

Ultimate Street Truck

Nový Ford Ranger MS-RT: Smysl či nesmysl?

Že je Ranger díky svým schopnostem v Evropě po právu úspěšný, už víme. Že z něj Ford ve variantě Raptor umí udělat ultimátní stroj na zábavu v terénu i na silnici, víme také. Jak ale dopadne, když se inženýři snaží skloubit zachování užité hodnoty spolu se sportovními ambicemi? Inu, všelijak...



Divize M-Sport Road Technology (MS-RT) je tu s námi již od roku 2015 a participovala kupříkladu i na Transitu Custom

MS-RT

Evropská část automobilky s moderním oválem ve znaku sice pokračuje v elektrifikaci svého portfolia, což nemusí být každému po chuti. Zároveň ale pro evropský trh přiváží i velmi zajímavé kousky, jako třeba lety prověřený Mustang nebo znovu oživenou legendu Bronco. Oblíbená F-150 nám však byla upřena a náhradou pro nás je Ranger. Ten vyniká svou praktičností, pohodlím a průchodností terénem. Na základ modelu navázala verze Raptor, která sice nenabízí stej-

nou praktičnost (nižší nosnost korby atd.), ovšem majiteli to bohatě vynahradí znělým benzínovým šestiválcem, atraktivním vzhledem a nejkuli famózním podvozkem obohaceným tlumiči Fox. A přesto, že je Raptor primárně terénní hračka, ani silnice s jakýmkoli povrchem mu nedělá problém. Tohohle „dinosaurů“ prostě v garáži chcete. Ford se úspěchem nejspíš namlsal a dal hlavy dohromady se společností M-Sport. Ta pro ně staví závodní speciály. Toto spojení mi napovídalo, že to myslí vážně, a vedle Raptoru by společnost ráda nabídla svým zákazníkům i čisté silniční fun-

Cestující vzadu by si v této cenové kategorii zasloužili trochu víc komfortu. Skoro pravouhlý posaz tomu také příliš nepřispívá

truck. Což obzvlášť v dnešní době kvitují a i proto chovám k této značce úctu. Nabízet v soudobé realitě takovéto výstřelky chce totiž sebevědomí! Jenomže u MS-RT se nakonec rozhodli držet trochu zpátky a zachovat jeho užitnou hodnotu, která se tedy od základního Rangeru neliší. Na rozličné kompromisy člověk naráží u vozů často a nic proti tomu nemám. Ovšem čím je auto dražší a úžeji zaměřené, tím jsou různé úkroky viditelnější. Já mám drobné obavy, zda jich tu není příliš. Ostatně sami se nad tím po přečtení článku zamyslete. V průběhu čtení také můžete počítat, kolikrát budu adorovat design.

Dost bylo řečí kolem, jdeme testovat! Začnu vzhledem, který je oku lahodící. Designěři opravdu odvedli znamenitý kus práce. Vůz působí sportovním, agresivním dojmem. Již na první pohled nikoho nenechá pochybovat, že jeho ambicí rozhodně není jen vozit písek po stavbách. Přední část vozu charakterizuje maska struktury včelí plástve a nárazník s integrovaným spoilerem. Zadní nárazník je zase vyšperkovaný výrazným difuzorem.





Textura včelích pláští, sportovní nárazník a DRL krásně rámuje příď. To se prostě musí líbit!



Sedadla jsou perfektní, avšak elektrické ovládání jejich polohy chybí. V této cenové hladině je to na pováženou

Víko nákladového prostoru zdobí decentní ducktail, jenž volně navazuje na spoiler na střeše kabiny. Při navrhování těchto prvků inženýři pracovali s počítačovými simulacemi, aby dosáhli co nejlepší stability ve vysokých rychlostech. Co ale rozhodně budí největší respekt, jsou vytažené přední i zadní blatníky v kombinaci s nádhernými 21" koly. Na ta jsou obuty nízkoprofilové pneumatiky o rozměru 275/45 R21. Vně i uvnitř se také nachází spousta detailů označujících, že jde o speciální edici. Paleta dostupných barev vypadá zajímavě a modrá, ve které byl vyveden i testovací kus, patří k těm nejatraktivnějším. Celkově je vzhled snad nejsilnějším aspektem vozu, tolik pochvalných ohlasů od lidí jsem pravděpodobně ještě nezažil.

