

Nachgeschärft der Primus bleiben

Autoflotte-Test | Deutschlands meistverkaufter Pick-up ist der Ford Ranger. Damit das so bleibt, spendierten die Kölner ihm ein umfangreiches Facelift. Im Profi-Test zeigt der 2.2 TDCI mit Allradantrieb, was er alles kann.

Fotos: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München



Schwer bereit | Harmonisch abgestimmtes Fahrwerk; der Testwagen wog stattliche 2,3 Tonnen



Geordnete Verhältnisse | Die Mittelkonsole wirkt nun im Vergleich zum Vorgänger aufgeräumter

sobald der Pick-up die Fahrspur ungewollt zu verlassen droht, und hinterlegt im Display zuverlässig auf der Strecke geltende Geschwindigkeitsbeschränkungen und Überholverbote. Allerdings: Für die einfachen Nutzfahrzeugversionen und die Modelle mit Einzelkabine sind die Assistenten leider nicht zu haben.

Nur Euro 5 | Jetzt immer mit an Bord ist dagegen die Start-Stopp-Anlage – in dieser Klasse ebenfalls längst nicht selbstverständlich. Belassen hat es Ford beim – bis auf Weiteres lediglich Euro-5-sauberen – 2,2 Liter großen TDCI-Diesel, den die Kölner aus ihrer Transit-Modellreihe dagegen aktuell verbannten. Die 160 PS des Testwagens waren mit 700 Kilogramm Testballast stets ausreichend. Unterhalb von 1.500/min geht der Vierzylinder aber nach wie vor träge zu Werke, weshalb man an Steigungen nicht zu spät zum etwas hakelig geführten Sechsgang-Getriebe greifen sollte. Zumal der Vierzylinder zusätzlich am Gewicht des Ranger zu schleppen hat. 2.310 Kilo brachte der voll ausgestattete Doka-Testwagen auf die Waage, auch im Pick-up-Segment eine Menge Holz.

Dieseldurstig | Auf der genormten Testrunde unserer Schwesterzeitschrift VerkehrsRundschau pendelte sich der Ranger bei 8,8 l/100 km ein, womit er zwar zum vorderen Klassendurchschnitt gehört, den Normverbrauch aber um 1,7 l/100 km überbot. Wobei diese Problematik für alle Hersteller gilt. Weshalb der erneuerte Ranger gute Voraussetzungen mitbringt, die Verkaufszahlen auch in Zukunft hochzuhalten.

| Jan Burgdorf



Niveau-Frage | In den höheren Ausstattungen zeigt der digitale Drehzahlmesser den Ausschlag



Nicht allein an Bord | Ein großes Plus des Facelift sind die Assistenzsysteme wie die Bergabfahrhilfe

Der Zeitpunkt war klug gewählt: Kurz bevor Hauptkonkurrent Volkswagen den gelifteten Amarok vorstellt, spendierte Ford seinem Pick-up ein umfangreiches Update. Schließlich war der Ranger im letzten Jahr mit 5.690 verkauften Exemplaren der meistverkaufte Pick-up in Deutschland. Eine Position, die Ford selbstredend verteidigen möchte.

Technik statt Design | Optisch beschränken sich die Änderungen außen auf eine neu gestaltete Frontpartie. Innen gab es eine überarbeitete Mittelkonsole, die mit der Schalterwut des Vorgängers aufräumt und zudem Platz für einen größeren Navi-Bildschirm ließ. Ford-typisch mit Schaltern überfrachtet blieb das Multifunktionslenkrad, an

das sogar zusätzliche Knöpfe kamen. Über die werden zum Teil die erstmals in dieser Fahrzeugklasse bestellbaren Assistenten bedient. Gegen einen Paketpreis von 820 Euro hält der Ranger jetzt automatisch den Abstand zum Vordermann, lenkt aktiv gegen,

Messwerte und Preise | Ford Ranger 2.2 TDCI

Grundpreis (Doppelkabine, Allrad) ab 28.900 Euro
R4/2.198 cm³ | 118 kW/160 PS | 385 Nm/1.500-2.500 U/min | 6-Gang | 15,3 s | 175 km/h | 8,8 D

5.362 x 1.860 x 1.815 mm | 800 kg Nutzlast

Wartung: Serviceanzeige; alle 30.000 km

Emissionsklasse: Euro 5

Garantie: Mängelbeseitigung (2 Jahre), Durchrostung (12 Jahre), unbegrenzte Mobilität bei Ford-Service

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer