



Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo



Max Veldhuis
27 augustus 2019

Kleine dinosaurus

Als er bij Ford de aanduiding 'Raptor' achter de modelnaam staat, weet je dat het menens is. Met deze machines maakt het niet uit welk terrein je te lijf gaat. De Ranger is er nu ook in deze uitvoering. Eens kijken of hij zijn naam waar kan maken in ruig terrein.

In Nederland zijn er niet heel veel plekken waar je de uitdaging in het terrein op kunt zoeken. Bij Experience Island in Loon op Zand kan dat gelukkig wel. Het veeleisende terrein kent grote heuvels, een modderig bos en diverse hindernissen om de offroad-capaciteiten van de heftigste variant van de Ranger op de proef te stellen. Hier wordt tenslotte zelfs voor de Dakar-rally geoefend. Met de aanduiding 'Raptor' heeft Ford een naam hoog te houden; de F-150 Raptor is namelijk een absolute geweldenaar in het terrein. Kan de Ranger op een waardige manier in de voetsporen treden van zijn grote broer? Wij nemen de proef op de som.



Gevechtsklaar

Wanneer je op de Ranger Raptor af loopt, zie je al meteen dat het menens is. De auto staat hoger op zijn poten dan de 'gewone' Ranger en is voorzien van grote terreinbanden. Om geen misverstand te laten bestaan over de fabrikant waarmee je van doen hebt, heeft Ford haar merknaam met koeienletters aangebracht in de grille. Aan de voorzijde valt verder de grote kunststof bumper met extra aluminium bescherming aan de onderkant op. De spatborden zijn uitgeklopt met hetzelfde kunststof, waardoor de spoorbreedte met 150 mm is toegenomen. De brede lichtmetalen treeplanken aan weerszijden maken het stoere plaatje compleet.Â

Als we een rondje om de auto maken, merken we dat de intimiderende aanblik van de Ranger Raptor zich vooral beperkt tot de voorzijde. Op de laadbak vinden we nog twee prominente 'Raptor'-stickers, maar daar houdt het onderscheidende vermogen wel op. Om de auto te beschermen tegen het ruigere werk op het terrein is ook de achterkant voorzien van grote plastic bumpers en kan de laadruimte bovendien afgedekt worden. De Ranger Raptor hoeft zich absoluut niet te schamen voor zijn uiterlijk. Sterker nog,

Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo

wanneer we wat beeldmateriaal van zijn grote broer erbij pakken, slaat de Ranger absoluut geen modderfiguur. Met zijn ruige, utilitaire uiterlijk kun je buiten de gebaande paden prima voor de dag komen. Of je laat op de openbare weg zien hoe avontuurlijk je bent, as you please.



Vorm volgt functie

We openen het portier van de Ranger Raptor en stappen via de brede treeplank in. Het laatste element ziet er niet alleen stoer uit, maar is door de hoogte van de auto bittere noodzaak. We nemen plaats in stoelen die boven alles comfortabel zijn en voldoende ondersteuning bieden. Een goede zitpositie is gauw gevonden. Het interieur van de Raptor is vooral gericht op functionaliteit. Alle bedieningselementen zitten waar je ze verwacht, maar heel frivolous is het allemaal niet. Dit geldt ook voor de gebruikte kunststoffen, die niet per se mooi zijn maar wel robuust en degelijk aanvoelen. De enorme pook op de middenconsole versterkt deze onverzettelijke indruk. Om het geheel toch nog wat op te leuken is het stuur aan de bovenkant voorzien van een rode indicator, is het interieur op diverse plekken -waaronder het dashboard en de stoelen-



Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo

voorzien van een blauw contrasterend stiksel en prijkt op de instaplijsten het 'Ford Performance'-logo.Â

Verder onderscheidt de Ranger Raptor zich van het reguliere model door de elektrisch verstelbare sportstoelen en de 'Raptor'-logo's die her en der te vinden zijn. Het onderscheid is niet alleen cosmetisch van aard, want het instrumentenpaneel is tevens herzien. Waar de Ranger beschikt over Ã©Ã©n centrale teller, is de Raptor voorzien van twee analoge klokken met een scherm in het midden. Ook zijn er twee grote magnesium flippers achter het stuur gemonteerd, die zelf schakelen in het terrein makkelijk maken. Voor het overige is het interieur vooral herkenbaar Ford. Het SYNC 3-systeem met 8-inch touchscreen werkt goed en alle bedieningselementen zitten op de plek waar je ze verwacht.



Heer en meester

Tijd om de Ranger Raptor te gebruiken waarvoor hij gemaakt is: hard rijden buiten de gebaande paden. De basisingrediÃ«nten zijn in ieder geval aanwezig. Onder de kap ligt



Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo

de 2.0 EcoBlue bi-turbo viercilinder dieselmotor met 213 pk en 500 Nm koppel. Deze krachtbron kenden we al van de Ford Edge en is ook in de Ranger Wildtrak te vinden. Hij is in de Raptor gekoppeld aan een automaat met maar liefst 10(!) versnellingen en drijft uiteraard alle vier de wielen aan. Het onderstel is eigenlijk het meest verregaand aangepast. De Raptor staat 51 mm hoger op zijn poten en is voorzien van speciale Fox Pro schokdempers om harde klappen op te kunnen vangen. Voor optimale grip in het terrein zijn er speciale offroad-banden van BF Goodrich gemonteerd. Snel tot stilstand komen is met de geventileerde remschijven rondom eveneens geen enkel probleem.

