Historie und Histörchen (88): Der Ford Bronco gehört zu Amerika

Von Jens Meiners, cen

Es ist mittlerweile zum erprobten Muster geworden: Ein gut gemachtes Retro-Auto sorgt zuverlässig für Begeisterung. Das war beim Mini und beim Volkswagen New Beetle so, und das wiederholt sich jetzt in einer anderen Fahrzeugklasse: Ford hat nach fast einem Vierteljahrhundert Pause wieder einen Bronco vorgestellt. An diese Baureihe erinnern sich noch viele – nicht nur in den USA.

Den neuen Bronco gibt es in gleich drei Versionen: Kernmodell ist der zweitürige Bronco, 444 cm lang, 201 cm breit und 181 cm hoch. Davon abgeleitet ist eine 484 cm lange viertürige Variante. Beide sind eng mit dem Pickup-Modell Ranger verwandt und nach klassischen Konstruktionsprinzipien mit Leiterrahmen gebaut. Als drittes Modell gibt es den eher braven, ausschließlich viertürigen Bronco Sport, abgeleitet vom Ford Focus und mit 439 cm Länge, 189 cm Breite und 179 cm Höhe auch kompakter als die größeren Schwestermodelle.

Die großen Bronco-Modelle sind für schweren Geländeeinsatz konstruiert: Ein Allradantrieb mit Geländeuntersetzung ist Serie, und für echtes Off-Road-Fahrgefühl lässt sich nicht nur das Dach entfernen, sondern auch die Türen sind mit geringem Aufwand auszubauen. Damit orientiert sich der Bronco am Jeep Wrangler, es fehlt ihm lediglich dessen abklappbare Frontscheibe.

Beim Antrieb leidet der Bronco unter der geradezu obsessiven Downsizing-Strategie des Ford-Konzerns: Ein V8, wie früher, ist Fehlanzeige. Einstiegsmotorisierung ist ein 2,3-Liter-Vierzylinder mit 274 PS, darüber rangiert ein 330 PS starker 2,7-Liter-V6. Für die Kraftübertragung sorgt ein Zehnstufen-Automat, es gibt für den Vierzylinder aber auch eine Sechs-Gang-Handschaltung mit zusätzlichem Kriechgang.

Der kleine Bronco Sport bietet noch weniger: Serienmäßig ist der Allradler mit einem 184 PS starken 1,5-Liter-Dreizylinder ausgerüstet, gegen Aufpreis gibt es immerhin einen 2,0-Liter-Vierzylinder mit 248 PS. Beide Motoren sind an einen Acht-Stufen-Automaten gekoppelt.

Obwohl jahrelang erwartet, hat die extrem positive Resonanz auf den Bronco die Konkurrenz kalt erwischt. Jeep hat rasch eine Wrangler-Studie mit 6,4-Liter-V8 nachgeschoben, die demnächst in Serie gehen dürfte, Chevrolet hat hingegen nichts Vergleichbares im Köcher. Statt dessen nutzt man einst so ikonische Modellbezeichnung Blazer seit 2019 für einen kreuzbraven Crossover, der mit dem früheren Blazer nichts mehr zu tun hat. Vorteil: Ford.

Warum kommt der neue Bronco so gut an? Der Blick in die Historie lohnt sich. Wir blicken zurück auf die fünf ersten Modellgenerationen des Bronco – und auf den Bronco II, den man als Vorläufer des Bronco Sport ansehen kann.

Bronco (1. Generation 1965-77):

Er war eine Reaktion auf den zunehmenden Erfolg der Jeep-Modelle und des International Scout: Der 1965 vorgestellte, mit simplen Linien gezeichnete Bronco der ersten Generation, in kurzer Zeit entwickelt und mit einer völlig eigenständigen Plattform. Neben der dreitürigen Basisvariante gab es einen zweitürigen Pickup und eine sogenannte

Roadster-Version, gänzlich ohne Türen.

