

## Ranger Raptor, optimerad för körning vid sidan av vägen

**Så rätt, men ändå så fel!** Nya Ford Ranger Raptor. Namnet är lånat från amerikanska Ford F-150 Raptor. Men, i stället för en muskelstinn V8 har europaversionen en tvåliters biturbofyra på 156 kW/213 hk. En dyr "livsstilsbil" med hög landsvägskomfort trots optimering för off road-körning. Och det är där det blev både rätt och fel.

**Text och foto: Christer Andersson**

**Ö**kad komfort på landsväg och klart förbättrade egenskaper vid körning i terräng. Det är Byggarens sammanfattning av den nya europeiska statusversionen av Ford Ranger, med tilläggsnamnet Raptor. En bil som ännu inte finns i Sverige, men som kommer under sommaren. Förklaringen till varför vi kört den under tuffa off road-förhållanden i Marocko.

Namnet är lånat från amerikanska Ford F-150 Raptor. Men, i stället för en muskelstinn V8 har europaversionen en biturboversion av Fords tvålitersmotor på 156 kW/213 hk.

Raptor är en dyr, välutrustad "livsstilsbil" som är tänkt att konkurrera med toppversionerna av VW Amarok och Mercedes X-Klass. Dessa erbjuder dock motorer på 190 kW/258 hk och, tro det eller ej, till ett lägre pris. Raptor har högre komfort än övriga Ranger men är framförallt optimerad för off road-körning. Och det är där det blir fel för Sverige.

Vem behöver en renodlad terrängbil i ett land där terrängkörning är förbjuden i lag? Jo, naturligtvis dom som i sin yrkesutövning

har rätt att köra vid sidan av vägen. Men, då kanske man väljer bort "livsstilsbilen" Raptor och satsar på en nästan 150 000 kr billigare välutrustad Ford Ranger Wildtrack, med det gamla chassit, men med samma nya motor på 156 kW/213 hk och med samma nya 10-stegade automatlåda.

**Nöjer man sig** med den fullt tillräckliga 2,0-litersmotorn på 125 kW/170 hk i Rangers billigaste XL-utförande och sexväxlad manuell låda, men fortfarande med Double Cab, blir den ungefär 276 000 kr billigare. Priset på en Raptor är nämligen hela 597 950 kr. Dessutom, en nog så viktig detalj för en byggare. Släpvagnsvikten för Raptor är 2 500 kg, medan det övriga Ford Ranger-programmet får dra 3 500 kg.

Även om den vid-sidan-av-vägen-körning Byggaren utsatte Raptor för i Marocko var extrem kan vi (baserat på tidigare liknande körningar) konstatera att vi hade klarat samma underlag med merparten av alla pickuper som säljs på den svenska marknaden. Men kanske inte lika lättvindligt. Raptor har nämligen flera inprogrammerade körlägen som optimerar styrning, fördelningslåda, differential, körbeteende och motorrespons för terrängkörning.

Med ett vred väljer man bakhjulsdrift för landsvägskörning, fyrhjulsdraft hög eller fyrhjulsdraft låg. Man bör dock inte köra med inkopplad fyrhjulsdraft på asfalt, då spänner det mellan axlarna eftersom mellandifferential saknas. Körprogrammen som manövreras med tangenter är: sport för tuffare körning på landsväg, off-road för gräs/grus/snö, ett läge för lera och sand, ett för stenig terräng och ett läge kallat "Baja" där man optimerar körningen i hög fart under svåra förhållanden. Dessutom går det att spärra differentialen i bakaxeln elektroniskt.

**Men, vi tar det från början.** Ford Ranger är för närvarande Europas mest sålda pickup. Under årets första kvartal har man sålt 13 600 bilar, en ökning med 15 procent sen förra året. Dessutom låg Ranger under 2018 på en tredjeplats i den svenska registreringsstatistiken med 1 582 registreringar, av elva 4WD-pickuper. Etta var VW Amarok med 2 213 bilar. En pikant notering i kanten är att Ford kommer att bygga nästa generation av Ranger i en version för Volkswagen, som ersättare till VW Amarok.

Nuvarande Ranger har en fyrcylindrig 2,2-litersdiesel på 96 kW/130 hk eller



Ny motor, ny ram och ny fjädring/dämpning. Det som utseendemässigt skiljer Raptor från övriga Ranger är hasplåten fram, de stora bogseröglorna, sidofotstegen och inte minst de extrema terrängdäcken.

118 kW/160 hk samt en femcylindrig på 3,2 liter och 147 kW/200 hk. Dessa ersätts nu av Fords 2,0-litersfyra. I sin svagaste version på 96 kW/130 hk sitter den endast i enkelhyttsversionen. De övriga effekterna är 125 kW/170 hk och 156 kW/213 hk, där den senare ersätter nuvarande 3,2-litersmotor. Vridmomentet för de starkaste är goda 420- respektive 500 newtonmeter. Växellådorna är sexväxlade manuella eller en för Ranger/Raptor ny förträfflig tiostegad automatlåda hämtad från amerikanska Raptor.

**Modellversionerna heter** Regular Cab med enkelhytt, Super Cab med reservsäten och Double Cab med fyra dörrar och plats för fem.

