
Ford Bronco Sport: Hier wird das Abenteuer simuliert

Von Scotty Reiss, cen

Das Leben in der Wildnis, es ist ein alter Traum: In den Bergen oder der Steppe wohnen, reißende Flüsse überqueren, ein unmittelbares, elementares Leben führen. Aber ich habe Kinder, Verantwortung, eine tägliche Routine. Und Camping ist eigentlich auch nichts für mich. Im Grunde genügt mir die Simulation des Abenteuers. Das Gefühl, ich könnte auch ganz woanders sein. Das ist die Magie eines echten SUV. Auch des neuen Ford Bronco Sport. Er ist der kleine Bruder des neuen Ford Bronco, er ist sparsamer, kompakter und komfortabler.

Immerhin fünf Ausstattungslinien gibt es hier, zwei weniger als beim großen Bruder. Sie sind, bis auf die Basisversion und die limitierte First Edition, nach Orten benannt, die Fernweh auslösen: Big Bend, Outer Banks, Badlands. Schon die Form des Bronco Sport ist außergewöhnlich, hoch, kantig, mit vielen Details, die an den größeren Bruder erinnern. Ein puristisches Design, das viel Platz für Outdoor-Utensilien bietet (oder den Kinderwagen).

Wie es sich für einen echten SUV gehört bietet der Ford Bronco Sport zahlreiche praktische Details und Ablagemöglichkeiten, darunter Reißverschluss-Taschen an den Rücksitzlehnen und eine Arbeitsleuchte an der Heckklappe. Und es gibt viele der berühmten „Easter Eggs“. So taucht etwa der Namensgeber, das bockende Bronco-Wildpferd, an allen möglichen Stellen auf.

Im Gegensatz zum größeren Bronco baut der Bronco Sport auf einer konventionellen Plattform auf, und zwar auf jener des Kuga. Doch schon der Einstieg fühlt sich anders an. Das Auto sieht nicht nur anders aus, sondern man sitzt auch höher und aufrechter, und die vier Ecken lassen sich perfekt einsehen. Die Bodenfreiheit beträgt 22,4 Zentimeter, deutlich mehr als beim Kuga. In der Wildnis zählt schließlich jeder Zoll. Wüsste man nicht, dass die beiden Modelle ihre Architektur teilen, man käme nicht darauf.

Was den Bronco Sport deutlich vom Bronco unterscheidet, ist der Antrieb. Denn hier steckt serienmäßig ein 1,5-Liter-Dreizylinder unter der Haube, der 184 PS (135 kW) und 258 Nm Drehmoment erzeugt. Damit lassen sich ordentliche Fahrleistungen erzielen, souveräner ist man allerdings mit dem 2,0-Liter-Vierzylinder unterwegs, der 254 PS (187 kW) und 380 Nm produziert. Wir haben mit diesem Motor bei einem Zyklusverbrauch von 9,4 Litern pro 100 Kilometer real fast 14 Liter verbraucht – ein Beleg dafür, dass sich Downsizing keineswegs immer in niedrigen Verbräuchen manifestiert.

Es gibt zahllose Assistenzsysteme, eine sauber integrierte Navigation und die spezifischen Off-Road-Programme werden in der Badlands-Variante nochmals umfangreich ergänzt. Die Preisliste beginnt in den USA bei nur 27.215 Dollar (23.500 Euro), die empfehlenswerte Badlands-Edition mit der größeren Maschine kostet 33.360 Dollar (28.850 Euro). Das ist ein fairer Tarif für dieses alltagstaugliche und praktische SUV, das den Traum von der Wildnis jeden Tag neu beflügeln kann. (aum/sr)

Bilder zum Artikel



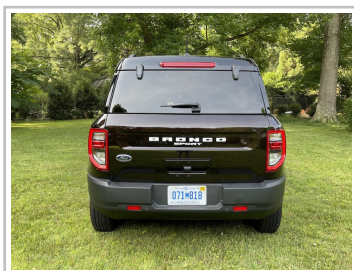
Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



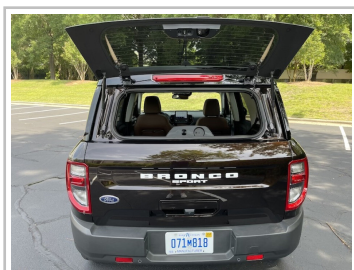
Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



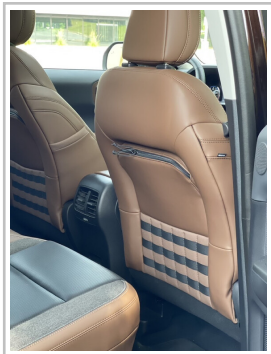
Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford Bronco Sport und Autorin Scotty Reiss.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss
