

Kaltblut statt Mustang

Pick-ups gelten als Lastesel für Cowboys oder Wüstensöhne. Zunehmend machen sie sich auch in Europa breit. Und siehe da: Der Ford Ranger ist viel vernünftiger als gedacht.



Sind 2,2 l Hubraum und sechs Gänge für einen Pick-up bemerkenswert? Große 17-Zoll-Räder mit grobstolligen Reifen.



Auf der Nachbarspur vor der Ampel blubbert lässig ein hellblauer 65er Mustang. Also Fenster runter und Daumen hoch, der Nachbar ebenso, Zeichen der Anerkennung. „Auch ein schöner Ford“, ruft der Fahrer des Klassikers noch freundlich herüber, bevor er seinem Mustang die Sporen gibt und mit dem V8 davonorgelt.

Zugegeben: Da kann der Ranger nicht mithalten. Statt eines feurigen Mustangs nimmt hier ein Kaltblüter Fahrt auf. Sein Motor hat halb so viele Zylinder, weniger als die Hälfte Hubraum und als Direkteinspritzer-Diesel eine eher rudimentäre Erziehung. Dazu gibt sich bei einem Pick-up niemand die Mühe, einen Komponisten an der Auspuffanlage zu beschäftigen. Trotzdem ist auch der Ranger eine Art Klassiker. Schon Collie-Legende Lassie nahm in den Fünfigern auf der Pritsche eines Ford Platz. Nichts gegen Focus, Mondeo und Konsorten, aber ein echter Ford heißt Mustang, Transit, oder er ist ein Pick-up und trägt die Bezeichnung F-150 oder Ranger. Mit geblecktem Kühlergrill fahren sie ihren Wettbewerbern davon: In den USA ist der F-150 seit Jahrzehnten der Verkaufsschlager schlechthin. Für Europa überdimensioniert, balgt sich hier der Ford Ranger mit dem Toyota Hilux um die Spitze seiner überschaubaren Klasse. In Deutschland hat es der Ford geschafft, jeder dritte neue Pick-up heißt Ranger.

Mit seiner Bauart und einer extrovertierten Verpackung ist der Ranger auf deutschen Straßen ein Außenseiter. Aber was für einer, dezentes Auftreten ist seine Sache nicht. Der letzte Cowboy kommt aus Gütersloh, intoniertere eine längst vergessene Band schon Ende der Siebziger. Aber der Cowboy unter den Pick-ups kommt aus Köln von Ford. In ländlichen



Gegenden mag man solch handfeste Arbeitsgeräte mit einem Hauch von Limousinenflair. Dort, wo Stämmige großkarierte Hemden und Latzhosen tragen, ihr Geld als Gartenbauer, Schreiner und in anderen zupackenden Berufen verdienen. Ein paar Beulen und Schrammen stören in diesem Umfeld nicht, sie fallen unter den Begriff Lebenserfahrung.

Selbstbewusst tritt der Ranger nicht nur dem Publikum, sondern auch seinem Fahrer gegenüber auf. Die Scheinwerfer liegen gefühlt auf Augenhöhe, my car is my castle. Die Motorhaube schwenkt beim Öffnen himmelhoch auf, Fahrer unter einsachtzig Körperhöhe stellen zur Ölkontrolle besser eine Leiter an.



Imponierendes Erscheinungsbild: reichlich Chrom, Motorhaube auf Brusthöhe – aber trotzdem eine verblüffend schlanke Figur. Unten: Die Ladefläche ist überschaubar, aber eine knappe Tonne Nutzlast und 3,5 Tonnen Anhängelast sind imposant.

Nicht für den Boulevard gemacht

In der gehobenen Variante Limited gibt sich der Ranger in Sachen Ausstattung ganz unlimitiert. Reichlich Chrom vom Grill bis zu den Bügeln hinter der Kabine, manches Bling-bling wie die nur fast echten Luftauslässe hinter den vorderen Radläufen – etwas Verpackungskunst gehört bei einem Pick-up dazu. Drunter aber steckt eine Basistechnik von deftiger Natur: Chassisbauweise, starre blattgefederte Hinterachse, dazu ein eher einfach gestrickter Allradantrieb. Das geht nicht so schnell kaputt und ist günstig – es gibt einen Ranger mit Allradantrieb netto bereits für rund 30.000 Euro. Neben ihm wirken doppelt so teure SUV wie weichgespülte Möchtegerns – viel zu schade



