
Vorstellung Ford Ranger Raptor: Raubvogel für Straße und Gelände

Von Walther Wuttke, cen

Pick-ups gehören in den USA trotz des SUV-Booms unverändert zu den beliebtesten Modellen und werden nicht unbedingt allein von Handwerkern oder Farmern bewegt. Gerade in den Vorstädten ist diese Art der Automobilität populär und die erste Wahl für den „Urban Cowboy“ und seine Familie. Seit Jahren führt der Ford F-150 die Zulassungsstatistik in den USA an. In Europa hingegen gelten Pick-ups vor allem als Fahrzeuge für Handwerker und Landwirte und entsprechend überschaubar ist die Marktdurchdringung. Nach einem Hoch mit 114.000 Zulassungen vor vier Jahren ist der Absatz auf aktuell gut 75.000 Stück im Jahr gesunken.

Marktführer bei den in hässliches Deutsch übersetzten Pritschenwagen ist seit Jahren Ford mit dem Ranger. „Jeder Dritte in Europa zugelassene Pick-up ist ein Ranger“, erklärt ein Markensprecher bei der statischen Vorstellung des neuen Ranger Raptor, der im Laufe des Jahres für mindestens 77.388 Euro auf den Markt rollen wird. Für die Vorstellung des neuen Modells wählten die Marketing-Verantwortlichen einen spektakulären Stunt: Dabei springt ein Ranger Raptor aus einem Frachtflugzeug, um pünktlich zur Markteinführung in Europa zu landen (<https://youtu.be/ofObwFznJgg>). Ford überlässt der leistungsstarken Topversion Raptor ganz bewusst den Vortritt. Die „zivileren Varianten“ werden Anfang 2023 folgen.

In den USA steht Raptor für einen 450 PS starken F-150, und im Vergleich zum „amerikanischen Bruder“ kommt der Ranger Raptor mit etwas bescheideneren Werten zu den Kunden. Der drei Liter große EcoBoost-V6-Twinturbo leistet 288 PS (212 kW) und besitzt ein Drehmoment von 491 Newtonmetern. Diesel-Versionen (2,0-Liter-Vierzylinder und 3,0-Liter-V6) folgen im nächsten Frühjahr. Das Kraftpaket nutzt eine Zehn-Gang-Automatik zur Kraftübertragung, und das Triebwerk, versprechen die Ford-Entwickler, soll die Befehle vom Gaspedal spontan an die vier Antriebsräder übertragen. Verantwortlich dafür ist das so genannte Anti-Lag-System, das einen hohen Ladedruck über den gesamten Drehzahlbereich garantiert. Die aus dem Rennsport stammende Technik wurde zuerst beim Ford GT und Focus ST eingesetzt.

Damit die Umwelt das Leistungsvermögen auch akustisch wahrnimmt, kann der Mensch hinter dem Lenkrad vier Akustikstufen wählen: In der Einstellung „leise“ rollt der Raptor nachbarschaftsfreundlich dezent über die Straße, während „normal“ für den, ja, normalen Straßenverkehr gedacht ist, und in der Stellung „Sport“ verwöhnt der Raptor, so die Lyriker aus der Marketingabteilung, „sound-affine Ohren mit einem lauterem, dynamischen Motorklang“. Allein für den Einsatz im Gelände ist schließlich „Baja“ gedacht, und „die Öffnung sämtlicher Klappen der Abgasanlage verhilft dem V6 „zu starker klanglicher Präsenz“. Für Bambi bedeutet das unruhige Zeiten im Wald.

Dass der Raptor (deutsch Raubvogel), der als Doppelkabine auf den Markt kommt, nicht spielen will, zeigt bereits sein wuchtiges Design mit einem formatfüllenden Grill und weit ausgestellten Radhäusern. Unübersehbar prangt der Ford-Schriftzug auf dem Grill, der von einer C-förmigen Lichtsignatur eingerahmt wird. „Der Raptor ist unser Teufelskerl in der Ranger-Baureihe“, erklärt Ford-Manager Hans Schep. Über ein 12,4 Zoll großes Kombi-Instrument werden die wichtigsten Informationen abgerufen, und ein zwölf Zoll messender zweiter Bildschirm ist als Kommunikationszentrum ausgelegt.

Getestet wurde der Raptor im australischen Outback. Ziel war in aller Bescheidenheit, den „ultimativen Leistungs-Pick-up zu entwickeln“, erklärt Dave Burn, leitender Programmingenieur für den Ranger Raptor. Dafür überarbeiteten die Entwickler das

Fahrwerk gründlich und spendierten dem Geländegänger zusätzlich neue Fox-Live-Valve-Stoßdämpfer, um die Handlingeigenschaften auf der Straße und im Gelände zu optimieren. Die Federung passt sich, so die Entwickler, in Echtzeit an. Im Gelände „bügelt das Fahrwerk Unebenheiten und tiefe Spurrillen weg“, verspricht Burn.

Der Raptor kommt erstmals mit einem permanenten Allradantrieb auf den Markt und stellt sieben Fahrprogramme zur Verfügung. Für den Straßenbetrieb stehen „normal“ für Komfort und Kraftstoffeffizienz, sowie „Sport“ für den dynamischeren Fahrstil und „Gras/Kies“ für Fahrten auf rutschigen oder unebenen Oberflächen. Im Gelände kommen die Einstellungen „Stein/Fels“, „Sand/Schnee“, „Schlamm/Spurrillen“ sowie „Baja“ für den sportlichen Einsatz zum Einsatz.

Mit seinem leistungsstarken Doppelturbo-Sechszylinder wirkt der Raptor fast wie ein Anachronismus in diesen elektrifizierten Zeiten. Allerdings wird auch der „zivile Ranger“ nicht um den Stecker herumkommen. Zwar vermieden die Ford-Verantwortlichen bei der Raptor-Vorstellung noch konkrete Aussagen über den Zeitpunkt, doch irgendwann kommt er – der Ranger mit Kabelanschluss. (aum/Walther Wuttke)

Bilder zum Artikel



Ford Ranger Raptor.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



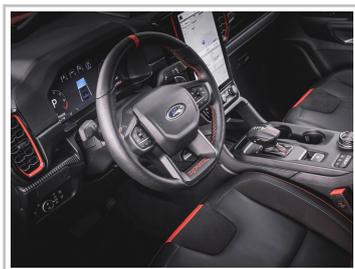
Ford Ranger Raptor.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Ranger Raptor.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford
