

Ford Ranger Super Cab 2.5 TDCI

Typisch een modderfiguur

Zand, modder, stenen, ruig terrein. Wie dit tijdens de arbeidsuren regelmatig tegenkomt en ook nog wat lading mee wil nemen, kan bijna niet zonder pick-up. Fords nieuwe Ranger is mede gebouwd voor de gebruiker die er ook graag het asfalt mee betreedt. Maar na een week sturen met de Ranger weten wij beter: het karakter van een werkpaard verloochent zich niet.

De Ranger wordt gebouwd in Thailand, samen met Amerika de grootste markt voor pick-ups. In het Aziatische land bouwt Ford de Ranger in de Auto Alliance Thailand fabriek te Rayong. In Nederland zijn pick-ups vooral in trek bij de overheid, boeren en andere 'buitenlui'.

Sportbar

De derde generatie Ford Ranger ziet er aan de voorkant imposant uit, zoals het hoort bij een pick-up. De hoge motor-

kap en de grote grille doen hem er vervaarlijk uitzien. Ook de rest van de auto wekt goedkeurende blikken van voorbijgangers. De luxe Limited-versie van onze testauto had ook een grote chromen sportbar op de laadbak staan, om het stoere imago nog wat te versterken. De tijd dat een pick-upbestuurder geen behoefte aan comfort had, ligt achter ons, zo wil Ford ons doen geloven, want in de Ranger Limited mag hij het achterwerk vlijen in stoelen van met de hand ge-



Onontkoombaar

De nieuwe Ford Ranger: De wens tot een aansprekender uiterlijk is ingewilligd.

maakt leer. Ook de rest van het interieur straalt luxe uit, van het leren stuurwiel tot de zes-cd wisselaar met mp3-speler. Zelfs aan een extra 12V-aansluiting voor de iPod is gedacht. Standaard is airco geïnstalleerd, extra op de Limited-uitvoering is onder meer een off-road informatiecentrum, met thermometers voor binnen en buiten, een kompas en hellinghoekmeters.

Kinderen

Achter het stuur gezeten valt de lage voorruit van slechts 65 cm hoogte op. Met de grote spiegels is elke dode hoek uit te bannen, maar het zicht op wat er zich aan de voorkant van de auto afspeelt is minniem. Kleine objecten of kinderen zie je gemakkelijk over het hoofd. Een zitpositie is goed te creëren en het dashboard kent diverse opbergmogelijkheden en een klein werkblad voor de bijrijder. De Super Cab-versie van de Ranger heeft achter de stoelen nog een ruimte waar geen passagiers kun-

nen zitten, maar waar wel bagage kan worden neergelegd. In de ruimere Double Cab-versie zitten wel passagierstoelen, maar de overheid geeft op deze versie geen BPM terug. Een Ranger als bedrijfs- en gezinsauto zit er dus niet in.

Koppel

De Ranger mag dan ruim vijf meter lang zijn, in het dagelijkse verkeer is hij prima te gebruiken. Wel wordt duidelijk dat de Ranger een echt werkpaard is. In 2WD (achterwielen) op asfalt is hij best goed berijdbaar, maar de echte Ranger leer je pas

kennen wanneer je hem van de gebaande paden afstuurt en 4WD-mode inschakelt. Daar komt ook pas het ware karakter van de 147 pk sterke 2.5 TDCI naar boven. Want laten we wel zijn, een koppel van 330 Nm bij 1800 t/min, dat heb je liever in het zand dan voor het stoplicht. Tijdens een ritje over een off-road terrein toont de Ranger zich een alleskunner, die niet terugschikt voor een helling van 32 graden. Tijdens al dat ruige rijden blijft het trouwens verbazingwekkend rustig in de cabine, zodat wij al gauw met hoge snelheid door de



Raggen

Nog één keertje dan! De Ranger pakt de modderpoel alsof het niets is.

Specificaties en metingen

Merk	Ford
Type	Ranger Super Cab
Motor	viercilinder
	Duratorq TDCI
Inhoud (cm ³)	2,5 liter
Vermogen (pk)	147
Koppel (Nm)	330
Afmetingen uitwendig l x b x h (cm)	517 x 181 x 175
Wielbasis (cm)	300
Laadruimte l x b x h (cm)	163 x 132 x 45
Tilhoogte (cm)	84
Eigen gewicht (kg)	1725
Nuttig laadvermogen (kg)	1345
Max. aanhangwagengewicht (kg)	3000
Geluidsniveau bij 80/120 km/uur (dBA)	65/70
Acceleratie 0-80 km/h (sec)	8,8
Acceleratie 80-120 km/h (sec)	9,0
Brandstofverbruik (snelweg, leeg)	1 liter op 10,8 km
Aanschafprijs basismodel	€ 20.950,-
Prijs zoals getest	€ 25.350,-

Alle prijzen excl. BPM en excl BTW



Thuis
De natuurlijke omgeving van de Ranger is het ruige terrein. Steile hellingen als deze zijn kinderspel.



Luxe
De Limited-versie is uiterst luxe. Let op het off-road informatiecentrum bovenop het dashboard.



