
Fahrvorstellung Ford Ranger Raptor: Raubvogel mit sanftem Gemüt

Von Walther Wuttke

Namen sind eben doch mehr als Schall und Rauch. Wenn ein Unternehmen sich entschließt, einen „Raptor“ auf die Kundschaft loszulassen, dann darf die Zielgruppe schon etwas Besonderes erwarten. Denn Raptor steht schließlich wahlweise für Räuber bzw. Raubvogel (lateinisch), einen gleichnamigen Horrorfilm, Raketentriebwerk oder ein Kampfflugzeug der US-Luftwaffe sowie eine Dinosaurier-Gattung. Alles Dinge, die nicht gerade für die kuscheligen Momente im Leben entwickelt werden. Bei Ford steht Raptor für zwei besonders potente Pickups, wobei die US-Version des F-150 mit mindestens 450 PS, zu einem wirklich bösen Gefährt mutiert, sobald man die Leistung abrufen.

Nach dem Motto: „ein Raptor kommt selten allein“, bringt Ford nun den europäischen, kleinen Bruder Ranger Raptor auf den Markt, der mit dem US-amerikanischen Urviech allenfalls den martialischen Auftritt gemeinsam hat. Auf den ersten Blick vermittelt der Pick-up die Botschaft: „Ich bin nicht zum Spielen entwickelt worden.“ Allein die wuchtige Motorhaube überragt fast einen Focus, und beim Einsteigen greift man gerne zur Einstiegshilfe. Nach dem Start stimmt man Leo Roeks zu, der bei der Vorstellung des Raptors meinte, „vergessen Sie alles, was sie über einen Pick-up zu wissen glaubten – der neue Ranger Raptor ist von einem ganz anderen Kaliber“. Roeks leitet die Performance-Abteilung von Ford of Europe und verantwortet die Entwicklung der ST-Modelle sowie des Raptors.

Unter der Haube des potentesten Ranger transplantierten die Performance-Ingenieure eine Doppelturbo-Version des Zwei-Liter-Ecoblue-Dieselmotors, der nach der Kraftkur nun 213 PS (156 kW) leistet und zwischen 1750 und 2000 Umdrehungen ein Drehmoment von 500 Newtonmetern erreicht. Als Kraftübertragung spendierten die Entwickler dem Raptor eine Zehn-Gang-Automatik, die stets die passende Übersetzung anbietet. Dank der beiden Turbolader erreicht der Raptor-Antrieb bereits bei niedrigen Drehzahlen ein gutes Ansprechverhalten und kommt ohne Turboloch auf Touren.

Nach dem Start erreicht den Fahrer ein deutliches Grummeln aus dem Motorraum, das zwar nicht so markant ausfällt wie das V8-Gebrabbel des großen Bruders, aber irgendwie gar nicht der gewohnten Diesel-Akustik entspricht. Einmal in Fahrt überrascht der Raptor mit einem Fahrverhalten, das im krassen Gegensatz zu seinem optischen Auftritt als vermeintliches Raubtier steht. Auf der Straße – und da werden wohl die meisten deutschen Raptors unterwegs sein – gibt sich der Pick-up erstaunlich zivilisiert und zeigt Komforteigenschaften, die in diesem Segment nicht alltäglich sind.

Die vom Spezialisten Fox beigesteuerten Stoßdämpfer passen sich bestens den unterschiedlichen Bedingungen an, und dank des Fahrwerks, das sich sowohl im Gelände als auch auf der Straße von seiner stets passend abgestimmten Seite zeigt, überrascht der Raptor mit feinen Komfortwerten, zu denen auch die speziell für ihn entwickelten Reifen von Bf Goodrich beitragen. Lediglich kurze Bodenwellen erinnern daran, dass es sich hier nicht um ein weich gespültes SUV handelt. Ansonsten bügelt der Raptor die Defizite der Infrastruktur einfach weg, und trotz der ausladenden Karosserie halten sich die akustischen Belästigungen auch bei schneller Autobahnfahrt in angenehmen Grenzen. Auf der Straße kann der Pilot aus zwei Einstellungen wählen: „Normal“, wenn Verbrauchoptimierung und Komfort gefragt sind und „Sport“, wenn es einmal schneller

vorangehen soll.