Bei der Präsentation gab es den Bronco nur mit einem 2,8-Liter-Reihen-Sechszylinder, doch schon ein Jahr später nahm Ford zusätzlich einen 4,7-Liter-V8 ins Programm. Später kletterten die Hubräume auf 3,3 bzw. 4,9 Liter; erst 1973 gesellte sich übrigens ein Automatikgetriebe zur serienmäßigen Drei-Gang-Handschaltung.

Es ist interessanterweise die erste Generation des Bronco, die das Design der jetzt vorgestellten Modelle inspiriert, obwohl die meisten Amerikaner weitaus lebhaftere Erinnerungen an die zweite bis fünfte Modellgeneration haben dürften. Bis zum Schluss der mit zwölf Jahren ungewöhnlich langen Bauzeit behielt der erste Bronco seinen frugalen Charakter bei, und dieser Umstand führte dazu, dass Konkurrenzmodelle wie der Chevrolet Blazer und der Dodge Ramcharger in der Kundenwahrnehmung vorbeizogen.

Bronco (2. Generation 1977-79):

In der zweiten Modellgeneration legte der Bronco einen Auftritt vor, der das Bild der Baureihe über Jahrzehnte prägte. Jetzt basierte der Geländewagen auf den Full-Size-Pickups der F-Serie, deren Plattform verkürzt wurde. Wie schon das Ur-Modell war die zweite Bronco-Generation nur mit Allradantrieb lieferbar, und die relativ hohe Positionierung im Markt manifestierte sich auch in der Motorenpalette: Es gab lediglich V8-Motoren, und zwar wahlweise mit 5,8 oder 6,6 Litern Hubraum.

Die bullige Karosserie zeichnete sich durch ein abnehmbares Hardtop aus. Übrigens kam diese Modellgeneration mit großer Verspätung heraus: Ford hatte das Debüt wegen der Energiekrise um drei Jahre verschoben. Dennoch setzte er sich in den Verkaufszahlen umgehend an die Spitze des Segments.

Bronco (3. Generation 1979-86):

Der Bronco hatte Form und Größe in der kurzlebigen zweiten Generation gefunden, doch analog zur F-Serie standen jetzt Leichtbau und Effizienz im Vordergrund – natürlich in dem weiten Rahmen, den dieses Segment in den USA vorgibt. Bei ähnlichen Dimensionen und Proportionen war dieser Bronco wiederum völlig neukonstruiert. Jetzt gab es auch wieder einen Reihen-Sechszylinder – mit stolzen 4,9 Litern Hubraum. Ebenfalls 4,9 Liter Hubraum wies der kleinere V8-Motor auf, während die Palette nach oben von V8-Motoren mit 5,8 Litern Hubraum abgeschlossen wurde.

Gegen Ende der Laufzeit führte Ford ein luxuriöses Topmodell ein, das gemeinsam mit der angesehenen Konfektionswarenfirma Eddie Bauer entwickelt worden war. Im Markt lieferte sich der Bronco einen scharfen Wettkampf mit dem Duo Chevrolet Blazer/GMC Jimmy, während der alternde Dodge Ramcharger an Bedeutung verlor.

Bronco (4. Generation 1986-91)

Der technische Sprung von der 3. zur 4. Generation des Ford Bronco fiel klein aus: Es handelte es sich um ein relativ mildes Facelift, das dem Bronco – wie bei den Pickups der F-Serie – ein moderneres und freundlicheres Gesicht verlieh. Die Sealed-Beam-Einheitsscheinwerfer des Vorgängers entfielen zugunsten bündig eingepasster Beleuchtungseinheiten, und die eckigen Radläufe wurden durch runde Ausschnitte ersetzt. Das Cockpit erfuhr eine deutliche Modernisierung. Die Motorenpalette des Vorgängers blieb unverändert erhalten, allerdings wurde das Getriebeprogramm sukzessive modernisiert.

Bronco (5. Generation 1991-96)

Mit seinem letzten Facelift erhielt der Bronco wieder ein deutlich bulligeres und massiveres Gesicht, erneut analog zu den Pritschenwagen. Während der 4,9-Liter-Reihen-Sechszylinder nach kurzer Zeit entfiel, blieben 4,9-Liter-V8 und 5,8-Liter-V8 bis zum Schluss im Programm.

