att designfolket inte gömt undan vindrutetorkarna kommer värdesättas av kylslagna nordbor.

Tittar man undertill kan man få en del funderingar om framtiden. Kanske bör man se upp med rost i ramen då Ranger är uppbyggd på en fyrkantssram som är full av hål, där smuts och fukt obehindrat tar sig in. Förr eller senare finns risken att man tvingas frakta hem den i två delar, men då har kanske elektroniken ändå gett upp?

Lastflaket är som sagt inte anpassat för någon intensivare godstrafik. Måtten är dryga en och en halv meter åt båda hållen, hjulhusen tar sin plats och man får lyfta prylarna nästan en meter upp till flakkanten. När det gäller lastöglor är det bättre ställt. På varje sida finns en skena med två flyttbara öglor i fyra lägen, plus tre lite klenare fasta förankringsöglor.

Flaket skyddas invändigt av en flakinklädnad i plast, och här finns också tolv volts eluttag. I tillbehörslistan finns också ett stort urval kåpor och flaklock. Plus i kanten också för att man får dra släp på hela 3 350 kilo.

Fylla diesel i Forden görs via det tanklockslösa Easy Fuel – dock strular det till sig om man ska tanka från en lastbilspump. Då får man vackert ta fram den medföljande adaptertratten i plast.

Ranger Wildtrack är det mest exklusiva som Ford har att erbjuda i klassen. Å andra sidan, smakar det så kostar det. För den som vill göra affär handlar det med mosen om nära 400 000 kronor.

Det är en bra slant men då får man med det mesta tillsammans med hel en del säkerhetsutrustning. Ranger är den första och enda pickupen som fått toppbetyget fem stjärnor i Euro NCAP:s krocktest.

Tyvärr får man också betala för en del gammal teknik som stel bakaxel, bladfjädring och trumbromsar bak. Å andra sidan är bitarna är väl beprövade och tål mycket stryk.

[bosse.norvinge@akeri.se](mailto:bosse.norvinge@akeri.se)

## OMDÖME

1 – 10

- Att köra: (motor, drivlina, acceleration, smidighet) **6**
- Förarmiljö: (komfort, utrymme) **7**
- Säkerhet: (sikt, säkerhetsteknik) **8**
- Lastutrymme: (volym, lasthöjd, surrning) **3**
- Ekonomi: (pris, förbrukning) **2**
- Miljö: (utsläpp, förbrukning) **3**