

Ranger Raptoriga korralikult kuuma andes kipub kütusekulu üle 13 l / 100 km, aga rahulikki juht peaks arvestama 11 liitriga.



10 käiku päästab päeva

Ford Rangeri kõige rajum versioon ei hooli sellest, kas rataste all on veel mingisugunegi tee või enam mitte - Raptor sõidab kõikjal väga kiiresti. Kapoti all on *macho*-pikapi kohta kohatult tilluke diiselmootor, aga selle päästab häbist maailmarekordiline automaatkast.



Rool seadub vaid üles-alla. Vormikas nahkiste hoiab sohvi pukis ka maastikul hullates.

Ford Ranger Raptoris roolis keeldub juht uskumast oma silmi. Auklikul metsarajal (kehvast kruusateest rääkimata) pead spidomeetrit vaatama päris mitu korda, enne kui suudad end veenda, et sellisel konarlikul ja rööpas kitserajal on tõepoolest võimalik sõita kas või 100 km/h ja seda nii, et auto ei karjugi valust. Sest teeauku näed, aga ei tunne. Noh, natuke ikka, aga sellise kraatri, kus vedrud peaksid igasuguse loogika põhjal kolksuga lööma põhja, ületab auto kõigest hääletu õõtsatusega.

Raptoril silmapette põhjuseks on vedrustus. 15 cm laiemale venitatud rööbe, vedrude pikem käik, 28 cm kliirens, Foxi käsivarrejämedused amortisaatorid ning keerdvedrudele ümber ehitatud tagatelg teevadki pikapist kehval teel tubli tegija. Pikakäigulist progresseeruvust jätkub enamaks, kui südameuugi juht suudab autole ette anda. Asfaldile jõudes sõidab Ranger aga taas pehmelt õõtsudes, nagu tahaks miskipärast varjata oma maastikuvõimeid. Unustada ei maksa BFGoodrichi rehve All-Terrain T/A KO2 (285/70 R17), mille pidamine on muljet avaldav nii liivas, poris, kruusal kui ka asfaldil ning kõrge profiil neelab küllaga löögienergiat. Tänu tugevdatud külgedele pole KO2 samas kurvivõtul liiga

vedel. Kõige tipuks on jämeda turvisemustriga jalavarjud maanteekiirusel vaiksed. Ainu puudus on autot asfaldikonaruste ületamisel läbiv kerge judin.

Vaikne on ka tarbesõidukiliku liikuri kaabiinis, lausa ootamatult vaikne, sest isegi 110 km/h sõites ei kurna mootori-, tuule- ega rehvimüra. Kui proovisõiduautil poleks olnud ise lisatud tuulesuunajaid aknaservades, oleks Ranger olnud küllap veelgi vagasem - põhjuseks hea mürasummutus (tagalogaridki on vildisarnasest materjalist), mida täiendab Fordi esinduse kinnituseel soovimatuid helilaineid surmav vastandfaasigeneraator.

Väike mootor, aga palju käike

Auto *macho*'liku olemusega vastandfaasis on kapotalune. Ainult 2liitrine ja ainult 4s-lindriline diiselmootor?! Tänu kahele turbokompressorile on sellest välja pigistatud 213 hj 3750 p/min (üle 100 hj/l). 500 Nm pöördemomendilagi on juhi käsutuses vaid 1750-2000 p/min. 2,3tonnist tühimassi arvestades ei ärata need arvud kuigi suurt aukartust ning Raptoril dünaamikast võibki nimetada argieluks piisavaks. Linnaliikluses on raske auto närviline, sest käigud vahetuvad pidevalt üles-alla, aga samas hoiab see ainult pöörete väikeses vahemikus tegusa diisli alati ärkvel -



Kastikate, haakekonks, võimsad puksiiraasad ees ja taga - Raptoril varustus on korralik.

Fotod: Pille Russi



Tagaistmel on ruumi ohtralt. Keskel on käetugi ja äärmistel kohtadel Isofix.



Hingedel pööratavad küljekastid (lisavarustus) ei lase kraamil veosruumis ringi lennata.

Ford Ranger Raptor

► **Hind: 51 700 eurot**
► Hind alates: 25 900 € (Regular Cab 130 hj)

TEHNILISED ANDMED

Eestis müügil ► nüüd **Mootor** ► R-4 diisel, biturbo, 1996 cm³ **Võimsus** ► 157 kW (213 hj) **Pöördemoment** ► 500 Nm **Käigukast** ► 10 käiku, automaatne **Pikkus/laius/kõrgus** ► 5398/2028/1873 mm **Telgede vahe** ► 3220 mm **Tühi-/täismass** ► 2342/3090 kg **Tippkiirus** ► 180 km/h **Kütusekulu** ► (k) 8,9 l / 100 km **Garantii** ► 3 aastat või 100 000 km

MEELDIB

- ◆ sõidumugavus
- ◆ hääletus
- ◆ välimus

EI MEELDI

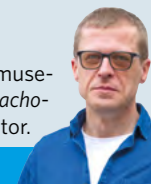
- ◆ sobimatu mootor

| HIND JA KULUD | ★★★★★ |
|----------------------|-------|
| VARUSTUS | ★★★★★ |
| SÕIDUOMADUSED | ★★★★★ |
| KASUTUSOMADUSED | ★★★★★ |
| DISAIN JA VIIMISTLUS | ★★★★★ |

HINNANG

Elmar Ots:

Võimekas, mugav ja ülbe välimusega pikap. Ainus tõrvatilk on *macho*-pilti sobimatu väike diiselmootor.



ELMAR OTS