

GUTEN APPETIT

Vorstellung: neuer Ford Ranger. Ford macht Appetit auf seinen europäische Pickup-Bestseller: V6-Zylinder, Fahrwerk, Allrad, Cockpit, Blech – alles neu. Und eine willkommene Plattform für das Partnermodell VW Amarok.

Gepflegter Innenraum mit großen Displays, hier als Beispiel der Ranger Raptor.



Markanter Auftritt: Der neue Ranger übernimmt Stilelemente seines großen Bruders F-150.

Wenn Pick-up, dann Ford: Der mächtige F-150 ist seit fast einem halben Jahrhundert mit inzwischen rund einer Million Exemplare im Jahr das meistverkaufte Auto in den USA. Der Ranger (allein rund 100.000 Stück in den USA) gilt in Nordamerika eher als Bonsai-Pick-up. Er ist vor allem auf der Südhalbkugel der Erde verbreitet. Ebenfalls in Europa: Sowohl in Deutschland als auch in Europa ist er unter seinesgleichen mit rund 40 Prozent Marktanteil schon lange die Nummer eins, macht

mehr als 40.000 Einheiten im Jahr. Mercedes, VW und andere Marken haben es in den vergangenen Jahren leidvoll erfahren müssen: Europäer können Pick-ups nicht so gut. Aber Ford: Der Ranger ist günstig, funktionell, robust und dank Varianten wie dem Raptor auch höchst appetitlich.

Markiger Auftritt

Der neue Ranger schreibt dies fort und legt überall noch eine Schippe drauf. Der markige optische Auftritt mit kräftigem Grill, Doppelscheinwerfern – auf Wunsch

mit Matrix-LED – und C-Tagfahrleuchten erinnert an den größeren F-150. Radstand und Länge wachsen ebenso um 50 mm wie die Breite. Jetzt passt auch eine Palette quer zwischen die Radkästen, bisher fehlte gut zweifingerbreit Platz. Musste der Fahrer bislang mühsam von hinten auf die Ladefläche krauchen, so führen nun integrierte Trittstufen im hinteren Stoßfänger empor zur Ladefläche. Sie lässt sich mit Querträgern unterteilen. Ein Schienensystem bietet Verankerungspunkte, Federklammern halten kleinere Gegenstände. Zwölf-Volt-

Steckdosen liefern Strom für Kleingeräte. In die Heckklappe integriert sind ein Lineal und Klemmverrichtungen für Material. Somit verwandelt sich der neue Ranger in eine fahrende Werkbank. Ein elektrisch betätigtes Rollo für den Laderaum und E-Anschlüsse für eine Seilwinde oder den Antrieb einer Kippbrücke vereinfachen Auf- und Umbauten.

Ford verspricht überragende Offroad-Eigenschaften – schließlich ist der Ranger in Australien entwickelt worden – und hohe Fahrdynamik. Basis dafür sind die auch hier bestens bekannten Zweiliter-Vierzylinder-Turbodiesel in verschiedenen Leistungsstufen sowie – neu – ein V6-Diesel mit drei Liter Hubraum. Mehr als grobe Leistungsdaten gibt es noch nicht, aber Hinweise auf die Kraftübertragung mit manuellem Schaltgetriebe oder Sechsgang- und Zehngang-Wandler



Er lässt sichtbar die Muskeln spielen: Ranger Raptor, die extrovertierte Hightech-Ausführung.

Den Innenraum dominiert ein hochkant installiertes Mitten-Display à la Ford Mustang Mach-E im Format zehn und zwölf Zoll.

automatik für die kleineren Motoren. Sie erhalten Hinterradantrieb oder zuschaltbaren Allradantrieb. Der V6 brilliert serienmäßig mit der Zehngang-Automatik von Ford sowie einem permanenten Allradantrieb. Je nach Land ist auch ein Benziner im Angebot, ein Plug-In-Hybrid soll folgen. Fahrverhalten und Komfort legen dem Vernehmen nach deutlich zu: Die hinteren Stoßdämpfer sind nun außerhalb des Rahmens angeordnet, hinzu kommen die breitere Spur und der größere Radstand – Punkte, die dem Kooperationspartner VW am Herzen lagen.

Hochwertiges Innenleben

Den Innenraum dominiert ein hochkant installiertes Mitten-Display à la Ford Mustang Mach-E im Format zehn und zwölf Zoll. Damit werden zahlreiche Funktionen gesteuert, etwa die Fahrmodi. Der Fahrer blickt vor sich auf digitale Instrumente. Er ist von zahlreichen Ablagen umgeben, der Ranger nimmt Anleihen von Transportern. Hinterschäumte Verkleidungen hieven den Ford auf ein neues Qualitätsniveau. Eine 360-Grad-Kamera verschafft dem Fahrer Überblick, ebenso Scheinwerfer im Umfeld der Ladefläche. Der Ranger ist ebenfalls

vernetzt und mit dem Smartphone verbunden. Fernabfragen zum Fahrzeugsstatus sind auf diese Weise möglich. Im zweiten Schritt sind Updates „over the air“ geplant.

Die breite Angebotspalette führt erneut das Spitzenmodell Ranger Raptor an, mit riesigem Markenschriftzug im Grill, elektronisch geregelten Fox-Stoßdämpfern, zweistufigem Verteilergetriebe sowie sperrbaren Differenzialen an Vorder- und Hinterachse. Unter dessen Haube steckt ein V6-Benziner mit 212 kW (288 PS) Leistung und einem mächtigen Drehmoment von 491 Nm.

Echtes „Welt-Auto“

Der Ranger ist ein Welt-Auto. Ford verkauft ihn in mehr als 180 Ländern, fertigt den Pick-up in Thailand und in den USA. Die Europa-Ausführungen kommen aus Südafrika. Dieses Werk wird zurzeit auf

eine Kapazität von 200.000 Autos im Jahr ausgebaut. Ursache: Der neue Ranger bekommt ein Brüderchen, den nächsten VW Amarok. Er ist in Europa längst ausgelaufen, VW fertigt das bisherige Modell aber weiterhin in Argentinien für Südamerika.

Der nächste Amarok wird von Ford gebaut und basiert auf dem kommenden Ranger. Von ihm wird auch der Antriebsstrang – vom Motor bis zum Allradantrieb – übernommen. VW hat an allem kräftig mitentwickelt, gönnt sich ein eigenständiges Design vom Kühlergrill bis zur Heckklappe, eigenes Blech, ein eigenständiges Cockpit, sogar eigene Sitze.

Auch VW hat schon einen ersten Blick in die Küche werfen lassen – vielleicht können Europäer ja doch Pick-ups. Bis aufgetischt wird, ist Geduld nötig, denn nach Europa kommen der Ranger und sein Kollege erst Ende 2022. Dann aber heißt es: Guten Appetit

Randolf Unruh

Fotos: Ford-Werke GmbH



DIE TRANSPORTER AUFBAUPROFIS

Heinz Schutz GmbH
D-27308 Kirchlinteln
Tel. 04237/ 93 11-0
www.schutz-fahrzeugbau.de