Mám menší ruce, přesto mi tlustší věnec volantu vyhovoval. Před pořízením jej ale doporučuji vyzkoušet



Nechybí madla usnadňující nastupování, ačkoli po výrazném snížení auta nejsou tolik potřeba. Dveře pak znovu zdobí dekor MS-RT

Řádění (v tom nejlepším slova smyslu) designérů neustalo ani uvnitř. Jako první upoutá pozornost dobře do ruky padnoucí, perforovaný volant opatřený modrým proučkem na 12. hodině. Kvalitu a slícování plastů rozmanitých textur v interiéru prověřil tuhý podvozek, žádné vrzání se nedostavilo. A sedadla? Ta přední podrží i při rychlých průjezdech zákrutami a při dlouhé cestě řidiče se spolujezdcem nenechají na holičkách a zajistí dostatečný komfort. Navíc kombinace vinylu a veluru, logo edice a modré prošívání – to vše v součtu tvoří něco extra, což v této cenovce očekáváte. Cestující vzadu už jsou na tom s komfortem hůř, opěradla jsou totiž skoro v pravém úhlu a dlouhé cesty by tak pro ně mohly být lehce nekomfortní. Celá posádka ale jistě ocení velmi slušné odhlučnění, které



Tažná kapacita Rangeru činí celých 3,5 tuny. Tahat za Rangerem třeba nějaký závodák by bylo vážně stylové a do značné míry by to zlepšilo i jeho komfort

díky silničnímu obutí není narušeno ani hučením od kol. Pasážeri na zadních sedadlech ještě naleznou pro svůj komfort zásuvky, ovšem ovládání klimatizace schází. Palubní desce věvodí vertikálně situovaný 12" displej infotainmentu využívající systém SYNC 4 a o jízdě řidiče informuje přehledný digitální přístrojový štít. Volič automatické převodovky zůstává stejný a je potřeba si na něj trochu přivyknout kvůli jeho chodu. V Raptoru jsou pod volantem pádla, zde nikoli a krom omezení



V konfigurátoru tuhle modrou z nějakého důvodu nenajdete, dle informací by ale měla být dostupná. A časem možná přibudou i další extravagantní odstíny...



Dveře korby unesou zhruba 200 kg, což je dostatečné. Ovšem při nakládání těžké palety bych na to přeci jen myslel



Šestiválec EcoBlue slušně táhne, nafty si moc nedá, ale o vzrušujících pocitech z jeho krocení domů asi psát nebudete

nejvyššího rychlostního stupně do řazení nijak mluvit nelze. Auto má již na první pohled zřejmou identitu. Nejspíš byste tedy očekávali, že bude podpořena i dravou pohonnou jednotkou a jízdními vlastnostmi. No

a ono ejhle! Srdcem Rangeru je naftový motor se šesti válci do V produkující 240 koní a 600 Nm. Což nejsou špatná čísla, ani naloženému vozu dech nedochází. I spotřeba nechá vaši peněženku v klidu, palubní počítač mi na konci testu ukázal 9,6 l/100km. Při ostřejším zacházení se podíváte lehce přes 11 l/100km, obě hodnoty jsou skvělé. Zmiňovaný šestiválec bohužel postrádá charakter i jakoukoli výkonovou špičku. Odspodu má sice slušný záťah, dál je ale průběh lineární a v celém spektru se vlastně nic extra neděje. Zvukově jsem také zrovna nejásal. Ševelení je kultivované a nerušivé, ovšem adrenalínové opojení budete hledat marně. Naštěstí je tu opět soustava 10 reproduktorů Bang & Olufsen, která moje sluchy oblažila alespoň hudebně. Příliš tomu celému nepomáhá 10-stupňová automatická převodovka, které při ostré jízdě nebo předjíždění často trvá výběr správného kvaltu krapet déle, než by bylo záhodno. S tím by mohl pomoci sportovní režim, který by převodovce řekl, aby se nesnažila natolik urputně držet co možná nejnižší otáčky. Jenomže, on tu žádný mód Sport není! Na což mimochodem doplácí i řízení, které mi přišlo drobně přeposilované. Přitom i tento neduh je možné jednoduše softwarově eliminovat. Jak tvůrce napadlo stvořit sportovní truck a nedat do něj elementární věci jako pádla či vhodné možnosti jízdní-

ho nastavení, se mě prosím neptejte, sám si nad tím lámu hlavu dodnes. Co se jízdních vlastností týče, vyhledávejte kvalitní asfalt. Tam jsem tužší, o 40mm nižší podvozek s širším rozchodem kol ocenil a to je místo, kde se MS-RT cítí jako dítě v hračkářství. Zatáčky jsem projížděl tak rychle, až jsem zapomínal, že sedím v 2,3 tuny vážícím pickpu. V mém testovacím týdnu mne na cestách zastihlo i kluzko a mokro. Hrdě jsem tedy přijal hosenou rukavici a zkusil to bokem. I v této disciplíně byl vůz sebejistý a díky dlouhému rozvoru máte na reakce moře času. V ideálních podmínkách můžete být vážně sprostí, a přesto se vám Ranger poddá jako natěšená milénka, jež si nechá líbit kdeco. Nečeká vás nepoddajné a tupě tvrdé chování podvozku, které znám z mnoha rádob sportovních SUV. Jakmile se ale asfalt byt jen trochu zhorší, auto se začne chovat neklidně a nepříjemně odsakovat na nerovnostech a zábava končí. Tento problém má alespoň částečné a poměrně jednoduché řešení – nejezděte prázdní. Zatížení korby cca 200 kilogramy užívání auta výrazně zpříjemní. Převážnou část testu jsem jezdil prázdný a rozbité cesty, zpomalovací retardéry apod. mě donutily uvažovat o pořízení permanentky na thajské masáže. Byt Fordem, možná bych ji zahrnul rovnou do příplatkové výbavy. Ovladatelnosti ještě pomáhá chytrý pohon všech kol eAWD se středovým diferenciálem. Je zde i možnost 4A, díky které si nemusíte dělat těžkou

