

Werkpaard met ambities

Door kleine Europese modellen als de Ka en Fiesta zou je bijna vergeten dat Ford een van oorsprong Amerikaans merk is. Er is echter een model dat zijn overzeese afkomst niet kan verhullen: de Ranger. Ondanks zijn lengte van meer dan vijf meter valt hij in zijn thuisland onder de noemer 'compact pick-up trucks'. Dat benadrukt weer eens dat alles inderdaad groter is in de VS. In Nederland, waar alles dus kleiner is, lijkt het nut van zo'n auto beperkt. Ford ziet het echter positief in: dankzij een sterkere motor, een luxer interieur en een



geliktere vormgeving neemt de laatste generatie van de Ranger het niet alleen op tegen andere pick-ups, maar moet hij ook een alternatief vormen voor SUV's en terreinwagens.

Chroom

Een Q7 of X5 ziet er opeens heel ingetogen uit, als je een Ranger ernaast parkeert. En dat terwijl dit model de laatste jaren een grote slag heeft gemaakt als het op beschaving aankomt. Zo is het huidige model, dat dateert van 2006, beduidend minder old school dan zijn voorganger. De recente facelift heeft daar nog een schepje bovenop gedaan, met modernere bumpers, achterlichten met helder glas en een verchromde grille. Over chroom gesproken: onze 'Limited'-uitvoering grossiert erin! De portiergrepen, de spiegelbehuizing, roll-bar en het



volledige 'buizenwerk' aan de onderkant van de auto; het is allemaal verchromd. Wie zijn auto graag laat glimmen zal zich niet snel vervelen met deze pick-up.

In Nederland is de Ranger verkrijgbaar in twee varianten: als Super Cab en als Double Cab. Ons testexemplaar is een Super Cab, met 'anderhalve' cabine en zogenaamde suicide doors achter. Vanwege fiscale redenen, namelijk het vervallen van de BPM-plicht, is het piepkleine achterbankje weggelaten. Dat is echter geen gemis; erg praktisch is dat bankje niet - zie het meer als een provisorisch noodzitje - en nu is er tenminste ruimte voor bagage in de auto. De Double Cab beschikt over een volwaardige achterbank, die bereikbaar is via normale portieren. Overigens hebben beide varianten dezelfde lengte.

Dit betekent dat de versie met anderhalve cabine een grotere laadbak heeft dan de versie met dubbele cabine.

Regenjas

Ook binnen is goed te zien dat de Ranger steeds beschaafder is geworden. Het utilitaire interieur van weleer, waarin je zonder schuldgevoel na een stevige onweersbui met modderige laarzen en een druipende regenjas kon plaatsnemen, is verworpen tot een redelijk luxe cockpit. Okay, het is nog geen Range Rover, maar het ziet er allemaal goed verzorgd uit. Het dashboard is helaas bekleed met knetterhard plastic, de afwerking en uitstraling ervan is echter dik voor elkaar. De stoelen zitten prima en bieden voldoende steun aan zowel de bips als de rug.



Zijdelingse steun is slechts mondjesmaat aanwezig, maar aangezien de Ranger het vooral van rechtdoor rijden moet hebben, is dat geen probleem.

Bovenop de middenconsole zit een leuke gimmick: een digitaal kompas, dat geflankeerd wordt door metertjes die de hellingshoek van de breedte- en lengteas weergeven. Nuttig in de praktijk? Niet echt. Geinig? Best wel. Dat zogenaamde 'off-road informatiecentrum' is onderdeel van de Limited-uitvoering, net als lederen bekleding, stoelverwarming, getinte ramen en parkeersensoren achter. De standaarduitrusting van de Ranger is heel redelijk, maar de optiemogelijkheden zijn beperkt. Zo krijg je standaard handmatige airconditioning met draaiknoppen, een automatische airco behoort echter niet tot de mogelijkheden. Ook cruise control en parkeersensoren aan de voorkant zijn niet te bestellen.

