Pick-ups

Artikel vom **19. Juni 2018**

Ford-Werke AG 50735 Köln

Der seit vier Jahren auf dem Markt befindliche On- und Offroad-Klassiker Ford Ranger überzeugt mit seinem großen Variantenreichtum. Zur Auswahl stehen Heck- und Allradantrieb, zwei neue Duratorq TDCi-Turbodiesel mit 2,2 oder 3,2 l Hubraum, die drei Karosserieversionen Einzel-, Extra- und Doppelkabine sowie die vier Ausstattungslinien XL, XLT, Limited und Wildtrak. Ford bietet den Ranger auf über 180 Märkten weltweit an. Die für Europa vorgesehenen Exemplare laufen im südafrikanischen Werk Silverton in der Nähe von Pretoria vom Band. Die neuen Ford Ranger mit Einzel- und Extrakabine warten mit Stauräumen auf, die mit 1,80 und 1,42 m³ Spitzenwerte in ihrer Klasse setzen. Auch die Doppelkabinen-Karosserievariante erreicht mit 1,18 m³ ein gutes Ergebnis. Mit einer Gesamtlänge von bis zu 5351 mm und einer Breite von 1850 mm übertrifft die neue Ford-Ranger-Generation die Vorgänger-Baureihe um Längen. Der neue Ford Ranger geht in Deutschland mit zwei modernen Duratorq TDCi-Turbodieseln ins Rennen. Als Topmotorisierung dient ein leistungsstarker, 3,2 l großer TDCi-Turbodiesel mit fünf Zylindern. Er entwickelt ein beachtliches maximales Drehmoment von 470 Nm, 90 Prozent dieses Bestwerts stehen von 1700 bis 3500 Touren konstant zur Verfügung. In der Praxis bedeutet dies: Auch bei voller Zuladung und unter Ausschöpfung der zulässigen Anhängelast kommt dieser 147 kW (200 PS) starke Ford Ranger nicht ins Schwitzen. Nochmals sparsamer geht der vierzylindrige Duratorq-TDCi-Turbodiesel mit 2,2 l Hubraum ans Werk. Er steht in den Leistungsstufen 92 kW (125 PS) und 110 kW (150 PS) zur Wahl. Sein moderner Turbolader mit variabler Geometrie ermöglicht eine noch präzisere Kontrolle des Ladedrucks über ein breiteres Drehzahlband. Effekt: Das maximale Drehmoment von 375 Nm der 150-PS-Version steht bereits früh zur Verfügung und liefert damit bereits beim Anfahren viel Schub. Neu für diese Baureihe sind auch die Getriebe-Optionen. Zur Wahl stehen nun ein Schalter sowie – für die beiden stärkeren Motorisierungen – auch eine Automatik, beide mit sechs Vorwärtsgängen. Vorteil: ein generell reduziertes Drehzahlniveau, das sich auch auf den Kraftstoffkonsum positiv auswirkt. Alle in Deutschland angebotenen Varianten des neuen Ford Ranger verfügen serienmäßig über einen manuell zuschaltbaren Allradantrieb. Im konventionellen Einsatz, also auf festen Straßen, treibt der Pick-up ausschließlich die Hinterräder an. Per Drehknopf kann das Motormoment zusätzlich auf die Vorderachse übertragen werden, so dass dann alle vier Räder gleichzeitig angetrieben werden. Das Umschalten ist auch während der Fahrt bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h möglich. Darüber hinaus lässt sich die Geländegängigkeit des Ford Ranger durch eine manuell aktivierbare Getriebe-

Untersetzung optimieren, beispielsweise für anspruchsvolle Offroad-Passagen mit steilen Anstiegen. Hinzu kommt eine elektronisch geregelte Traktionskontrolle TCS, die auch abseits befestigter Straßen für optimalen Kraftschluss zwischen Reifen und Untergrund sorgt. Anders als bei einem konventionellen mechanischen Sperrdifferenzial kann sie die Motorleistung, die an die Räder geleitet wird, über aktiven Bremseingriff exakt den Grip-Verhältnissen anpassen. Im Extremfall sperrt das TCS ein einzelnes Rad auch komplett, damit die Antriebskraft bei dem oder den Reifen mit der besseren Bodenhaftung ankommt. Die für den deutschen Markt vorgesehenen Ford Ranger haben erstmals serienmäßig ein elektronisches Sicherheits- und Stabilitätsprogramm (ESP). Die Infrastruktur dieses Systems bildet zugleich die Grundlage für eine ganze Palette an hochmodernen Sicherheitsfunktionen wie zum Beispiel der Bergabfahrkontrolle: Sie hält auf steilen Gefällstrecken automatisch eine vom Fahrer individuell vorgewählte und beeinflussbare Geschwindigkeit konstant ein. Berganfahrassistent: Er erleichtert das Anfahren an Steigungen. Anhängerstabilisierung: sie wirkt dem gefürchteten Aufschaukeln des Trailers entgegen, wenn der Ford Ranger als Zugfahrzeug eingesetzt wird. Adaptive Lastkontrolle: Sie optimiert die Wirkung des ESP in Abhängigkeit zur jeweiligen Zuladung. Sicherheits-Bremsassistent: Er optimiert bei Notbremsungen automatisch die Wirkung des Bremssystems. Notbremslicht: Es warnt bei starker Verzögerung den nachfolgenden Verkehr durch pulsierende Bremslichter vor einer Gefahrensituation. Überschlagschutz: Er hilft zu verhindern, dass das Fahrzeug in die Gefahr eines Überschlags gerät.

Hersteller aus dieser Kategorie

© 2025 Kuhn Fachverlag