Coating
De laadbak is voorzien van een coating en vier solide sjarogen. De klep is makkelijk te bedienen.



Zelfmoord
Door middel van zogeheten 'suicide-doors' is de ruimte achter de stoelen te bereiken. Altijd handig voor bagage die droog moet blijven.

blubber scheuren. De Ranger profiteert in het terrein zeker van zijn nieuwe voorwielophanging met dubbele wieldraagarm. Achter zijn nog immer bladveren gemonteerd, die echter langer zijn dan voorheen. De Ranger Limited mag dan luxe zijn ingericht en 1725 kg wegen, lading neemt hij graag mee. Er mag in de verhoogde laadbak 1345 kg mee. Aan de

trekhaak mag zelfs 3000 kg gewicht mee. Met zoveel vertoon van kracht is te verteren dat het verbruik niet aan de 1 op 11 komt. De prijs van 25.350 euro is aan de maat, maar daar krijg je dan ook wel heel veel Ford Ranger voor. Met de nieuwe Ranger slaat Ford ditmaal een modderfiguur waar het trots op kan zijn. ■

Arjan Velthoven

Tracon Trailers start met Faymonville

Naast de eigen productlijn start Tracon Trailers uit Uden nu in ons land met de verkoop van de diepladers en uitschuivers van het Belgische Faymonville. Dit bedrijf is met een jaarproductie van ca. 1300 eenheden één van Europa's grotere producenten. Tracon Trailers gaat zich met het Faymonville-pakket met name richten op de markt van de vaste en uitschuifbare (semi-)diepladers, alsmede vlakke uitschuivers. Deze uitschuivers zijn leverbaar



tot en met vijf assen in de vlakke 'Telemax'-uitvoering en 'Multimax'-semi-diepladeruitvoering. Tracon Trailers levert ook uitschuifbare opleggers uit de eigen fabriek in Uden,

zowel in vlakke uitvoering als als semi-diepladers, maar dat zijn voornamelijk klantspecifieke voertuigen. Voor informatie kunt u zich wenden tot info@tracontrailers.nl. ■

2006 goed jaar voor wegvervoer

Een ruime meerderheid van de transportondernemers verwacht 2006 met winst te hebben afgesloten. Dit blijkt uit het conjunctuurbericht van TLN over het vierde kwartaal van 2006. De meeste transportondernemers betitelen 2006 als uitstekend. Ondanks meer bedrijvigheid en het halen van hogere omzetten bij de meeste transportbedrijven, ondervindt een aantal bedrijven echter nog steeds last van concurrentie van buitenlandse bedrijven die voor lagere tarieven kunnen rijden. Het toekomstvertrouwen

van transportondernemers heeft een hoogtepunt bereikt. 50 procent verwacht met betrekking tot 2007 een 'goed tot uitstekend' jaar. De jaarcindicator stijgt van 6,4 voor 2006 naar 8,0 voor 2007. Vooral grote ondernemers zijn positief over het komende jaar. Hoewel het aantal bedrijven met uitbreidingsplannen niet navenant is gestegen, denken de ondernemers dat het aantal bedrijven gaat uitbreiden. Een derde is van plan meer personeel aan te trekken, 29 procent wil zijn voertuigenpark uitbreiden en 28 procent

zijn pakket logistieke diensten. Het hoge vertrouwen in de toekomst van transportondernemers is niet uniek, ook ondernemers in de industrie en consumenten zijn positief over de toekomst. De vraag rijst wel of bij aanhoudend economisch hoogtij het wegvervoer het aanbod aan kan. Het chauffeurstekort lijkt structureel te worden. De vacaturegraad is in het vierde kwartaal weliswaar licht afgenomen, maar het blijft voor de meeste bedrijven met vacatures moeilijk om aan chauffeurs te komen. ■

Aantal gestolen bedrijfsauto's lager

Het aantal gestolen bedrijfsauto's blijft dalen. Vorig jaar werden 2458 lichte bedrijfsauto's en 305 zware trucks ontvreemd. 50,8 procent van de gestolen bedrijfsauto's werd teruggevonden, een percentage dat blijft dalen. Dat blijkt uit de jaarlijkse cijfers van de Stichting Aanpak Voertuigcriminaliteit (AVc). Steeds meer bedrijfsauto's verdwijnen

en worden nooit meer teruggevonden. Het aantal teruggevonden lichte bedrijfsauto's daalde in 2006 van 44,9 naar 41,3 procent. Bij de trucks is de trend ook dalende, al gaat het hier van 68,0 naar 60,3 procent. Het dievengilde steelt het liefste zware trucks van de merken DAF en Mercedes-Benz. Die werden vorig jaar resp. 93 en 88 keer ontvreemd. MAN

(35), Volvo (29) en Scania (21) zijn aanmerkelijk minder populair. De eigenaar wiens Iveco of Renault wordt gestolen, heeft grote kans dat het opsporingsapparaat deze terugvindt. Bij Iveco ligt het 'terugvindpercentage' zelfs op 91,7 procent. Bij de lichte bedrijfsvoertuigen is Mercedes-Benz, met 740 gestolen auto's, veruit het meest populaire merk onder dieven. ■