

Pressepräsentation Ford Ranger: Australischer US-Look aus Südafrika

Von Maximilian Keretlow

Einen wahren Global Player führt Ford neu im Programm: den Ranger. Das Konzept für die dritte Auflage stammt aus Australien, gebaut wird das Fahrzeug in Südafrika, und Deutschland steuert Diesel-Technologie bei. Amerikanisch ist nicht nur der Name, sondern auch das Format. Bei uns soll der neue Ranger den Ford-Marktanteil im überschaubaren Pick-up-Segment weiter steigern.

Gerade einmal 13 500 Pick-up-Neuzulassungen meldet die amtliche Statistik für das vergangene Jahr: Die Limousine mit Ladefläche hinten dran kommt bei uns auf schmale drei Promille Marktanteil. Der aber wächst: Der Amarok von Volkswagen hat dem gesamten Segment Auftrieb gegeben. Und Sport Utility Vehicles (SUVs) und Offroader liegen sowieso im Trend, vor allem wenn sie so amerikanisch aussehen wie der neue Ranger.

Der Pritschen-Ford sprengt schon im Format übliche Maßstäbe. Seine Länge beträgt 5,35 Meter, das ist eine Handspanne mehr als bei der Stuttgarter S-Klasse in Langversion. In europäischen Parkhäusern wird es eng, auch mit bald zweieinhalb Metern Breite samt Spiegeln und 13 Metern Wendekreis. Manchmal kratzt sogar die Antenne an der Parkhausdecke, sie sitzt oben auf dem 1,82 m hohen Dach. Immerhin: Die üppig verchromte Front, die angedeuteten Kotflügel und die dicken Chrombügel an der Ladefläche sorgen für einen imposanten, zumindest für einen interessanten Auftritt. Liebhaber können mit einem Ranger durchaus ihre Vorliebe für amerikanischen Lebensstil unterstreichen - oder auch ihre Profession als Dachdecker oder Großbauer, als Jäger oder Berghütten-Wirt.

Auf der üppigen Länge gibt es zwei Sitze (und eine 2,32 Meter lange und 1,56 Meter breite Ladepritsche) oder eine viertürige Doppelkabine (und dann noch 1,56 m Ladelänge). Auch letztere bietet nur Platz wie ein Kompaktwagen: In der zweiten Reihe wird es knapp für Kopf und Knie. Mit der Inneneinrichtung kann man leben: Von der

Höhenverstellung für Lenkrad und Vordersitze bis zu 23 Ablagemöglichkeiten inklusive gekühltem Getränkefach ist alles da, was man heute erwartet. Dass Farben und Materialien eher an Transporter erinnern, ist für viele durchaus okay. Die hohe Sitzposition fast wie in einem Lastwagen schafft hervorragenden Überblick. Fünf-Sterne-Sicherheit, erstmals bei einem Pick up, nimmt man mit Beruhigung zur Kenntnis. ESP ist stets an Bord - samt Anhänger-Stabilisierung bei montierter Kupplung.

Fast 1,3 Tonnen Zuladung und rekordverdächtige 3,35 Tonnen Anhängelast bringen den Ranger in die erste Wahl, wenn Mann und Material zur Baustelle gebracht werden wollen. Besonders, wenn die befestigte Straße fehlt: Mit Ausnahme des Basismodells verfügen alle Versionen über zuschaltbaren Allradantrieb samt Geländeuntersetzung. Auch 23 Zentimeter Bodenfreiheit und 80 Zentimeter Wattiefe helfen auf Wegen, die nicht unbedingt für Autos gedacht sind. Sperren allerdings fehlen. Für kernige Gelände-Ausritte ist der Ranger immerhin mit elektronischer Traktionskontrolle (TCS) samt Bergan- und Bergabfahr-Assistent gerüstet.

In Europa werden vernünftigerweise ausschließlich Dieselmotoren angeboten: ein Vierzylinder mit 2,2 Litern Hubraum und 92 kW/125 oder 110 kW/150 PS und ein 3,2-Liter-Fünfzylinder mit 147 kW/200 PS. Letzterer glänzt mit üppigen 470 Newtonmetern Drehmoment. Das Maximum wird zwar erst bei ab 2750 Umdrehungen pro Minute erreicht, schon ab 1500 U/min aber zieht der Diesel ordentlich - gut für schwere Anhänger am Haken, gut auch im Gelände, wenn viel Kraft bei geringer Geschwindigkeit gefordert ist. Die Motoren mit 150 und 200 PS werden auch mit Automatik offeriert. Sie lässt die Pferde zu Ponys schrumpfen, im Fahreindruck wirkt der 150-PS-Vierzylinder mit Sechs-Gang-Handschaltung lebendiger als der 200 PS starke Fünfzylinder mit Automatik. Sparsamer ist er allemal: Normverbrauch 8,3 gegenüber 10,4 Liter, für die Praxis sollte man zwei Liter zuschlagen.

Zwei Tonnen Leer- und 3,2 t Gesamtgewicht: Kein Wunder, dass der Ranger am Lenkrad das Gefühl eines schweren Fahrzeugs vermittelt. Am wohlsten fühlt man sich beim entspannten Mitschwimmen im Verkehr, Überholen auf der Landstraße führt auch mal zu erhöhtem Blutdruck. Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit sind eher uninteressant, in den offiziellen Unterlagen finden sich dann auch keinerlei Angaben dazu. 175 km/h sind möglich, treiben den Verbrauch aber auf fast 15 Liter.

Drei Kabinen, vier Ausstattungen und die erwähnten drei Motoren ergeben eine Vielzahl verschiedener Ausführungen vom reinen Arbeitstier z. B. für den Braunkohlen-Tagebau bis zur rustikalen Eleganz. Die Preise beginnen mit 24 978 Euro für das Einfachmodell XL mit 125 PS und Heckantrieb und gehen bis 40 864 Euro für den Ranger Wildtrak mit

200 PS, Automatik und Allradantrieb. Und mit verchromter Dachreling, Leichtmetallrädern, Teilleder, Zweizonen-Klimaautomatik und Navi samt Rückfahrkamera.

1700 Ranger, so Ford, sind bereits bestellt, doppelt so viele könnten es noch werden in diesem Jahr. Ford belegt damit einen der vordersten Plätze in dieser besonderen Liga. Mit einem sehr amerikanischen Auto - das in dieser Form bei Uncle Sam aber gar nicht verkauft wird. (ampnet/mk)

Daten Ford Ranger 3.2 TDCI Doppelkabine 4x4

Länge x Breite x Höhe (m): 5,35 x 1,85 x 1,82

Motor: Reihen-Sechszylinder, 3198 ccm, Direkteinspritzung, Turbolader

Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3000 U/min

Max. Drehmoment: 470 Nm bei 1500 - 2750 U/min

Verbrauch (nach EU-Norm): 9,5 Liter

CO₂-Emissionen: 249 g/km (Euro 5)

Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h

Luftwiderstandsbeiwert: 0,40

Leergewicht/Zuladung: 2176 kg / 1019 kg

Laderaum Länge x Breite x Höhe (in m): 1,56 x 1,14, 0,51

Wendekreis: 12,4 m

Max. Anhängelast: 3350 kg

Räder / Reifen: 8,0 J x 18; 265/60 R 18

Preis: 39 674,60Euro

Bilder zum Artikel:



Ford Ranger.



Ford Ranger.

Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.

Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.
Ford Ranger.



Ford Ranger.



Ford Ranger.

Ford Ranger.