Das Interieur gestalteten die Ford-Raumausstatter mit ansprechenden Materialien ebenfalls komfortbetont. Das mag Puristen der harten Gangart eher beunruhigen, schafft aber eine angenehme Atmosphäre, wenn man mal länger unterwegs ist. Die Sitze bieten einen guten Seitenhalt, und die Instrumente sowie alle Bedienelemente sind gut im Blick.

Der Raptor kommt ausschließlich als Doppelkabine auf den Markt, so dass er durchaus auch als Familienfahrzeug eingesetzt werden kann, wenn man sich von der allgemeinen SUV-Flut absetzen will. Dabei bringt er alles mit, was er gleichzeitig als klassisches Arbeitstier für Baustellen oder Geländefahrten benötigt. Die serienmäßige Anhängerkupplung lässt Lasten bis 2,5 Tonnen zu, und auf der großzügig dimensionierten Ladefläche finden wahlweise Werkzeuge oder Gerätschaften für Wochenendaktivitäten Platz. Eine leicht zu öffnende Heckklappe und das Rollo über der Pritsche schützen die Dinge vor neugierigen Blicken.

Und wenn der Raptor tatsächlich einmal abseits der Straßen bewegt wird, stehen dem „Raubtierbändiger“ hinter dem Lenkrad gleich vier Einstellungen zur Verfügung. „Gras/Schotter/Schnee“ stehen für Fahrten auf rutschigem Untergrund, „Schlamm und Sand“ für Fahrten auf tiefem und nachgebendem Untergrund, „Fels“ für Touren in felsigen Regionen mit geringen Geschwindigkeiten und schließlich „Baja“ für Ausflüge mit Höchstgeschwindigkeit, wie sie bei dem berühmt-berüchtigten Wüstenrennen in Baja California üblich sind.

Der Ranger Raptor kommt, so Ford-Deutschland-Marketingchef Hans-Jörg Klein, mit einem „ambitionierten Preis“ zu den Kunden. 66 771 Euro kostet der Raubvogel respektive Dinosaurier in der Ranger-Familie. Allerdings ist der Raptor sehr gut ausgestattet. Unter anderem gehört eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ebenso zur Serie wie Xenon-Scheinwerfer sowie das Audiosystem 129 inklusive Navigationssystem und Ford Sync 3 mit Sprachsteuerung, App-Link und Touchscreen. Als erstes Modell im Segment besitzt der Raptor zudem eine Geschwindigkeitsregelanlage mit Auffahrwarnassistent, einen einstellbaren Geschwindigkeitsbegrenzer und Fahrspurhalter sowie Verkehrsschilderkennung. (ampnet/ww)

Daten Ford Ranger Raptor

Länge x Breite x Höhe (m): 5,36 x 2,18 x 1,87
Radstand (m): 3,22
Motor: R4-Diesel, 1991 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 156 kW / 213 PS bei 3750 U/min
Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1750 - 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,6 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,9 Liter
CO₂-Emissionen: 233 g/km (Euro 6c)
Leergewicht / Zuladung: min. 2585 kg / max. 620 kg
Max. Anhängelast: 2500 kg
Wendekreis: 12,9 m
Bereifung: 285/70 R17
Basispreis: 66 771 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



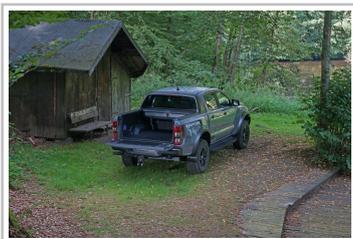
Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