Technische Daten: Ford Ranger Doppelkabine



Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.362 mm
Breite Karosserie/Spiegel	1.860/2.163 mm
Höhe gesamt	1.815 mm
Radstand	3.220 mm
Wendekreis	12,4 m
Breite/Höhe Heckklappe	1.260/511 mm
Laderaum über Fahrbahn	835 mm
Laderaum (L/B/H)	1.549/1.560/511 mm
Breite zw. den Radkästen	1.139 mm
Leergewicht Testwagen	2.280 kg
Nutzlast	920 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.200 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.480/1.850 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.200 kg
Anhängelast bei 12 Prozent Steigung	3.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	6.000 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Aufladung mit Abgas-Turbolader, variable Turbinengeometrie. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 86,0/94,6 mm, Hubraum 2198 cm³, Leistung 118 kW (160 PS) bei 3700/min, maximales Drehmoment 385 Nm bei 1500–2500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 5,44/2,84/1,72/1,22/1,0 0,79, R-Gang 4,94, Übersetzung Antriebsachse 3,55. Antrieb auf die Hinterachse, zuschaltbarer Allradantrieb mit zweistufigem Verteilergetriebe, Kraftübertragung 1:1 bzw. in zuschaltbarer Reduktionsstufe Übersetzung 2,48.

Fahrwerk

Vorne: Einzelradaufhängung an Doppeldreieckslenkern mit Schraubenfedern, Stabilisator. Hinten Starachse mit Blattfedern, Stabilisator. Reifen 265/65 R 17 auf Rädern 8,0 x 17. Zahnstangenlenkung mit elektrischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, ESP mit ABS, elektronische Differenzialsperre an der Hinterachse, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Elektrik

Batterie 12 V/68 Ah, Lichtmaschine 150 A.

Elektrik

Tankinhalt Diesel: 80 l
Motoröl inkl. Filter 8,55 l

Wartung/Garantie

Wartung: 30.000 km oder zwei Jahre
Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Ford Ranger Doppelkabine Limited, 118 kW (160 PS), 34.250 Euro (ohne MwSt.).

Messwerte

Beschleunigung:

0–50 km/h 4,3 s
0–80 km/h 9,3 s
0–100 km/h 13,4 s

Elastizität:

60–80 km/h IV/V 4,6/5,9 s
60–100 km/h IV/V 9,7/11,9 s
80–120 km/h VI 17,7 s
Höchstgeschwindigkeit 175 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80/100 km/h 50/60/62/63 dB(A)
Höchstgeschwindigkeit 76 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch
Innerorts/außerorts/kombiniert
8,2/6,6/7,1 l/100 km
CO₂-Emissionen kombiniert
185 g/km

Teststrecke beladen

9,5 l/100 km

Testverbrauch min./max.

8,1–14,2 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Fahrerhaus

- + Gute Ausstattung, sehr viel Platz, informative Abzeigen, gute Verarbeitung.
- Einfache Materialqualität, hoher Einstieg, Sitze mit wenig Seitenhalt.

Antrieb

- + Zuschaltbarer Allradantrieb bis 120 km/h plus Untersetzung, Motor ab mittleren Drehzahlen kraftvoll, Schaltung mit kurzen Wegen, gute Getriebeabstufung.
- Motor im unteren Drehzahlbereich schlapp und generell antrittsschwach.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Überraschend hoher Fahrkomfort, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar, bis in mittlere Geschwindigkeiten stabiles Fahrverhalten, bei niedrigem Tempo sehr leichtgängige Lenkung.
- Als Doppelkabine knapper Laderaum, rutschtiger Belag, sehr schwere Heckklappe, mit Anhängerkupplung schlechter Zugang, da Schwenkbereich Heckklappe eingeschränkt.

Kosten

- + Im Vergleich zu SUV günstiger Anschaffungspreis, angemessener Kraftstoffverbrauch.
- Knappe Wartungsintervalle.



Der Allradantrieb lässt sich bei flotter Fahrt zuschalten, dann gibt's da noch die elektronische Hinterachssperre und eine sehr rigide Untersetzung.

für die Arbeit, viel besser vor dem Konzert-
haus geparkt als in der Baustelle. Der Ranger
ist anders, schon die groben Allterrain-Reifen
sind sichtbar nicht für den Boulevard, sondern
für Offroad-Einsatz gedacht.