Utrustningsalternativen kallas XL, XLT, Limited, Wildtrack och nyheten Raptor. Att detaljerat gå in på de olika utrustningsnivåerna har vi helt enkelt inte plats för, men vi lovar: de mest påkostade versionerna erbjuder mer än vad de flesta av oss anser sig behöva. Priserna på Ranger-versionerna, inklusive moms, sträcker sig

från 264 500 kronor upp till 597 950 kronor.

Det som skiljer en Raptor från den nästan 150 000 kr billigare Wildtrack är främst en ny och kraftigare ramkonstruktion som klarar ökad belastning vid körning på extrema underlag med en ny utformning av ramen bak och förstärkningar av ramen fram. Dessutom nya infästningar av fjädningen, infästningen av dragkroken med mera. Nytt är också att den ste-



Bra insteg via sidofotsteget till en komfortabel förarplats med elinställningar för stolen. Baksätet betraktar vi, som i de flesta pickuper, som acceptabelt. Hög säkerhetsnivå. Kritik riktar vi dock mot växelväljarpaddlarna som roterar med ratten.

## PLUS & MINUS

- + Goda terrägegenskaper
- + Utmärkt automatlåda
- + Smidig motor
- + Bra förarplats
- + Många förarhjälpmedel
- 100 kg lägre släpavgsvikt
- Högt pris för biltypen
- Lägre släpavgsvikt än Ranger
- Ej med fyrhjulsdraft på asfalt
- Bakdörrarna spärrar ej i 180 grader
- Växelpaddlarnas placering



# Christer Andersson provkör Ford Ranger Raptor Double Cab 2,0 EcoBlue 213 hk



Flaket är helt jämförbart med övriga Ranger-versioner i Double Cab-utförande. Alltså ganska svåråtkomligt. Avrinning av flaket saknas och jaluilocket över flaket kärvade. Flakmåtten är 157,5x156,6 centimeter. 113,9 mellan hjulhusen.

la bakaxeln försetts med så kallade Wattlänkar för att åstadkomma en mer rörlig bakaxel.

**Stötdämparna** är helt nya både fram och bak i form av fjäderben med skruvfjädrar. De dämpar som mest vid fulla utslag medan de i mitten ger en mjukare fjädring för körning på landsväg. Dämparna är monterade utanför ramen för bättre stabilitet. Tekniken är lånad från F-150 Raptor, liksom terrängdäcken i dimensionen 285/70

R 17 från BF-Goodrich. De här däcken är naturligtvis inte optimala för landsvägskörning på asfalt.

Jämfört med övriga Ranger-versioner har Raptor 15 cm bredare spårvidd, 5,2 cm högre fjädring och skivbromsar runt om. Större fram. Övriga Ranger har trumbromsar bak.

Bilen har också nya led-lampor, en skyddsplåt i aluminium, två kraftiga dragöglor fram samt sidofotsteg i aluminium som inte bara är till för prydnad utan även

ger ovanligt bra insteg för biltypen.

Den uppgraderade inredningen har mycket läder på panelen och en klädsel på sätena som gör att man inte glider omkring. Sittkomforten är hög med elinställning åt alla håll. Sittkomforten bak bedömer vi som de flesta bilar i kategorin som "användbar". Naturligtvis en full uppsättning krockkuddar.

**De enda anmärkningar** vi har är att den läderklädda ratten endast är justerbar ut in och att växelpaddlarna på ratten är felplacerade. De följer med ratten varför det är svårt att växla medans man vevar för fullt. Borde sitta fast, bakom ratten. Medan vi klagar vill vi också påpeka att tangenterna på ratten är små och svårfunna. Extra bra är däremot den 8 tum stora informationsdisplayen. Naturligtvis har bilen Fords röststyrda SYNC 3 kommunikationssystem som tillåter föraren att kontrollera radio, navigation och smarta telefoner.

Bland förarens hjälpsystem finns bland annat stabilitetskontroll, antispinn och antisladd, ett stabiliseringssystem för släp, backstarthjälp, ett system som automatiskt kör bilen i nedförsbacke, autobroms och adaptiv farthållare.

## Ford Ranger Raptor Double Cab 2,0 EcoBlue 213 hk

**Pris, inkl. moms:** 597 950 kr.

**Fordonsskatt:** Uppgift saknas. (Runt 15 000 kr)

**Garantier:** Nybil, 5 år eller 15 000 mil. Rost, 12 år. Lack, nej. Elektronik, nej. Assistans gäller i ett år och förnyas efter service hos auktoriserad verkstad. Vagnskada, nej.

**Motor:** Diesel. Rak 4 cyl. 1 996 cm<sup>3</sup>. 16 vent. 2 överliggande kamaxlar. Biturbo. Max effekt, 156 kW/213 hk. Max vridmoment, 500 Nm.

**Miljö:** Euro 6.2. Koldioxidutsläpp, testcykel WLTP, 233 g/km.

**Bränsleförbrukning:** Testcykel WLTP. Preliminära uppgifter. Blandad körning, 8,9 l/100 km. Landsvägskörning 8,0 l/100 km. Stadskörning 10,6 l/100 km.

**Prestanda:** 0-100 km/tim, 10,5 sek. Toppfart, 170 km/tim.

**Mått och vikter:** Längd/bredd/höjd 537,4/202,8 (utan speglar)/187,3 cm. Axelavstånd, 322,0 cm. Flak: Längd, 157,5 cm. Bredd, 156,6. Bredd mellan hjulhus, 113,9 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, ca, 2 510/620/2 500 kg.