INFORMACJA PRASOWA

Ford Ranger Super Duty debiutuje w Polsce podczas 34. Międzynarodowego Salonu Przemysłu Obronnego

WARSZAWA, 8 września 2026 roku – Ford Ranger Super Duty został po raz pierwszy pokazany w Polsce. Najbardziej wytrzymały i najbardziej wszechstronny wariant w rodzinie Rangera łączy wzmocnione podwozie, niemal dwutonową ładowność i zdolność holowania przyczepy o masie do 4,5 tony z konstrukcją przystosowaną do montażu specjalistycznych zabudów. Towarzyszy mu katalog rozwiązań, które pozwalają dostosować pojazd między innymi do zadań wojskowych, ratowniczych, ochronnych i logistycznych.

Międzynarodowy Salon Przemysłu Obronnego w Kielcach jest miejscem prezentacji najnowszych systemów obronnych, technologii wojskowych i projektów wyznaczających kierunki rozwoju współczesnej obronności. Właśnie podczas 34. edycji tego wydarzenia odwiedzający mieli okazję zobaczyć Rangera Super Duty.

Debiut modelu na MSPO 2026 nie jest przypadkowy. Ford Ranger Super Duty powstał jako samochód dla użytkowników, których codzienna praca stawia przed pojazdem wymagania wykraczające poza możliwości typowego pickupa – między innymi wojsko, służby ratownicze, leśnictwo, budownictwo, infrastrukturę oraz branżę wydobywczą.

Pięć milionów kilometrów prób i test odpowiadający dziesięciu latom pracy

Samochód od początku projektowano jako bazę dla producentów zabudów i pojazdów wysoce wyspecjalizowanych, eksploatowanych w trudnym terenie, pod dużym obciążeniem i z dala od standardowego zaplecza technicznego. Testy homologacyjne Rangera Super Duty obejmowały niemal pięć milionów kilometrów jazdy przeprowadzonych na pięciu kontynentach – w warunkach od minus 40 do plus 50 stopni Celsjusza. Na najtrudniejszych nawierzchniach świata inżynierowie przeprowadzili symulacje odpowiadające dziesięciu latom eksploatacji, w tym próby w specjalistycznych komorach monsunowych.

Dla przykładu – samochody wykonywały całodobowe przejazdy z pełnym obciążeniem na terenowym torze Forda w Silver Creek w Australii. Sprawdzano między innymi mocowania silnika i nadwozia oraz złącza elektryczne. Ta trasa generuje tak duże i nieprzerwane obciążenia udarowe, że człowiek może pokonać ją tylko raz dziennie. Dlatego w najbardziej wymagających próbach Ford korzystał z kierowców-robotów.

Parametry samochodu i przewidywane warunki jego pracy wymagały opracowania nowych standardów testowych. Prototypy wielokrotnie przejeżdżały przez głębokie gliniaste błoto, aż nadwozie i podwozie pokrywało dodatkowe 600 kg masy. W ten sposób badano chłodzenie, geometrię zawieszenia i odporność na korozję. Ranger Super Duty musiał też zaliczyć więcej

przejazdów z maksymalnym obciążeniem niż standardowe wersje modelu, zanim otrzymał homologację.

Niemal dwie tony ładowności i zestaw o masie do ośmiu ton

Oznaczenie Super Duty nie jest nazwą wersji wyposażenia. Ford zarezerwał je dla pojazdów zaprojektowanych do pracy pod obciążeniami wykraczającymi poza standardowe parametry. W przypadku Rangera Super Duty maksymalnie zwiększono możliwości użytkowe samochodu, zachowując przy tym wymiary charakterystyczne dla pick-upa klasy średniej.

- Ranger Super Duty może przewieźć ładunek o masie do 1982 kg i holować przyczepę o masie do 4500 kg.
- Dopuszczalna masa całkowita pojazdu wynosi 4500 kg, a dopuszczalna masa całkowita zestawu – 8000 kg.
- Dopuszczalny nacisk przedniej osi określono na 1900 kg, a tylnej na 2800 kg.

