

Unübersehbare Marken-
zeichen, der extrover-
tierte Ranger Raptor
kennt keine vornehme
Zurückhaltung.



Der Fahrer entert
den Raptor über ein
stabiles Trittbrett, das
seinem Namen alle
Ehre macht.



Vorne ein selbstbewusster Markenschriftzug,
unten ein eigenständiges Fahrgestell – so
arbeitet sich der Ranger Raptor durch tiefen
Sand.



Sand in Sicht

Die Edelvariante des Pick-up-Bestsellers Ranger profiliert sich mit ihrem Fahrwerk als Geländewagen der besonderen Art.

Sand ist ein natürlich vorkommendes, unverfestigtes Sediment, das sich überwiegend aus Mineralkörnern mit einer Korngröße von 0,063 bis 2 mm zusammensetzt, weiß Wikipedia. Was das Internetlexikon nicht erwähnt: Als Streumittel geschätzt, ist Sand abseits der Straße der natürliche Feind jeder Traktion. Ohne Allradantrieb und mit falschen Reifen sitzen Fahrzeuge aller Art schon nach wenigen Metern auf der Bodenplatte und scharren hilflos mit den Rädern. „Unverfestigtes Sediment“ eben.

Am Steuer des Ford Ranger Raptor dagegen heißt es Gas geben, die Drehzahl hochhalten und die Richtung peilen, alles andere regelt die Technik. Von feinem Sand mit tiefem Untergrund lässt er sich nicht aufhalten. Steckt bald danach die Schläge übler Felsen weg, nimmt schadloß kopfgroße Steine zwischen die Räder, lässt sich von kurzen Bodenwellen gnadenlos durchrütteln und von heftigen Stufen kneten. Aber hier stochert kein Hausfrauen-SUV herum, hier kämpft ein Profi-Pick-up erfolgreich gegen die unwirtliche Umgebung.

Ellenbogenfreiheit

Die neue Spitzenvariante des Ford Ranger trägt einen großen Namen. Raptor, der Greifvogel, das ist in Nordamerika, dem Land der unbegrenzten Pick-up-Möglichkeiten, das Aushängeschild des wuchtigen Ford F-150. Im Vergleich zu ihm gilt der Ranger in den USA als Halbstarker. Aus europäischer Sicht dagegen erreicht er bereits Vollformat, benötigt mit knapp 5,5 m Länge und 3,1 t zulässigem Gesamtgewicht eine gewisse Ellenbogenfreiheit. In der Zulassungsstatistik nimmt er sie sich, der Ranger liegt in seiner Klasse in Deutschland und Europa an Nummer

Der Raptor macht nicht nur im Gelände, sondern ebenso auf der Straße eine verblüffend gute Figur.



eins. Wesentliche Teile des Ranger-Erfolgsrezepts: Mit seinem breiten Modellprogramm und serienmäßigem Allradantrieb können Käufer kaum etwas falsch machen. Auch beginnt der Preis ganz vernünftig bei netto 27.825 Euro.

Als Raptor verdoppelt Ford die Rechnung auf 56.110 Euro. Gleichzeitig bekommt der Ranger einen völlig anderen Charakter. Denn als Raptor gehört er zu den Performance Cars, die Großserienhersteller Ford mit Hingabe pflegt. Ob GT, Mustang V8 oder kleine straßentaugliche Rennsemmeln, ein Ford kann auch anders. Als markantes Merkmal übernimmt der Ranger Raptor vom großen Bruder den fetten Markenschriftzug im Kühlergrill. Drinnen nimmt der Fahrer auf Lederplatz, bemerkt vielleicht blaue Ziernähte, schaut auf ein dickes Lederlenkrad mit roter Markierung der Geradeausposition, genießt eine üppige Ausstattung. Geentert hat er den Raptor zuvor mit Hilfe seitlicher Trittbretter. Sehr stabil und gelocht, unterscheiden sie sich deutlich von anderswo gewohnten Zierleisten.