Ford heeft dus duidelijk geen half werk geleverd bij de Ranger Raptor. Dit ondervinden we aan den lijve wanneer we hem op de proef stellen in het terrein. We vliegen over heuvels, jagen hem door diepe plassen en beklimmen steile hellingen; de Raptor geeft geen krimp. Dankzij de speciale banden treedt er nergens gripverlies op en door de grote hoeveelheid koppel bij lage toeren ploegt hij zich overal moeiteloos doorheen. Via het Terrain Management System (TMS) kun je zes verschillende standen kiezen voor de aandrijving: Normal (voor dagelijks gebruik op de weg), Sport (iets meer scherpte op het asfalt), Grass/Gravel/Snow (optimale grip op een gladdere ondergrond), Mud/Sand (optimale grip op een diepere en vervormbare ondergrond, Rock (voor rotsachtig terrein) en Baja voor wanneer je met hoge snelheid over het terrein wilt jagen. Daarnaast kun je met een draaiknop naast de automaathendel handmatig kiezen voor achterwielaandrijving of vierwielaandrijving met een hoge of lage gearing. Kortom, je hoeft je zeker niet verloren te voelen in het terrein.

Door de gemodificeerde ophanging en het verstevigde onderstel kun je zonder problemen het gas intrappen op een onverhard en heuvelachtig oppervlak. Zelfs wanneer we de lucht in vliegen en hard landen, hebben we niet het idee dat de auto er iets om lijkt te geven. De Ranger Raptor is zeer lastig uit balans te brengen en in het interieur is er eigenlijk altijd sprake van een zekere mate van comfort. Het is vooral erg leuk om met de Raptor het terrein te lijf te gaan. Ondergetekende is geen ervaren offroad-rijder, maar dankzij de capaciteiten van de Ranger ga je je wel zo voelen. Het was zelfs mogelijk om een beetje te driften wanneer de aandrijving alleen naar de achterwielen werd gedirigeerd. In Nederland zijn er eigenlijk te weinig plekken om de



Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo

Ranger Raptor Ã©cht op de proef te stellen. Zelfs met het uitdagende terrein van Experience Island leek de kleine dinosaurus niet heel veel moeite te hebben.



Hoe blijft het betaalbaar?

In Nederland wordt er eigenlijk maar op Ã©Ã©n manier gereden met dit soort auto's: op grijs kenteken. Wanneer je de volle mep aan belastingen zou moeten betalen bovenop de aanschafprijs van de Ranger Raptor, kom je in ons land uit op een bedrag dat de magische grens van 100.000 euro passeert. Hoe capabel en stoer de Raptor ook is; dat is simpelweg teveel geld. Daarom heeft Ford Nederland een oplossing bedacht. Omdat de Ranger Raptor alleen verkrijgbaar is als Double Cab, met achterbank, komt hij normaal gesproken niet in aanmerking voor een grijs kenteken. Daarvoor is de laadruimte te klein. Om dit nadeel op te heffen haalt men de achterbank eruit, wordt er een tussenschot achter de voorstoelen gezet en krijgen de achterste ruiten een geblindeerde laag. Op deze manier komt de Ranger Raptor wÃ©l in aanmerking voor een grijs kenteken, waardoor de totale aanschafprijs naar verwachting opeens nog maar rond de 60.000 euro bedraagt. Het werkelijke bedrag geeft Ford Nederland nog



Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo

niet, maar als richtlijn wordt de Duitse catalogusprijs genomen. Waar je wel op moet letten is het maximale trekgewicht. De Raptor mag 2.500 kg trekken, terwijl de Ranger Wildtrak 3.500 kg achter de auto mag hebben hangen. Dat is wellicht iets om mee te nemen wanneer je bij Ford gaat shoppen voor een nieuwe pick-up. Veel opties hoef je niet meer bij te bestellen op de Raptor, want op het topmodel is nagenoeg alles standaard aanwezig.



Overkill

Het is natuurlijk een stoere beslissing van Ford Nederland om de Ranger Raptor naar Nederland te halen. In eerste instantie zou dit niet het geval zijn, maar na positieve feedback van klanten ging het bedrijf toch overstag. De Ranger Raptor is een zeer capabele auto in het terrein en kan zich prima meten aan de grotere pick-ups die op de markt zijn. Je koopt hem niet op rationele gronden, want in ons land zul je het volledige potentieel van de Raptor nauwelijks kunnen benutten. Ook is het nog wel even puzzelen met het grijze kenteken. Later zal nog duidelijk worden hoeveel de Ranger Raptor inclusief ombouw gaat kosten in Nederland. Bij de grotere pick-ups heb je dit



Ford Ranger Raptor 2.0 EcoBlue Bi-Turbo

probleem niet en hoef je niet in te boeten aan ruimte in de cabine. Dit neemt niet weg dat je met de Ranger Raptor een unieke auto voor je geld krijgt die zijn stoere uiterlijk zonder meer kan waarmaken; een ware alleskunner in het terrein!

Plus

- + Onverzettelijk uiterlijk
- + Soepele aandrijflijn
- + Heer en meester in het terrein...

Min

- ...maar eigenlijk te goed voor Nederland
- Omslachtige constructie grijs kenteken
- Lager maximaal trekgewicht