Oznacza to, że w porównaniu z cywilnymi odmianami Rangera wersja Super Duty oferuje prawie dwukrotnie większą ładowność i możliwość holowania przyczepy cięższej o dodatkową tonę. Takie wartości pozwalają rozdzielić ciężki sprzęt pomiędzy zabudowę i przyczepę, a także tworzyć warianty zadaniowe wymagające solidnej podstawy konstrukcyjnej.

Zmodernizowane podwozie Rangera Super Duty z prześwitem wynoszącym nawet 300 mm zapewnia kąt natarcia przy pustej skrzyni ładunkowej do 36°, kąt zejścia do 29° oraz kąt rampowy wynoszący 26°, dzięki czemu model jest sprawniejszy w terenie kamienistym, nierównym lub na stromych zboczach. Z imponującej głębokości brodzenia – 850 mm – wcześniej mogli korzystać wyłącznie właściciele Rangera Raptora.

Bazowa odmiana ma 5366 mm długości, 1916 mm szerokości i 1977 mm wysokości. Rozstaw osi wynosi 3270 mm, a rozstaw kół 1710 mm. To nadal format średniej wielkości pickupa, którym kierowca może swobodnie poruszać się po drogach.

Silnik V6, stały napęd 4x4 i wzmocniony układ przeniesienia napędu

Pod maską Rangera Super Duty pracuje produkowany w brytyjskim Dagenham 3,0-litrowy silnik wysokoprężny V6 z turbodoładowaniem. Generuje on moc 209 KM i moment obrotowy na poziomie 600 Nm i jest zgodny z normami emisji pojazdów ciężarowych Euro 6.2.

Samochód jest wyposażony w najnowszy automatyczny układ napędowy na cztery koła, który współpracuje z 10-biegową automatyczną skrzynią biegów. Można wybrać sześć trybów jazdy: Normalny, Eco, Holowanie/Transport, Błoto/Koleiny, Piasek oraz Pokonywanie skał. Każdy z nich dostosowuje między innymi reakcję przepustnicy, pracę skrzyni biegów i systemu kontroli stabilności do warunków jazdy.

Ranger Super Duty jest wyposażony w najnowszy automatyczny układ napędowy na cztery koła z inteligentną dystrybucją momentu obrotowego, który przekazywany jest na koło z największą przyczepnością.

Standardem jest blokowany przedni mechanizm różnicowy – to rozwiązanie było wcześniej oferowane seryjnie wyłącznie w modelu Ranger Raptor. Całość współpracuje z blokadą tylnego mechanizmu różnicowego.

Dwubiegowa skrzynia rozdzielcza otrzymała większe i mocniejsze elementy niż w cywilnych wersjach Rangera, a przekładnię redukcyjną zmodernizowano według rozwiązań stosowanych w większych i cięższych pickupach amerykańskiej serii F Super Duty. Wzmocniono przedni i tylny wał napędowy, a z tyłu zastosowano nową oś z największym i najmocniejszym mechanizmem różnicowym, jaki dotąd trafił do seryjnego Rangera.

Bardziej otwarta konstrukcja przedniej osłony chłodnicy i wentylator o mocy zwiększonej o 25 procent względem standardowego Rangera, pomagają utrzymać właściwą temperaturę silnika podczas długiej pracy pod obciążeniem.

Super Duty otrzymał również nową, grubszą ramę oraz wzmocnione punkty mocowania zawieszenia, skrzyni ładunkowej i haka holowniczego. Pod silnikiem i układem napędowym na całej długości znalazła się osłona z wysoko wytrzymałej stali. Odpowietrzenia mechanizmów różnicowych, skrzyni biegów, układu paliwowego i skrzyni rozdzielczej przeniesiono tak, aby ograniczyć ryzyko przedostawania się do nich wody, piasku i innych zanieczyszczeń.

Inteligentne ważenie i łatwiejsze holowanie

Większa wytrzymałość nie oznacza rezygnacji z komfortu oraz technologii z których słyną modele Ford Pro.

Podczas projektowania Rangera Super Duty założono, że użytkownicy będą często holowali ciężkie przyczepy – dlatego jest to pierwszy Ranger wyposażony w system Smart Hitch oraz wbudowaną wagę.