Prompt lässt der Ranger wie erwartet auf
gepflegtem Asphalt die letzte Präzision ver-
missen. Dort sucht er sich mitunter seinen
Weg, aber er findet ihn immer zuverlässig.
Und bügelt dabei Unebenheiten überraschend
souverän ein. Die Federung arbeitet vor allem
beladen sanft, irgendwo tief unten ruckelt's
dann ein wenig, wenn der Ford die Schlaglö-
cher einfach abschüttelt. Die elektromechanische
Lenkung lässt mit ihrer Leichtgängigkeit
beim Rangieren den Wendekreis vergessen.
Bei höheren Geschwindigkeiten versteift sie
sich, deshalb zieht der Ranger bei mittlerem
Autobahntempo souverän seine Bahn. Dass er
in vollem Galopp etwas ziellos wirkt und die
Balance zu verlieren droht, ist eine lässliche
Sünde – wer bitte kommt auf die verwegene
Idee, ein Pick-up mit knapp 180 Sachen über
die Autobahn zu jagen?



Überraschend leise benimmt sich dabei
der Vierzylinder mit 2,2 l Hubraum, Transit-
Kennern ist die Maschine bestens bekannt. In
der mittleren Motorisierungsstufe traben un-

**Sitze auf Wunsch mit
Leder ausgeschlagen,
doch drumherum
geht's einfach zu.
Viel Platz sowohl vorn
als auch im Fond.**



Das Arbeitsschutz-Portal

mit über 35.000 Produkten

- | | | | |
|--------------------|-------------------|------------------|-----------------|
| ■ 3M | ■ Dolezych | ■ JAH | ■ Physioderm |
| ■ Ansell | ■ DS SafetyWear | ■ Kimberly-Clark | ■ pka |
| ■ askö | ■ EKASTU | ■ Kleen Purgatis | ■ precoderm |
| ■ ATG | ■ ergodyne | ■ KNEETEK | ■ promodoro |
| ■ Aug. Schwan | ■ Erich Voss | ■ KROMWELL | ■ PSA |
| ■ Azett | ■ eureka | ■ Leiber | ■ Safety Jogger |
| ■ Baak | ■ Excess | ■ Lemaître | ■ Sanita |
| ■ Bata Industrials | ■ Georg Schmerler | ■ LHD | ■ Scott Safety |
| ■ BIG | ■ Greven | ■ Lordi | ■ SIKKA |
| ■ Body Products | ■ HAKRO | ■ M-A-S | ■ Söhngen |
| ■ Brynje | ■ Hase Safety | ■ MAPA | ■ Turbo |
| ■ caramba | ■ Hi-Tec/Magnum | ■ MASCOT | ■ Unico |
| ■ Centurion | ■ HERWE | ■ MAXGUARD | ■ Univet |
| ■ Coba | ■ Hugo Josten | ■ MRUK | |
| ■ deb/Stoko | ■ ID IDENTITY | ■ OEL-KLEEN | |



- 1 Produkte suchen und filtern
- 2 Produkte vergleichen
- 3 Passendes Produkt finden

Die Stünings Medien GmbH ist unabhängiger Dienstleister und arbeitet mit über
200 Herstellern zusammen, betreut über 350 Händler und 11 Einkaufsverbände.

Stünings Medien GmbH · Telefon 02151-5100-0 · medien@stuenings.de

www.arbeitsschutz-online.de



Das Display in der Armaturentafel ist sehr informativ, entweder Bordrechner plus Balken für Tank und Drehzahl ...

... oder ein virtueller Drehzahlmesser plus Temperatur- und Tankanzeige. Immer dabei sind Anzeigen für Assistenzsysteme.

ter dem Motorhaube 160 Pferde (118 kW), und das maximale Drehmoment von 385 Nm ist der Fuhre angemessen. Immerhin darf der Ranger bis zu 3,5 t schleppen und legt mit einem Gesamtzuggewicht von maximal 6 t ab. Das Benehmen der Maschine ist allerdings eher zweifelhaft: Unmittelbar nach dem Kaltstart nagelt sie unschön, auch die Leistungsabgabe stellt nicht zufrieden: Reaktionen aufs Gas sind träge, unterhalb von 1.500 Touren versickert das Drehmoment irgendwo in den Tiefen des Ranger, Drehfreude ist ebenfalls Fehlanzeige. Während der Transit zurzeit komplett neue Dieselmotoren erhält, soll der Ranger laut Ford die aktuellen Motoren behalten, ab Herbst mit SCR-Technik auf Euro 6 getrimmt.

