



Auffällig | Das Top-Niveau Wildtrak. Schon die Basis bietet ESP, CD-Radio und Fahrer-Knieairbag



Foto: Ford

Typisch | Innen dominiert der Ford-Stil, der gradliniger als bei den Pkw-Modellen ist

Fußgängerfreund

Pick-up | Der neue Ford Ranger hat gute Chancen, die Kölner in dieser Nische voranzubringen. Das Fazit der ersten Begegnung.

— Ausgerechnet das Pick-up-Segment boomt in Deutschland wie nie zuvor: Jahrelang dümpelte diese Nische mit maximal 10.000 Einheiten vor sich hin, bis sie sich 2011 auf knapp 14.500 Einheiten ausweitete – vor allem dank Volkswagens Markteintritt mit dem Amarok, wie man auch bei Ford zugeht. Dort startete das „Auslaufmodell“ Ranger in seinem letzten Jahr von 1.060 Einheiten 2010 auf 2.400 Verkäufe 2011 durch.

Entsprechend wichtig ist für Ford das Segment auch in Deutschland, wo man bei der Ranger-Entwicklung für die Sicherheit zuständig war. Die Ergebnisse können sich sehen lassen: Schon die komplett ausgestattete Basisvariante „XL“ verfügt über das komplette Programm samt ESP, Kopf- und Seitenairbags und Fahrer-Knieairbag. Der Lohn: fünf Sterne im Euro-NCAP-Crashtest – und der sicherste Wagen seiner Klasse. Mit 81 Prozent Fußgängerschutz fährt Ford das beste Ergebnis aller je getesteten Fahrzeuge ein.

Bestwerte | Zum Benchmarking zog Ford auch den VW Amarok heran, der mehr auf europäische Wünsche eingeht: Palettenbreite zwischen den Radkästen und permanenter Allrad sind beim Ranger kein Thema. Trotzdem bietet man viele Bestwerte: 3,2 Liter Hubraum, 200 PS, 2,13 Meter Ladelänge (Single-Cab), 80 Zentimeter Wattiefe bei den Allradlern und 3,35 Tonnen Anhängelast, wobei man da „noch etwas Luft“ (3,5 Tonnen) habe.

Zu ersten Ausfahrten traten die Dokas „Wildtrak“ mit 200 PS starkem 3,2-Liter-Fünfzylinder-Diesel und Sechsgangautomatik sowie „Limited“ mit 2,2-Liter-Vierzylinder-Selbstzünder an, dessen 150 PS über eine manuelle Sechsgangbox verteilt werden.

Während der Testfahrten fällt der Leistungs- und Drehmomentsprung allerdings bescheidener aus als erwartet: Auf der Autobahn ist der 3,2-Liter kaum schneller und aufgrund des brummenden Fünfzylinder-Sounds tendenziell lauter. Dann spürt man auch die Grenzen der hinteren Trommelbremsen, die bis zu 6.550 Kilo Gesamtzuggewicht verzögern müssen ...

Kompakt | Zwar schiebt das 2,2-Liter-Triebwerk den Pick-up nicht ganz so vehement an, überzeugt aber durch Elastizität und die bekannt feinen Manieren. Dass das Fahrwerk und vor allem die Lenkung ganz oben im Lastenheft standen, spürt man am vergleichsweise kompakten Fahrverhalten. Dabei unterstützt den Ranger seine 1,85 Meter schmale Außenbreite. Unbeladen federt der nur 15 Kilo schwerere Fünfzylinder etwas sanfter als der Vierzylinder. Trotzdem sitzt man gefühlt immer noch mehr „auf“ als „im“ Auto.

Auf der etwas steil stehenden Rückbank finden auch große Mitfahrer gut Platz, sofern der Vornitzende sich mit der vorletzten Raste der Sitzschiene zufriedengibt – hier bietet der Ranger tatsächlich am meisten Raum.

Dafür legte er an Länge und Radstand zu: 5,35 respektive 3,22 Meter liegen bei der Doka an. Die Spurweite wuchs auf 1,56 Meter.

Offroad | Nach der Onroad-Vorstellung ging es ins Gelände: Der Allrad kann während der Fahrt zu- und abgeschaltet werden, für die Untersetzung muss man anhalten respektive die Automatik auf N stellen. Derart gerüstet meistert der Ford etliche Passagen auch ohne Geländereifen. Bergab unterstützt per Tastendruck die Bergabfahrhilfe, die per Bremsengriff die voreingestellte Geschwindigkeit hält und dazu wie beim Amarok ein kurzes Blockieren der einzelnen Räder erlaubt. Bis zu 60 Prozent Steigung hält der Hillholder den 3,2 Tonner bis zu zwei Sekunden.

Einen steilen Anstieg legen auch die Verkaufszahlen hin: Seit Januar wurden in Deutschland bereits 1.700 neue Ranger-Verträge unterzeichnet. | Gregor Soller

2.2 TDCi 4x2 R4/2.198 cm ³ 92 kW/125 PS 320 Nm/1.500 U/min 6-Gang 170 km/h 7,3 D 192 g/km	ab 20.990 Euro
2.2 TDCi 4x4 R4/2.198 cm ³ 92 kW/125 PS 320 Nm/1.500 U/min 6-Gang 175 km/h 7,6 D 199 g/km	ab 22.590 Euro
2.2 TDCi 4x4 R4/2.198 cm ³ 110 kW/150 PS 375 Nm/1.500 U/min 6-Gang 175 km/h 8,3 D 219 g/km	ab 25.090 Euro
3.2 TDCi 4x4 R5/3.198 cm ³ 147 kW/200 PS 470 Nm/1.500 U/min 6-Gang 175 km/h 9,5 D 249 g/km	ab 32.290 Euro
Einzel-, Extra-, Doppelkabine 5.274 (5.351)* x 1.850 x 1.703–1.821 mm Ladefläche: 1.560–2.317 mm Nutzl.: 1.009–1.361 kg zul. GG: max. 3,2 t Anhängelast: 1.600–3.350 kg Wartung: alle 30.000 km oder zwei Jahre Ausstattungen: XL XLT Limited Wildtrak	

* Extra-/Doppelkabine