Die Änderungen an der 5. Generation des Bronco standen im Zeichen der Sicherheit: Seine Knautschzone wurde vergrößert, es gab eine dritte Bremsleuchte und neue Gurte für die Rücksitze. Unerfreulicher Nebeneffekt: Das Fiberglas-Hardtop sollte nun nicht mehr abgenommen werden. Technisch war dies zwar weiterhin möglich, Ford änderte allerdings die Verschraubung und entfernte sämtliche Hinweise aus der Betriebsanleitung. Die Sicherheits-Ideologie erhob ihr Haupt.

Letztlich blieb die 5. Generation aus einem noch viel traurigeren Grund im kollektiven Gedächtnis Amerikas: In exakt diesem Auto hatte sich im Juni 1994 der US-Fußballspieler O.J. Simpson auf eine von 95 Millionen Zuschauern auf dem Fernsehschirm betrachtete Flucht begeben, nachdem er mutmaßlich seine Ex-Frau Nicole und ihren Freund Ron Goldman umgebracht hatte. Die Verbindung zu der Untat belastet die Erinnerung an den Bronco bis heute, und tatsächlich hat Ford das Debüt der drei neuen Bronco-Modelle um ein paar Tage verschoben, weil man übersehen hatte, dass der Event auf den 73. Geburtstag des berüchtigten Bronco-Fahrers gefallen wäre.

Im Juni 1996 lief der letzte Bronco vom Band, längst deklassiert von Chevrolet Tahoe und Jeep Grand Cherokee – und ohne die mittlerweile unverzichtbaren vier Türen.

Bronco II (1983-90)

Während der Bronco der 2. bis 5. Generation auf der Ford F-Serie basierte, gab es zwischendurch, sieben Jahre lang, ein kompakteres Schwestermodell: Den Bronco II, der auf dem simpel konstruierten, damals relativ kleinen Pickup Ford Ranger basierte.

Im Gegensatz zum kommenden Bronco Sport, als dessen Vorläufer der Bronco II gelten kann, präsentierte sich der Bronco II allerdings eher grobschlächtig. Unter der Haube steckte ein solider 2.8- bzw. 2,9-Liter-V6 oder ein von Mitsubishi zugelieferter Vierzylinder-Turbodiesel; zum Allradantrieb kam 1986 eine Variante mit Hinterradantrieb hinzu.

Das Facelift, das der Bronco II für die letzten beiden Baujahre erhielt, dürfte manchem Liebhaber bekannt vorkommen: Es nahm technisch und stilistisch den sensationell erfolgreichen Ford Explorer vorweg, der dem SUV-Konzept in den USA zum entscheidenden Durchbruch verhalf und auch in Europa ansehnliche Stückzahlen erreichte. Im Gegensatz zum Bronco II gab es den Explorer nicht nur als Zwei-, sondern auch als Viertürer. Doch selbst der kurze Explorer verfügte über 20 Zentimeter mehr Radstand, der Viertürer legte sogar weitere 25 Zentimeter drauf. Mit der Einführung des Explorer endete die Ära des kleinen Bronco. Doch er kann eine unerhörte Leistung für sich verbuchen: Seine DNS diente als Keimzelle für den bis heute ungebrochenen Siegeszug der SUV. (ampnet/jm)

Bilder zum Artikel

Ford Bronco, erste Generation Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco II von 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco II von 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco II von 1985.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco II.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco II.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco II.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco IV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco IV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco IV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, erste Generation Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, erste Generation Sport.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, zweite Generation, Preproduction 1978.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, zweite Generation, 1979.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, zweite Generation, 1979.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, dritte Generation, 1981.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, dritte Generation, 1983.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, dritte Generation, 1984.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, vierte Generation, 1987.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, vierte Generation, 1988.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, vierte Generation, 1989.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, vierte Generation, 1988.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, vierte Generation, 1989.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco, fünfte Generation, 1992.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco Eddi Bauer, fünfte Generation, 1993.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco Eddi Bauer, fünfte Generation, 1996.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford

Ford Bronco und Bronco I (1966–1977).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford