



GENIALER GELÄNDE-GÄNGER

DER **FORD RANGER RAPTOR** SIEHT WIE EIN UMWELT-UNGEHEUER AUS, IST ABER EFFIZIENT MOTORISIERT

Alles Gute kommt von unten: Der massive Unterfahrschutz beim Ranger Raptor besteht aus einer 2,3 mm dicken Stahlplatte. Mit aktivierter Geländeuntersetzung, gesperrter Hinterachse und hervorragenden Offroad-Pneus geht's im Fahrmodus „Rock“ ebenso unspektakulär wie stetig voran.

Was trennt die Autobauer in den USA von jenen in Europa? Ford liefert dafür ein treffendes Beispiel: mit der trinkfesten Ami-Pritsche F-150 Raptor und dem europäischen Pendant Ranger Raptor. Dessen martialischer Auftritt kann bei Umweltaktivisten zwar zu Schnappatmung führen. Doch damit hören die Gemeinsamkeiten schon auf. Was Ford Performance Europa mit dem Raptor auf die Riesenräder gestellt hat, ist nicht einfach eine Extremvariante des Ranger, sondern eine echte Ingenieursleistung. Zumal das Fahrwerk im Pick-up-Segment off- wie onroad völlig neue Maßstäbe setzt. Gepaart mit einem effizienten Zweiliter-BiTurbo-Diesel, der für brauchbare Fabrlösungen sorgt.

Die Lust auf den Ford Ranger Raptor beginnt für Alpenrepublikaner eigentlich schon beim Vergleich zweier Preislisten: Hierzulande wird er für 50.675 Euro netto (60.810 Euro brutto) offeriert, während Ford Deutschland 56.110 Euro exkl. Steuern verlangt. So weit, so ungewohnt. Der Marktstart dürfte dagegen hier wie dort im Juli erfolgen. Doch wer sich so ein Allrad-Vieh zulegt, sollte auch über eine gesunde Portion Selbstvertrauen verfügen. Zumal man ihm auf Anhieb ansieht, dass es im Grunde nur einem einzigen Zweck dient: unvergleichbarem Fahrspaß im Gelände!

In der Topversion ist der Ford Ranger ein ziemlich abgehobener Typ, weil er über 56 mm mehr Bodenfreiheit als die Standardausführung verfügt. Verantwortlich dafür zeichnen eigens entwickelte All-Terrain-

Reifen von BF Goodrich im Baumaschinen-Format 285/70 R17 sowie ein perfekt abgestimmtes Offroad-Sportfahrwerk des Rallye-Spezialisten Fox-Racing. Perfekt deshalb, weil es kaum ein Terrain gibt, das der Raptor nicht zu durchpflügen vermag. Notfalls auch zu überfliegen, zumal er ein äußerst robustes Chassis aus hochfesten Stählen besitzt. Damit verdaut Fords Super-Pick-up anstandslos jede Landung, wie er beim jüngsten Härtetest an der Pazifikküste Marokkos anschaulich unter Beweis gestellt hat.

„DER RAPTOR IST EIN ANDERES KALIBER“

Leo Roeks, Direktor von Ford Performance Europa, ist diesbezüglich um keine Erklärung verlegen: „Vergessen Sie alles,



was Sie über Pick-ups zu wissen glauben. Der Ranger Raptor ist von einem ganz anderen Kaliber, der meistert die härtesten Herausforderungen.“ Vor allem leistet er sich keine Patzer – weder offroad noch onroad. So zeigt sich der Raptor z.B. bei schneller Fahrt auf Kies oder Sand erstaunlich spurstabil. Ebenso benimmt er sich auf Asphalt trotz der grobstolligen Walzen selbst bei Autobahntempo ausgesprochen manierlich. Ein reisetauglicher Pick-up in kompromissloser Gelände-Ausrüstung – das grenzt schon an die Quadratur des Kreises.

Großen Anteil am tadellosen Fahrverhalten und an dem für diese Fahrzeug-Gattung beachtlichen Federungskomfort haben die Hochleistungs-Stoßdämpfer mit positionsabhängiger

Dämpfung. Diese verlängern den Federweg gegenüber einem normalen Ranger an der Vorderachse um 32% und für die Hinterräder um 18%. Je nach Untergrund warten sie daher mit höheren oder geringeren Dämpfungskräften auf. Außerdem



Die maximale Nutzlast der Ladefläche beträgt 620 kg. Und bei der Anhängelast muss sich der bärgige Raptor im Gegensatz zum „einfachen“ Ford Ranger mit 2.500 kg begnügen. Dafür erteilt die 5,4 m lange Edel-Pritsche bei Bedarf auch Flugunterricht.

verfügen die Vorderräder über zusätzliche Aluminium-Querlenker und neue Stützlager. Darüber hinaus ist der Raptor hinten mit kombinierten Feder-Dämpfer-Elementen ausgerüstet, die durch ein integriertes Wattgestänge große Vertikalbewegungen der Achse erlauben.

Quasi zur Optimierung aller Optimierungen kann man beim Über-draüber-Ranger noch sechs Fahrmodi wählen: „Normal“ für möglichst geringen Dieserverbrauch und optimalen Reisekomfort, „Sport“ für dynamisches Fahren auf befestigtem Untergrund, „Gras/Schotter/Schnee“ für sichere Fortbewegung auf rutschigen Böden, „Schlamm/Sand“ für bestmögliche

Traktion auf tiefen bzw. weichen Oberflächen sowie „Rock“ für felsiges, mit Schritttempo zu bewältigendes Gelände. Highlight ist der absolute Fahrspaß-Modus namens „Baja“, womit sich Ford auf die legendäre Wüstenrallye Baja 1000 bezieht. Ist dieser aktiviert, können zügig befahrbare Offroad-Passagen in Angriff genommen werden – gelegentlich mit der Lizenz zu Fliegen, wie schon erwähnt.

Nicht unbedingt Flügel verleiht dem 2,5 Tonnen schweren Allradler hingegen sein Vierzylinder-BiTurbo-Diesel. An sich ein kräftiges Triebwerk. Doch in Anbetracht des Respekt einflößenden Outfits wirken 213 PS ein bisserl bescheiden. Andererseits geht der immerhin zufriedenstellende Vortrieb (0-100 km/h in 10,6 sec) mit einem akzeptablen Normverbrauch von 8,9 Litern einher. Wodurch sich der Ranger Raptor vom fleißig Benzin schlürfenden US-„Vorbild“ F-150 wohlthuend unterscheidet.

Kraftvoll setzt sich beim Europa-Raptor jedenfalls das Drehmoment-Maximum von 500 Nm in Szene, das bereits ab 1.750 U/min parat steht. Die zehngängige, wunderbar „mitdenkende“ Wandlerautomatik ist ohnehin eine Klasse für sich. Dennoch kann man per Schalt paddel auch manuell in die Gangwahl eingreifen. Und sobald man eingreift, um die Fuhre zu verzögern, gibt sich der Ranger Raptor ebenfalls keine Blöße. Seine Bremsanlage ist besonders groß dimensioniert.

Understatement? Nein, danke! Im Vergleich zum zivilen Ranger (hier als Wildtrak) verfügt der Raptor mit den riesigen FORD-Lettern in der Schnauze über eine imposante Geländemontur und -bereifung sowie über größere Böschungswinkel.