Sicherheit wird großgeschrieben

Jedenfalls passt auch der Verbrauch der etwas ungehobelten aktuellen Maschine: Der Ranger ist groß wie ein Transporter, hat mit 3,2 t Gesamtgewicht die Masse eines Transporters und hat Durst wie ein Transporter: exakt 9,5 l beladen auf der anspruchsvollen Teststrecke der Redaktion. Die Extreme bewegten sich dabei zwischen etwa 8 und 14 l, das ist dem Wagenformat angemessen.

Schließlich wiegt der Ranger als gut ausgestattete Doka einschließlich Reserverad und Anhängerkupplung gut 2,2 t und schleppt auf seiner quadratischen Ladefläche fast eine Tonne Fracht. Zwar ist der Kunststoff-Bodenbelag der Pritsche rutschig, aber Zurrschienen und Ösen halten die Ladung. Eine sehr gewichtige und belastbare Heckklappe gibt den Weg frei. Sofern nicht drunter eine Anhängerkupplung lauert, denn dann schwenkt die Klappe wegen Beschädigungsgefahr nur bis in die Waagerechte. Wie nun angesichts starrer Pick-up-Bordwände an die Fracht kommen? Jetzt muss auch für die Großen fast die Leiter her ...

Je nach Einsatz lohnt sich die Ausgabe für ein Rollo, einen Heckdeckel oder gar ein Hardtop. Wer weiteres Hab und Gut sichern will, klappt im Fond die Rückenlehne der Sitzbank um und nutzt ihn als Stauraum. Volle Beladung juckt den Ranger nicht, der Aufbau steht unverändert hübsch waagrecht auf der Straße. Das verdient Anerkennung, es gibt schließlich genug Gegenden, wo man es mit der Waage bei einem Pick-up nicht so genau nimmt, der Ranger scheint darauf eingestellt zu sein.

Sehr genau nimmt es Ford mit der Sicherheitstechnik, bei Bedarf steht dem Fahrer ein ganzes Rudel von Assistenten zur Seite. Adaptiver Tempomat plus Head-up-Display als rotglühende Warnung vor gefährlichen Annäherungen, Hindernissensoren, Rückfahrkamera - sie hilft auch beim Ankuppeln - Verkehrsschilderkennung und schließlich ein Spurassistent greifen dem Fahrer unter die Arme. Der Spurhelfer zupft sogar mahnend am Lenkrad, wenn der Ranger aus der Bahn zu kommen droht, etwas gewöhnungsbedürftig, aber wirkungsvoll.

Aufgrund der beeindruckenden Abmessungen schieben sich Fahrer und Passagiere seitlich in den weitläufigen Innenraum, Trittschienen unterstützen kleine Figuren. Die Sitze erinnern eher an Sessel und sind weitgehend frei von Seitenhalt, der Ranger ist schließlich kein Kurvenfresser. Außerdem versteht es Ford im US-Stil hervorragend, das Leder des

ARBEITSSCHUTZ AKTUELL
11. – 13.10.2016 | HAMBURG MESSE

www.arbeitsschutz-aktuell.de

WIR SIND DABEI ...



Arbeitsschutz Aktuell

Das Präventionsforum
Kongress & Fachmesse

11.–13.10.2016
Hamburg Messe

”



Thomas Beeker
Geschäftsführung
Danfoss Power Solutions GmbH & Co. OHG

... weil Arbeitsschutz bei allem was wir tun für uns an oberster Stelle steht. Ob Mobilhydraulik oder Arbeitssicherheit, das Ziel „branchenführend zu sein“ treibt uns an.

Täglich analysieren wir deshalb, wie wir unsere Arbeitsplätze und Prozesse noch sicherer gestalten und somit die Gesundheit unserer 750 Mitarbeiter am Standort schützen und nachhaltig fördern können. Die Arbeitsschutz Aktuell 2016 bietet uns die ideale Gelegenheit, unsere Maßnahmen erneut auf den Prüfstand zu stellen und gemeinsam mit starken Experten die Herausforderung anzugehen: Gesund arbeiten – ein Leben lang!

VERKEHRS- SICHERHEIT

Das neue Fokusthema
Arbeitsschutz Aktuell 2016

HALLE B5 HAMBURG MESSE



SICHERHEIT IM BETRIEB



ERGONOMIE



WORKWEAR



Der Ford trägt als gehobene Variante namens Limited fast unlimitierte Mengen an Chromschmuck – anpacken kann der Ranger trotzdem.

Gestühls wie echtes Plastik aussehen zu lassen. Drumherum wirkt die Materialauswahl eher schlicht und mutet abwaschbar an, das kann bei einem Pick-up nicht schaden.