Přehlednosti a ergonomii interiéru není co vytknout. Navíc zde nechybí dublované ovládání tlačítky pod infotainmentem



FORD RANGER MS-RT 2025

Koncepce: motor vpředu, pohon všech kol e-4WD, pevná uzávěrka zadního diferenciálu * **Karosérie:** ocelová rámová, čtyřdveřový pickup s elektricky ovládanou roletou korby * **Rozměry:** rozvor 3.270 mm, délka 5.417 mm, šířka 2.001 mm, výška 1.845 mm, rozchod 1.700 mm * **Provozní hmotnost:** 2.300 kg * **Motor:** turbodmychadlem přepínávaný naftový V6 EcoBlue, 180 cu.i., 2.956 cm³, 240 koní při 3.250 ot/min, 600 Nm při 1.750 ot/min * **Převodovka:** desetistupňová automatická, bez možnosti manuálního řazení * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení, ABS, ESP * **Zadní náprava:** tuhá, ABS, ESP * **Brzdy:** kotoučové na všech kolech + el. parkovací brzda, TCS * **Kola:** ráfky z lehkých slitin 21“ * **Pneumatiky:** 275/45 R21 * **Výbava:** FordPass Connect, infotainment SYNC 4 s 12“ dotykovým displejem, digitální 8“ přístrojový štít, sada Technology Plus, adaptivní tempomat (ACC) s inteligentním asistentem rychlosti a funkcí Stop&Go, systém hlídání mrtvého úhlu s optickou signalizací ve vnějších zpětných zrcátkách (BLIS), rozšířené upozornění BLIS při tažení přívěsu, asistent pro křižovatky s detekcí protijedoucích vozů při pokusu o odbočení vlevo, varování před projíždějícími vozy při couvání z parkovacího místa (CTA) s aktivním brzděním, systém sledování bdělosti řidiče, tažné zařízení pevné včetně 13pinové zásuvky, vyhřívaný volant, sportovní vyhřívaná přední sedadla, automatická dvouzónová klimatizace, bezdrátová nabíječka mobilních telefonů, bezklíčový přístup KeyFree, prémiové 10-reproduktorové ozvučení B&O, zásuvka ve 2. řadě a v korbě pro napájení spotřebičů 230 V/400 W, přídatné topení Webasto, atd. * **Užitná hmotnost:** 1.000 kg * **Max. hmotnost přívěsu:** 3.500 kg * **Maximální rychlost:** 180 km/h * **Zrychlení z 0 na 100 km/h:** 8,8 s * **Spotřeba na konci testu:** 9,6 l/100 km * **Objem palivové nádrže:** 80 litrů * **Cena testovaného vozu:** 2.051.450 Kč včetně DPH

hlavu s výběrem hnané nápravy a nechat volbu na autě samotném. Shrňme si to. Design mě uchvátí, v příhodných podmínkách auto velmi schopně jezdí a mnoho neztratilo ani ze svých praktických vlastností. Avšak motor nenabídne velké vzrušení, chybí některé důležité prvky výbavy a na brzdění offroadu zapomeňte. Zamyslí-li se nad výběrem z portfolia Rangeru, preferoval bych raději nejvyšší výbavu Platinum (o 140.000 Kč levnější) a užíval si jeho větší pohodlí, bohatší výbavu a možnost vjet do terénu. Pokud bych koukal spíš po dobře vypadajícím trucku a nehleděl bych tolik na to, co uvezu, volba by padla na Raptora (o 32.000 Kč dražší s benzínovým agregátem). V mém vidění světa bohužel konstruktéři MS-RT šli cestou přílišných kompromisů a autu vzali to, pro co je

Ranger natolik oblíbený a předělali ho pro něco, v čem také zvláště neexceluje. Ale vypadá skvěle! Jo, to už jsem vlastně psal Xkrát... Vlastně víte co? Mít pořádný balík peněz, odložil bych rozum stranou, dal průchod emocím a pořídil bych si ho. Za tu odvalu Fordu nabízet taková auta, styl a ojedinělost. Navíc možnost takhle rychle a jistě silniční jízdy v pickpu je návykovější než lecjaká droga. Suma sumárum totiž opravdu nejde o špatné auto, které by si svou cenu neobhájilo. Nemůžu se ovšem zbavit dojmu, že by mohlo být ještě mnohem zajímavější...

Text a foto: Lukáš Kudrna



Pořád čtu narážky, jak se volič špatně ovládá. Ano, dráhy jsou krátké, ale pokaždé jsem si na to velice rychle zvykl. Navíc je nápaditým detailem interiéru



Světla výška je tu spíš „nízkou“. Dál, než na polňačku bych se raději nevydával a i to vás vzhledem k tuhosti podvozku může mrzet