Präsentation Ford Ranger: Naturbursche mit Hang zur Wildnis

Von Hans-Robert Richarz

Auf dem Hamburger Jungfernstieg wäre dieses Fahrzeug trotz des dortigen Überangebots an Geländewagen fehl am Platz. Auch auf der Königsallee in Düsseldorf würde es sich ebenso wenig wohlfühlen wie auf dem Kurfürstendamm in Berlin. „Der Ford Ranger“, so lautet die treffende Analyse von Gregor Boeker, in der Ford-Service Organisation Spezialist für dieses Auto, „verlangt nach einer artgerechten Haltung.“ Und die liegt zweifellos vornehmlich abseits geteerter Straßen. Erst im Gelände zeigt der mit Hinterrad- und zuschaltbarem Allradantrieb ausgestattete Wagen so richtig, wo seine wahren Talente liegen, wenn auch sein Weg zum Lifestyle-Fortbewegungsmittel nur mehr eine Frage der Zeit sein dürfte.

Rund 24 300 Exemplare seines Pick-ups (englisch für „mitnehmen“) verkaufte Ford im vergangenen Jahr auf den 20 wichtigsten europäischen Märkten, in denen das Unternehmen mit eigenen Vertriebsorganisationen vertreten ist und schaffte damit den Sprung auf Platz eins in diesem Segment. Der Zuwachs gegenüber 2014 betrug sage und schreibe mehr als ein Viertel. Auch in Deutschland, wo Autos seiner Gattung in der Vergangenheit ein eher kümmerliches Dasein fristeten, fuhr der bullige Ford Ranger mit etwa 5700 neu ausgelieferten Wagen auf die Pole Position. Jetzt präsentierte Ford eine erneuerte Modellgeneration mit einer Reihe von Designänderungen, einer breiten Palette serienmäßig eingebauter oder optionaler Techniken und verbesserten, gegenüber ihren Vorläufern vor allem sparsameren Motoren, die schon jetzt zu ordern und in Kürze erhältlich sind.

Damit die Schar neugieriger Motorjournalisten sich aus möglichst kundiger Quelle über die Fähigkeiten des robusten Off-Road-Spezialisten schlau machen konnten, hatte Ford den ehemaligen Rallye-Europameister Armin Schwarz eigens aus den USA einfliegen lassen, der dort seit etwa zehn Jahren unter anderem Wüstenrennen bestreitet. Für Schwarz war es selbstverständlich ein Leichtes zu zeigen, dass dem Ford Ranger im

Gelände weit mehr zuzutrauen ist als sich die meisten Fahrerinnen und Fahrer mit normaler Begabung am Steuer erlauben: „Dieses Auto ist eine eierlegende Wollmilchsau.“ Will sagen: Es kann in der Wildnis so ziemlich alles. Kaum ein Hindernis stellt das Fahrzeug dank seiner Bodenfreiheit von fast einem Viertelmeter vor ernsthafte Probleme, auch Flussläufe nicht, wenn deren Tiefe nicht mehr als 80 Zentimeter beträgt.

Je nach Schwierigkeit und Anforderungen der Landschaft lässt sich sogar während der Fahrt bis zu einem Tempo von 120 km/h mittels Drehknopf auf der Mittelkonsole von Heck- auf Vierradantrieb umschalten. Wird es einmal besonders extrem, erlaubt der Knopf einen Wechsel in die „4L“-Untersetzung, die das optional erhältliche hintere Differenzial sperrt und die Traktion verbessert. Ein Berganfahr-Assistent verhindert das Zurückrollen am Berg sowohl im Vorwärts- als auch im Rückwärtsgang. Für das Gegenteil ist eine Bergabfahrkontrolle zuständig, die beim Abstieg über besonders steile Rampen das Tempo reduziert, wobei der Mensch am Lenkrad seinen Fuß vom Brems- und Gaspedal fernhalten sollte. Nötiges regelt das Auto von selbst damit es nicht ins Rutschen kommt.

Auf guten Straßen erweist sich der Allradantrieb indes eher als hinderlich, dann schwindet auf engen Kurven das Fahrvergnügen spürbar, der Wagen tut sich mit vier angetriebenen Rädern dort eher schwer. Mit alleine angetriebenen Hinterrädern hingegen fährt er sich wie ein ganz normaler Pkw, bietet sogar guten Komfort und lässt sich dank seiner elektrischen Servolenkung mit spielerischer Leichtigkeit manövrieren. Das Gestühl in den drei erhältlichen Kabinen-Varianten (Einzel-Kabine mit zwei Türen und zwei Sitzen, Extra-Kabine mit zwei Doppelflügeltüren und 2+2-Stzen oder Doppel-Kabine mit fünf Sitzen) ist bequem und bietet eine satte Auflagefläche für die Oberschenkel. Als Ausstattungs-Versionen sind (von bescheiden bis üppig) XL, XLT, Limited und Wildtrak möglich.