Eine Schau sind die Armaturen, vor allem das Multifunktionsdisplay links des einfachen Tachos. Je nach Einstellung gibt es hier unter anderem einen virtuellen Drehzahlmesser, eine Verbrauchsanzeige oder einen Bordcomputer plus jeweils einem kleinen Band für Tankinhalt und Drehzahl, dazu die Warnfelder der Assistenzsysteme. Nicht alles ist perfekt

ablesbar, aber die Informationsfülle ist beeindruckend.

Artgerechte Details fehlen nicht: Getränkehalter, gekühltes Getränkefach in der Mittelkonsole, jede Menge USB- und Zwölf-Volt-Steckdosen, sogar ein 230-Volt-Anschluss – was will man mehr?

Vielleicht einfach arbeiten, auch abseits gepflegter Strecken. Mit einem Schalterdreh verwandelt sich der Hecktriebler in einen Allradler, dies sogar während der Fahrt bis Tempo 120 km/h. Die Kraft wird dann im Verhältnis 1:1 starr zwischen den Achsen verteilt. Höhere Anforderungen meistert der Ford mit Hilfe der elektronisch geregelten Differenzialsperre an der Hinterachse. Wenn's hart auf hart kommt, schaltet der Fahrer in die Untersetzungsstufe des Verteilergetriebes. Jetzt wird das Tempo im Verhältnis 2,48:1 reduziert und die Durchzugskraft entsprechend erhöht.

Mit seinem großen Radstand von 3,22 m entpuppt sich der Ranger zwar nicht als Allesüberwinder, auch verspannt sich der Antriebsstrang heftig in engen Kurven. Aber ein Ranger kann abseits der Straße mehr, als sich die meisten Fahrer zutrauen. Er ist auch überraschend schlank, man sieht es ihm drinnen nicht an. Obendrein spendiert Ford eine Bergabfahrhilfe, sie hält die zuvor eingestellte Geschwindigkeit automatisch konstant. Für Eingeweihte: Der Ranger wadet durch bis zu 800 mm tiefe Bäche, klettert dank rund 200 mm Bodenfreiheit unter den Achsen über Stock und Stein, wagt sich an Böschungen mit Maximalwinkeln von 28 Grad vorn und 26 Grad hinten. Also Stiefel anziehen und aufsatteln, der letzte Cowboy kommt aus Gütersloh. Und Daumen hoch, klar.

Randolf Unruh

Pick-ups – viele Neuheiten 2016

Der Satz geistert schon durch die Hallen der Autohändler: Pick-ups sind die neuen SUV. Wer sich von Hausfrauen-Geländewagen abheben will und einen kargen Transporter-Pritschenwagen vermeidet, der greift zum Pick-up. Die Stückzahlen von SUV werden Pick-ups in Mitteleuropa indes längst nicht erreichen, dafür sind sie zu kernig. Während sich SUV inzwischen zu rundgelutschten hohen Kombis entwickelt haben und in allen Größen zu bekommen sind, teilen sich Pick-ups in drei klar definierte Klassen: Ganz oben sind die nordamerikanischen

XXL-Ausgaben angesiedelt, die aufgrund ihrer Üppigkeit nur dort funktionieren. Kontrast dazu sind Pick-ups im Miniaturformat, typische Lasteselchen für Südamerika. Mittendrin liegen die vielseitigen Eintonner, deren Bezeichnung sich an der Nutzlast orientiert. Sie sind rund um die Welt im Einsatz, vorzugsweise auf der Südhalbkugel der Erde, wo sie auch meist in Südamerika und Asien vom Stapel laufen.

Viele entstehen inzwischen in Kooperationen. Und fast alle sind dieses Jahr neu oder runderneuert. Da wäre der Klassiker Nissan Nava-

ra, dem jetzt ein Zwilling von Renault folgen wird. Im nächsten Schritt werden daraus Drillinge, denn voraussichtlich in zwei Jahren schließt sich Mercedes an. Den gutbekannten Mitsubishi L 200 gibt es jetzt auch als Fiat Fullback. Allein unterwegs sind neben dem im vergangenen Jahr erneuerten Ford Ranger auch der gleichfalls neue Toyota Hilux und der frisch geliftete VW Amarok. Unter dessen Motorhaube arbeitet jetzt sogar ein V-Sechszylinder arbeitet. Mit diesem Dreiliter und bis zu 165 kW (230 PS) Leistung ist VW in diesem Segment alleine unterwegs.