

OB STEINBRUCH, THEATER ODER AUTOBAHN – DER MACHT ÜBERALL EINE GUTE FIGUR:

Ford Ranger Wildtrak

Unser Testfahrt Ford Ranger Wildtrak hat auf der Autobahn eine genauso angenehme und gute Leistung gebracht, wie im nahen Steinbruch. Da hat er sich allerdings auch kräftig „eingesaut“ ... | VON GUNDO

SANDERS



Der Ranger hat eine Wassertiefe von 80 cm und einen Wendekreis von 12,9 Metern. Er ist 2,208 m breit und darf deshalb auf vielen Baustellenautobahnen nur auf der rechten Spur fahren. Wir hatten ihn als Doppelkabine mit vier Sitzen – auch in der zweiten Reihe sitzt man bequem und hat Platz! Selbst bei 190 km/h fühlt man sich als Fahrer und Beifahrer sicher. Unser Test-Ranger trat mit der Topmotorisierung und 600 Nm Drehmoment an – 3,5 t gebremste Anhängelast und 6,5 t Gesamtzuggewicht inklusive.

Als Gelände- und/oder Freizeitauto bietet er auf Wunsch und für stolze 2.320,50 Euro ein elektrisches Laderaumrollo, das mit zweimaligem Drücken auf den Schlüssel betätigt wird. Die Laderaumfläche ist 1,564 m lang und 1,584 m breit. Unser Ranger Wildtrak hatte auf der Ladefläche zwei Steckdosen; einmal eine Zigarettenanzünderbuchse und einmal einen 230 Volt-Stecker; unser Modell hatte einen britischen Steckeranschluß – bei deutscher Zulassung; aber ich bin sicher, daß es das auch mit einer Schuko-Steckerbuchse geben wird.

Im stolzen Preis von knapp 72.000 Euro inkl. MwSt. sind eine Reihe von Extras bis hin zu Rundumsicht mit Kameras in der Front und an der Heckklappe sowie unter beiden Außenspiegeln enthalten. Das macht

das exakte Rangieren leicht und angenehm. Der 240 PS starke 6-Zylinder Dieselmotor hat Kraft, seine Stärke hört man auch von außen gut. Innen war unser Ranger angenehm geräuschgedämpft.

Das Ford Sync 4A einschließlich Navigationssystem mit Applink war zunächst eine Herausforderung bei der Zieladresseingabe. Mit ein bißchen Probieren habe ich den Dreh dann schnell rausgehakt. Das Verbinden mit dem Handy war einfach und hat gut geklappt. Der 12" Touchscreen war sehr angenehm und leicht zu handhaben. Er ist in der Mitte hinter dem Fahrtrichtungswahlhebel hochkant im Cockpit eingelassen und so gut für Fahrer und Beifahrer zu sehen und zu nutzen.

Die Metalllackierung Lucid Red hat uns gut gefallen, gegenüber der letzten Rangerreihe hat sich einiges verbessert; außen wirkt er kantiger als sein Vorgänger, die Bedienung ist an vielen Stellen von Schaltern in das Bildschirmsystem gewandert. Die Sitze habe ich als bequem und angenehm empfunden. Einige Assistenzsysteme waren auch enthalten, wie ein Fahrspur-Assistent

einschließlich Fahrspurhalte-Assistent sowie ein Müdigkeitswarner. Das Soundsystem von B&O kostet 714 Euro (alle Preise inkl. MwSt.). Der Ford Ranger ist ab 40.210,10 Euro zu haben, der Grundpreis unseres Testfahrzeugs ohne Extras betrug 64,367,10 Euro.

FAZIT

Der neue Ranger ist in seiner vierten Generation eine deutliche Weiterentwicklung; den Vorgänger gab es seit 2011 mit einem kräftigen Facelift ab 2015. Er ist der PickUp-Marktführer in Europa, der neue VW Amarok wurde gemeinsam mit ihm entwickelt. Beide werden auf den gleichen Fabrikbändern in Südafrika produziert, bevor sie bei den Händlern stehen. <<

Ford	Ranger Wildtrak 3,0l EcoBlue e-4WD
Preis inkl. MwSt.	Euro 71.876,-
Internet	www.ford.de/nutzfahrzeuge/ford-ranger
Motorleistung	177 kW (240 PS)
Motor	3,0 Liter V6 EcoBlue Dieselmotor
Antrieb	4WD und 10-Gang-Automatikgetriebe
Testverbrauch	10,25 Liter/100 km
Zuladung	987 kg
Anhängelast	3.500 kg gebremst und 750 kg ungebremst
Wendekreis	12,9 m
Vmax	190 km/h

Bild: Sanders