System Smart Hitch pomaga lepiej ocenić obciążenie haka holowniczego oraz dowiedzieć się, jak dostosować ładunek przyczepy, aby zapewnić optymalny rozkład masy.

Dzięki czujnikom zamontowanym w zawieszeniu wszystkich czterech kół system Onboard Scales pozwala użytkownikom monitorować obciążenie skrzyni na ekranie SYNC w trakcie załadunku.

Dodatkowo system Pro Trailer Backup Assist śledzi położenie przyczepy za pomocą czujników i pozwala sterować kierunkiem zestawu podczas cofania przy użyciu pokrętła na konsoli środkowej. System może zapamiętać do dziesięciu różnych przyczep, co ułatwia pracę użytkownikom zmieniającym je w ciągu dnia.

Trail Turn Assist dohamowuje przy niskiej prędkości wewnętrzne tylne koło, zmniejszając promień skrętu, natomiast Trail Control działa jak terenowy tempomat: utrzymuje niską, stałą prędkość i pozwala kierowcy skupić się na wyborze toru pomiędzy przeszkodami.

Zestaw systemów wspomagających obejmuje również monitorowanie martwego pola, kamerę 360 stopni, adaptacyjny tempomat z funkcją Stop & Go, automatyczne hamowanie awaryjne oraz przednie i tylne czujniki parkowania. Ponieważ większość Rangerów Super Duty ma trafiać do przebudowy, tylne kamery i czujniki skupiono w jednym elemencie, który można łatwiej przenieść do nowej zabudowy.

Bazowa architektura Rangera otrzymała pięć gwiazdek w testach Euro NCAP, co ma znaczenie nie tylko podczas zadań terenowych, lecz także w codziennym transporcie, szkoleniach i przejazdach drogowych.

Platforma stworzona do zabudów specjalistycznych

Od pierwszych etapów prac nad Rangerem Super Duty priorytetem było ułatwienie jego konwersji. Wzmocniona rama, duża ładowność i łatwo dostępne, fabrycznie przewidziane punkty montażowe, mają za zadanie skrócić pracę firm zabudowujących i ograniczyć konieczność ingerencji w samochód.

Sześć fabrycznie okablowanych przełączników pomocniczych nad głową kierowcy umożliwia podłączenie dodatkowego wyposażenia elektrycznego o obciążeniu do 60 amperów. Takie rozwiązanie pozwala firmom zajmującym się konwersją pojazdów montować sprzęt specjalistyczny bez ingerencji w fabryczną instalację elektryczną.

Dodatkowo w zastosowaniach wojskowych główny ekran dotykowy może zostać wykorzystany do wyświetlania i obsługi oprogramowania zadaniowego zewnętrznych dostawców. Ogranicza to koszt, masę i ryzyko awarii związane z rozbieraniem kokpitu oraz dokładaniem kolejnych wiązek i ekranów.

Fabryczne obwody pomocnicze oraz skupione punkty montażu kamer i czujników ułatwiają także instalację systemów łączności, wyposażenia do przewozu żołnierzy i innych rozwiązań wymaganych przez konkretną misję.

Nadwozie Forda Rangera Super Duty również może być dostosowane do realizacji różnych zadań i potrzeb. Samochód może występować między innymi w wersji opancerzonej, jako pojazd do zadań specjalnych, samochód do przewozu żołnierzy, uniwersalny pojazd transportowy, lekki samochód taktyczny lub ambulans wojskowy. W zależności od przeznaczenia może otrzymać dwu- albo trzyosiowe podwozie.

Ford Ranger Super Duty – pokaz możliwości na MSPO 2026

Ford Ranger Super Duty zaprezentowany na Międzynarodowym Salonie Przemysłu Obronnego został wyposażony w rozwiązania techniczne związane z zabudową pojazdów z przeznaczeniem dla służb w Polsce – konwersja została przygotowana przez firmy Frank-Cars oraz FC Auto System z Częstochowy.

Wśród zastosowanych rozwiązań znalazł się system detekcji strzału PITON od Metravib Defence, wspomagany sztuczną inteligencją i przeznaczony do ochrony osób o statusie VIP oraz służb bezpieczeństwa.