Und sie sind notwendig, denn dank seines extravaganten Fahrwerks liegt der Raptor 5 cm höher. Da wären an der

Vorderachse Aluminium-Querlenker und rundum Stoßdämpfer mit variabler Kennung von Racing-Spezialist Fox. Die Federwege sind deutlich gewachsen. An der Hinterachse, geführt durch ein Wattgestänge, kommen nun Schraubenfedern zum Einsatz. Die Spurweite hat erheblich zugelegt, und der Raptor rollt auf 17-Zoll-Leichtmetallrädern mit breiten All-Terrain-Reifen im Format 285/70. Sie sichern Traktion im Gelände und nehmen dank verstärkter Seitenwände auch Kontakt mit Steinen nicht übel. Damit die Fahre sicher zum Stehen kommt, gibt es eine Doppelkolben-Bremsanlage mit innenbelüfteten Scheiben rundum, ihr Durchmesser beläuft sich auf stattliche 332 mm. Plattform für dies alles ist ein verstärktes Chassis unter Verwendung von hochfesten Stählen.

Ein wahres Tier im Gelände

Das Ergebnis verblüfft: Auf der Straße gleitet der Ford gelassen und komfortabel dahin. Auch auf schütterten Passagen bewahrt er seine Insassen vor Unbill, fast schwebt er über Unebenheiten. Im Gelände entpuppt sich der Raptor dann als wahres Tier. Gewappnet ist er mit einer



Der Innenraum stammt original vom Ranger, jedoch veredelt mit Leder und blauem Zierrat.



Der Fahrer kann zwischen einer Handvoll Modi wählen, „Baja“ ist die Extremvariante ohne ESP für Tempo auf Sand.

Zweirad- und Vierradantrieb sind wählbar, dazu eine besonders kraftvolle Untersetzung und eine Sperre für die Hinterachse.

Pick-ups – eine Klasse für sich

Die mittelgroßen Pick-ups à la Ford Ranger prägen auf der Südhalbkugel der Erde das Straßenbild. Nummer eins dieser Liga ist mit jährlich mehr als einer halben Million Exemplare der Toyota Hilux. Ihn sieht man neben kreuzbraver ziviler Verwendung mitunter auch in Nachrichtensendungen in Händen von Gestalten, denen man nicht unbedingt begegnen will.

In Nordamerika darf's bei Pick-ups dagegen gern die Vollfettstufe sei: Die F-Serie von Ford ist seit Jahrzehnten das meistverkaufte Auto der USA, im vergangenen Jahr kam sie auf etwas mehr als eine Million Exemplare. Auch

der Ranger zählt mit Fertigung in Nordamerika (neu), Südamerika, Südafrika und Thailand sowie knapp 270.000 Einheiten zu den Erfolgsautos. Mit jährlich zusammen rund 1,35 Millionen Exemplaren ist Ford weltweit Pick-up-Hersteller Nummer eins. Auch in Deutschland und Europa führt Ford mit dem Ranger die Hitliste an. Ungeachtet zunehmender europäischer Wettbewerber, von denen der VW Amarok künftig sogar beim Ranger unterkriechen wird. Und der Mercedes X-Klasse, die eine Premiuliga begründen will, aber noch nicht so richtig Fahrt aufgenommen hat. Und Renault Alaskan oder Fiat Fullback als Klone der Pick-ups von Nissan und Mitsubishi hat man bei beiden Marken bisher nicht unbedingt erwartet. Pick-ups sind eben eine Klasse für sich.

verstärkten stählernen Schutzplatte unter den Antriebsaggregaten, mit 283 mm Bodenfreiheit, 850 mm Wattiefe und ausgestellten Radläufen aus Composit-Material.

Den Allradantrieb kann der Fahrer während der Fahrt zuschalten. Wenn's ganz dicke kommt, lässt sich die Kraft durch eine zusätzliche Untersetzung von 2,73:1 fast verdreifachen. Hinzu kommt ein elektronisch geregeltes Sperrdifferential mit 100 Prozent Sperrwirkung für die Hinterachse. Jedoch kommen diese zusätzlichen Helfer dank eines halben Dutzend Fahrmodi, ausgewählt über die Lenkradastatur, nur im Extremfall zum Einsatz. Die Varianten reichen von „normal“ für komfortable und sparsame Fahrt auf befestigten Straßen bis „Baja“. Benannt nach dem gleichnamigen Wüstenrennen, wird hier für maximale Traktion auch das ESP abgeschaltet. Die Modi nehmen nicht nur Einfluss auf den Allradantrieb, sondern ebenfalls auf das Ansprechen des Motors und die Lenkung.