Drei Dieselmotoren warten auf den Einbau unter der Fronthaube: entweder ein 2,2 Liter großer Reihen-Vierzylinder Turbodiesel mit 96 kW (/ 130 PS oder 118 kW / 160 PS sowie ein 3,2 Liter großer Reihen-Fünf-Zylinder-Turbodiesel mit 147 kW / 200 PS. Die Basis bietet ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe, bei den zwei leistungsstärksten Aggregaten steht alternativ eine Sechs-Gang-Automatik zur Verfügung. Der Einstiegspreis für das am bescheidensten ausgestattete Modell beginnt bei 27 846 Euro und geht bis 41 500 Euro für die exklusivste Variante Wildtrak (Preise inkl. Mehrwertsteuer).

Darüber hinaus gibt es aus dem Ford-Regal eine Reihe von zusätzlichen Wunschausstattungen wie zum Beispiel eine adaptive Geschwindigkeitsregelanlage im Paket mit elektrisch anklappbaren Außenspiegeln, einstellbarem

Geschwindigkeitsbegrenzer, Fahrspurassistenten und Verkehrsschild-Erkennungssystem für 975,80 Euro oder ein abschließbares Laderaumrollo für 1904 Euro. Das teuerste, sprachgesteuerte Audiosystem inklusive Navi mit Touchscreen schlägt mit 1219,75 Euro zu Buche. Allerdings sind – bis auf die Asketen-Variante XL – die serienmäßigen Einbauten ansehnlich. Bereits die nächst höhere Version XLT bietet etwa Audio-System, Tempomat und Klimaanlage, einen Schritt höher Klimaautomatik und beheizbare Vordersitze, und bein Wildtrak bleiben kaum noch Wünsche offen. Laut Prognose aus dem Marketing entscheiden sich ohnehin fast zwei Drittel der Kunden und Kundinnen für die bärenstarke Variante.

Noch kommt der Löwenanteil der Ranger-Kundschaft aus dem Gewerbe und setzt sich zum Beispiel aus Gartenbaubetrieben, Bauunternehmen oder Kunden aus der Forstwirtschaft zusammen. Privatleute leisten sich die Anschaffung des als Lkw eingestuften Fahrzeugs meist als Zugpferd für größere Lasten wie Boote, Pferdeanhänger oder Segelflugzeuge. Immerhin verträgt das Auto bis zu 3,5 Tonnen Anhängelast. Dafür nehmen sie auch die Lkw-Klassifizierung in Kauf, die einen häufigeren Besuch bei TÜV vorschreibt. Die Finanzbehörden hingegen stört das wenig, sie behandeln den Ford Ranger in puncto Kfz-Steuer Pkw-mäßig, weil das mehr als bei einem Lkw einbringt.

Zukünftig soll auch bei Leuten das Interesse geweckt werden, die den Besitz eines SUV als unverzichtbar für den eigenen Lebensstil zählt und die Wert auf ein Naturburschen-Image legen. Ein insbesondere für sie gedachtes Detail ist im Zubehörkatalog für 809 Euro bereits vorhanden: Der werksintern als „Elefantenrüssel“ bezeichnete Luftansaugschnorchel Ironman 4x4, der sich wie der Schnorchel eines Tauchers seitlich an der Kabine in die Höhe reckt und den Eindruck vermittelt, der Ford Ranger sei weder durch Stock und Stein noch durch tiefe Gewässer aus der Ruhe zu bringen. (ampnet/hrr)

Daten Ford Ranger 3,2 TDCi Doppelkabine, Automatik

Länge x Breite x Höhe (m): 5,35 x 2,16 x 1,85
Motor: 5-Zyl.-Diesel, Turbo, 3198 ccm
Leistung: 147 kW / 200 PS bei 3000 U/min
Max. Drehmoment: 470 Nm bei 1500–2750 U/min
ECE-Normverbrauch: 8,8 Liter
CO2-Emissionen: 231 g/km (Euro 6)
CO2-Effizienzklasse: C/D
Höchstgeschwindigkeit: 175 km/h
Leergewicht / Zuladung: 2081 - 2342 kg / max. 1000 kg

Länge der Ladefläche: 1549 cm
Zuggesamtgewicht: 6000 kg
Wendekreis: 12,4 m (4x4), 11,8 m (4x2)
Bereifung: 265/60 R18
Preis: ab 41 501 Euro

Bilder zum Artikel

Ford Ranger.

Ford Ranger.

Ford Ranger.

Ford Ranger.

Ford Ranger.

Ford Ranger.