Firma Composhield dostarczyła kompozytowe opancerzenie dostosowane do wymagań wojskowych, a RunFlat International Polska – systemy wkładek nośnych.

Na wyposażeniu prezentowanego pojazdu znalazł się również kanister na dodatkowe paliwo zabezpieczony samouszczelniająca powłoką do zbiorników paliwa marki Asnare oraz uchwyty do bezpiecznego montażu broni na pojazdach opracowane przez TOCI we współpracy z norweskimi siłami zbrojnymi.

Dlaczego platforma komercyjna może mieć przewagę w wojsku?

Premiera w Kielcach wpisuje się w szerszą zmianę sposobu myślenia o lekkiej mobilności wojskowej. Europejskie armie muszą zastępować starzejące się floty i jednocześnie reagować na szybko zmieniające się zadania.

Tradycyjne, projektowane od zera programy niskoseryjne oznaczają często wieloletnie wdrożenia, wysokie koszty ponoszone przez podatników i konstrukcje, które trudno modyfikować już po rozpoczęciu służby.

Rozwiązaniem jest zastosowanie sprawdzonego samochodu komercyjnego i dostosowanie go do wymagań wojskowych. Taka droga łączy wysokie zdolności terenowe oraz wojskową integrację z szybkością pozyskania, możliwością zwiększania produkcji, istniejącym łańcuchem dostaw i globalnym zapleczem serwisowym.

Ranger jest najbardziej globalnym modelem użytkowym Forda – powstaje w pięciu fabrykach na czterech kontynentach i jest sprzedawany na ponad 180 rynkach. W 2025 roku po raz jedenasty z rzędu był najczęściej wybieranym pickupem w Europie, osiągając udział w rynku przekraczający 47 procent. Ford pozostaje również czołowym europejskim producentem samochodów użytkowych, a Ranger PHEV zdobył tytuł International Pick-up Award.

Globalna skala pozwala elastycznie zwiększać produkcję w kilku zakładach, gdy rośnie zapotrzebowanie oraz ogranicza ryzyko kolejek typowych dla małych producentów.

Wspólna architektura różnych wersji Rangera ułatwia szkolenie kierowców, obsługę techniczną i logistykę części. Do tego dochodzi ekosystem Ford Pro – telematyka, zarządzanie

dostępnością floty, przewidywalne koszty użytkowania w całym cyklu życia oraz międzynarodowy łańcuch dostaw.

# # #

***Ford**, globalna amerykańska marka, od ponad 100 lat wplatająca się w europejskie struktury, stawia na swobodę przemieszczania się, łącząc to z troską o planetę i każdego z nas. Realizowany przez firmę plan Ford+, uwzględniający sektory działalności Model e, Ford Pro i Ford Blue, wpływa na przyspieszenie europejskiej transformacji w kierunku pełnej elektryfikacji napędów i neutralności węglowej do roku 2035. Firma podąża z postępem, wprowadzając nowatorskie pojazdy elektryczne, z których każdy został zaprojektowany z myślą o europejskich kierowcach, a także oferując innowacyjne usługi, ułatwiające komunikację międzyludzką, rozwój społeczności i przedsiębiorstw. Ford w Europie sprzedaje i serwisuje pojazdy marki Ford na 50 indywidualnych rynkach, a działania obejmują również Ford Motor Credit Company, Ford Customer Service Division oraz 14 oddziałów produkcyjnych (8 spółek całkowicie zależnych oraz 6 nieskonsolidowane typu joint venture) z czterema centrami zlokalizowanymi w Kolonii, w Niemczech; w Walencji, w Hiszpanii oraz z siedzibami spółki joint venture w Krajowie w Rumunii i Kocaeli w Turcji. Ford zatrudnia w Europie około 34 tys. pracowników we własnych oddziałach oraz spółkach typu joint venture, łącznie około 57 tys. osób, po uwzględnieniu działalności nieskonsolidowanej. Więcej informacji na temat Forda, produktów firmy oraz oddziału Ford Credit na stronie corporate.ford.com.*

Kontakt: Mariusz Jasiński
Ford Polska Sp. z o.o.
(22) 6086815
mjasinsk@ford.com