Een troef van de Ranger, of eigenlijk van iedere pick-up truck, is de ruime laadbak. Die meet bij deze 'Super Cab' 1,76 meter in de lengte en 1,46 meter is de breedte. Het laadvermogen bedraagt ruim 1.200kg en dat is niet misselijk, zeker wanneer je bedenkt dat de meeste grote SUV's niet meer dan zo'n 700kg mogen verstouwen. Met het gebruik van de laadbak stuit je wel op een aantal praktische bezwaren. Als je even gaat tanken ligt de lading voor het grijpen en de kans dat je spullen onderweg natregenen is niet gering met het Nederlandse klimaat. Gelukkig biedt Ford een oplossing in de vorm van een hardtop die de laadbak overkapt, dat kost dan wel €2.000 (Double Cab) of €2.400 (Super Cab) extra.

Terreinwaardig

Voor de modernste technieken hoef je niet bij de Ford Ranger aan te kloppen. Met starre assen, bladveren en een ladderchassis zou je hem zelfs een tikkeltje ouderwets kunnen noemen. Toch is het rijgedrag redelijk. Dankzij de stugge vering gaat hij heel vlak, bijna sportief, door de bocht. Met zijn comfortabele stoelen is hij, ondanks dat harde onderstel, niet oncomfortabel voor zijn inzittenden. Er zijn echter situaties waarin deze Ford zich niet helemaal thuisvoelt. Verkeersdrempels neemt hij tamelijk bruusk, op slecht wegdek



kan de achteras wat stuiterig worden en bij hard remmen duikt hij flink, wat komisch genoeg is af te lezen op de digitale hellingsmeter, die gaat tijdens een noodstop 'in de dubbele cijfers'.

In het terrein voelt de Ranger zich beter op zijn plaats. Het gemak waarmee hij een steile helling bestijgt of door mul zand ploegt is indrukwekkend. Mocht het een keer nodig zijn, dan kan hij ook door 75 centimeter diep water rijden. Zijn achilleshiel is de overhang aan de achterkant. Hierdoor is de afloophoek slechts 20 graden en dat betekent dat je moet oppassen dat de achterbumper niet over de grond schraapt wanneer je van een helling naar een vlak stuk rijdt. Buiten dat is hij zeer terreinwaardig en in veel omstandigheden kan hij prima partij bieden aan een pure terreinwagen, zoals een Land Rover Defender. Dat is ook te danken aan de inschakelbare vierwielaandrijving en lage gearing.

Voor de aandrijving zorgt een commonrail turbodiesel met een inhoud van 2,5 liter. Het is een moderne krachtbron, maar hij tokkeltje er lustig op los en door de minimalistische isolatie dringen de rauwe klanken moeiteloos het interieur binnen. Behalve het motorgeluid hebben we eigenlijk niets te klagen over de motor. Het vermogen van 143pk lijkt aan de krappe kant voor een auto met een leeggewicht van bijna 1.800kg, maar het koppel van 330nm maakt veel goed. De sprinttijd van 0 naar 100km/h is met 12,5 seconden zelfs redelijk vlot te noemen voor een auto van deze proporties. Ook de topsnelheid van tegen de 160km/h mag er zijn. Vanwege het vage stuurgevoel hielden wij het liever bij 120km/h voor gezien.

Hoveniers

De nieuwe Ranger is geciviliseerder dan ooit tevoren en zijn laadvermogen van 1,2 ton en het maximale trekgewicht van 3 ton komen goed van pas voor wie veel te vervoeren heeft. We kunnen beamen dat hij een serieus alternatief voor een echte terreinwagen is. Een SUV-concurrent kunnen we hem echter niet noemen. Door de verouderde ondersteltechniek voelt hij op het asfalt ouderwets aan, ook is de uitrusting voor SUV-begrippen ontoereikend. Deze pick-up zal het vooral goed doen bij zijn vertrouwde doelgroep:

hoveniers, boswachters en bouwvakkers. Die kunnen hem dan ook voor een scherpe prijs aanschaffen: vanaf 21.400 euro zonder belastingen. Voor particulieren beginnen de prijzen bij 34.400 euro.



Plus

- + Onverwoestbare uitstraling
- + Goede offroad capaciteiten
- + Indrukwekkend laadvermogen

Min

- Ouderwetse ondersteltechniek
- Luid en rauw motorgeluid
- Indirect stuurgevoel