Und so ackert sich der Raptor souverän durch die Wüste und durch Wald und Flur, durch Baustellen und verbliebene Tagebauten. Vielleicht auch nur ganz souverän durch die Straßen von Castrop-Rauxel oder Wanne-Eickel. Man könnte, wenn man wollte. Grüßt lässig mit zwei



Plattform des Pick-ups ist ein verstärkter Leiterraum. Er bietet sichtbar Platz für größere Motoren als einen Vierzylinder.

Fingern am Schirm der Baseballkappe. Hört dem orgelnden Sound des Motors zu. Wobei das vermeintlich vielzylindrige Grummeln trägt, denn das Triebwerk haben Ford-Kenner bereits im Transit erlebt. Die kompakte Zweiliter-Maschine leistet hier 157 kW (213 PS) und bringt es auf 500 Nm Zugkraft. Ford trumpft mit Piezo-Injektoren für die Einspritzung auf, mit Doppelaufladung. Der kleinere der beiden Turbolader ist als VTG-Lader mit verstellbaren Turbinenschaufeln ausgestattet, üblicherweise Gewähr für schnelles Ansprechen und zügigen Leistungsaufbau.

Brillante Zehngang-Automatik

Im Raptor aber funktioniert dies nicht so recht. Der Motor des leer immerhin 2,5 t schweren Pick-ups reagiert verzögert, dann setzt das Drehmoment recht unvermittelt ein. Wer den Raptor ärgern will, tritt in einem der oberen Gänge bei gut 1.000 Umdrehungen kräftig aufs Gas – dann beschleunigt der Raptor nicht, er nimmt bedächtig Fahrt auf. Zwar lässt

Ford ihn dabei drinnen fast wie einen V8 klingen, doch der Vierzylinder bleibt im wahren Wortsinn ein Halbstarker. Prompt weint der Fahrer dem bisherigen Spitzentriebwerk eine Träne nach. Doch der wuchtige Fünfzylinder mit 3,2 l Hubraum

Im Gelände entpuppt sich der Raptor als wahres Tier. Gewappnet ist er mit einer verstärkten stählernen Schutzplatte.

ist den Umstellungen auf aktuelle Emissionsvorgaben zum Opfer gefallen. Tipp: Im gewöhnlichen Ranger ist die Maschine noch bis zum Herbst lieferbar.

Dort aber nicht mit der brillanten Zehngang-Automatik des Raptor. Sie greift behände ein und wechselt kaum spürbar die Gänge, überspringt bei Bedarf

Schaltstufen. Hauchfein gestuft, lässt das Getriebe den Motor zuverlässig in einem sinnvollen Drehzahlbereich brodeln. Wer will, steuert mit Schalt paddeln aus edlem Magnesium nach – wirklich nötig ist es nicht.

Liegt es an der leichten Atemlosigkeit des kompakten Motors? Zwar trumpft Ford mit besonders stabilen Abschlepphaken auf – sie verkraften vorn 4,6 und hinten 3,9 t Last. Aber mit der serienmäßigen Anhängerkupplung ist die Zugkraft des Raptor auf 2,5 t begrenzt (Ranger: 3,5 t). Darüber hinaus engt Ford das zulässige Zuggesamtgewicht auf 5,35 statt 6,0 t ein. Daher verbleiben bei vollbeladenem Pick-up gerade mal gut 2 t Anhängelast.

Somit entpuppt sich der Ranger Raptor eher als faszinierende Fahrmaschine für Straße und Gelände. Als Einzelgänger, nicht als Teamarbeiter. Her mit Schotterpisten, Felsen und tiefem Sand, mit Tagebau und üblen Waldwegen. Oder auch nur mit den Straßen von Castrop-Rauxel und Wanne-Eickel.

Randolf Unruh



KW IDEEN VERBINDEN.
Karlsruhe –
Messen und Kongresse

NUFAM

DIE
NUTZFAHRZEUG
MESSE



GET THINGS MOVING!

WWW.NUFAM.DE

26. – 29.09.2019
MESSE KARLSRUHE