
Fahrbericht Ford Bronco: Ausritt mit Pauken und Trompeten

Von Frank Wald, cen

Na, die trauen sich ja was. Während Klimaaktivisten auf Straßen kleben und die EU den Verbrenner lieber heute als morgen verbieten will, bringt Ford nach dem V8-Mustang nun eine weitere automobilen US-Ikone über den Atlantik. Der Bronco startet erstmals in Europa, schon ab Frühjahr 2023, in limitierter Stückzahl und nur als Viertürer. Mit welcher Motorisierung die 2020 vorgestellte Neuauflage des legendären Geländegängers kommen wird, will Ford noch nicht sagen. Doch wird es wohl der V6-Biturbobenziner mit 335 PS werden – und garantiert nicht elektrifiziert.

Wie verträgt sich das mit Fords Selbstverpflichtung, bis 2030 nur noch rein elektrische Fahrzeuge anbieten zu wollen? Für Christian Weingärtner, Geschäftsführer Marketing und Verkauf der Ford-Werke GmbH, kein Widerspruch. „Wenn wir uns schon vom Verbrenner verabschieden, dann mit Pauken und Trompeten.“

Außerdem habe der Bronco einen festen Platz in der neuen Strategie der Marke in Europa. Ford sei hier bei den Nutzfahrzeugen mit Transit & Co. zwar führend, aber mit zuletzt nur noch knapp sechs Prozent „ein kleiner Spieler“ bei den Marktanteilen im Pkw-Bereich, sagt der geschäftsführende Direktor für Ford Deutschland, Österreich und die Schweiz. Deshalb mache es „als graue Maus im Pkw-Bereich“ keinen Sinn, gegen etablierte Größen wie VW oder Stellantis um Volumenanteile zu rangeln. Die Konsequenz: die klassischen Baureihen Fiesta und Focus werden verschwinden, dafür das Produktprogramm, Verbrenner wie Elektrofahrzeuge, auf spezielle Zielgruppen und Einsatzzwecke zugeschnitten.

Unter dem Marketing-Slogan „Wild Performance“ fahren hier dann sportliche Modelle wie Mustang oder Mustang Mach E, auf der anderen Seite tragen kernige Offroader wie Bronco und Ranger Raptor das Etikett „Ultimate Outdoor“. Und in der Mitte sollen die Sparten „Urban Escape“, in der sich kompakte SUV und Crossover wie Kuga und Puma einreihen, und „Active Adventure“ mit großen SUV vom Schlage eines Explorers Profite generieren. Dass mit der Kehrtwende im Pkw-Geschäft zwangsläufig Stammkunden und Marktanteile flöten gehen, hat der Ford-Manager bereits mit einkalkuliert. „Wir werden einen Teil unserer Kundschaft verlieren, aber auch viele gewinnen, die uns lieben werden“, glaubt Weingärtner.

Der Bronco hätte auf jeden Fall das Potenzial dazu. Zwar wirkt die Neuauflage des Geländewagen-Klassikers mit seiner massigen Statur etwas aus der Zeit gefallen, doch der kantige Retro-Look gefällt auf Anhieb. Vor allem die Front mit formatfüllendem Kühlergrill, prominent hervorgehobenem Modellnamen und kreisrunden LED-Scheinwerfern springt ins Auge. Pfiffige Besonderheit: Viele Komponenten der Karosserie können mit wenigen Handgriffen demontiert werden, so etwa das vierteilige Hardtop oder die Türen, um den kastigen Offroader innerhalb von Minuten in ein luftiges Cabrio zu verwandeln.

Bei unserem ersten Ausritt mit dem automobilen Wildpferd in alpiner Winterlandschaft war das allerdings weniger gefragt. Dafür schon eher etwas Beweglichkeit. Mit 30 Zentimeter Bodenfreiheit gelingt der Einstieg ohne A-Säulengriff oder Trittbrett in den 4,81 Meter langen und 1,86 Meter hohen Offroader nicht ganz so elegant wie in eine Limousine. Erst einmal erklommen, gestaltet sich der Platz am Lenkrad als Chefsessel mit erhabener Aussicht aufs Geschehen. Dabei fallen sofort die so genannten „Trail-Visiere“ auf den vorderen Karosseriekanten auf. Die schwarzen Kunststoff-Ösen wirken wie Peilstäbe, mit denen das Manövrieren in engen Passagen oder unübersichtlichem Gelände gelingt,

können zugleich aber auch als Befestigungsanker für Dachtransporte wie Kanus oder, der Jahreszeit angemessen, großfamilientauglichen Weihnachtsbäumen genutzt werden.

Das Interieur trägt Outdoor-Optik, ist funktional und robust, ebenfalls mit einigen Retro-Designelemente und scheint mit seinem abwaschbaren Flächen und silikonversiegelten Schaltern unkaputtbar zu sein. Für extreme Schrägfahrten oder Neigungswinkel finden sich hier die beim Einstieg vermissten Haltegriffe im Armaturenräger und in der Mittelkonsole. Als Kontrapunkt zur robusten Aufmachung erscheint dagegen das digitale Cockpit und der 12 Zoll große Touchscreen, über den das Infotainmentsystem Sync 4 bedient werden kann. Selbstverständlich können hier auch alle gängigen Smartphones eingebunden werden. Und ab Werk sorgt sogar ein B&O-Soundsystem mit zehn Lautsprechern für komfortabler Hörgenuss.

Und wie fährt er sich? Nun, anders als das namensgebende keilende Wildpferd im Logo auf der Heckklappe es suggerieren mag, auffallend zivilisiert und komfortabel. Der Bronco tragt souverän über die Asphaltbänder der Zivilisation, überzeugt durch Spurtreue und gutem Geradeauslauf, auch wenn der Abrollkomfort nicht zu den großen Stärken der All-Terrain-Reifen gehört. Der 2,7-Liter-V6-Biturbo-Benziner hat mit 335 PS (246 kW) Leistung leichtes Spiel mit dem mehr als zwei Tonnen schweren Ami und sorgt mit 563 Newtonmeter Drehmoment für einen ebenso starken Antritt wie Durchzug in allen Lebenslagen, orchestriert von einer 10-Gang-Automatik, die genau weiß, was sie tut. Offizielle Fahr- und Verbrauchswerte gibt es noch nicht, weil der Motor noch nicht homologiert ist. Die eigenen Erfahrungswerte jedoch raten dazu, es besonders in Kurven nicht zu übertreiben. Denn hoher Aufbau und Sitzposition lassen Fahrer und Beifahrer im Gleichtakt schwanken – waren dafür etwa die Haltegriffe gedacht?

Nicht nur. Denn erst auf schwerem Geläuf ist der Allradler in seinem Element, wo er seinem heimischen Konkurrenten Jeep Wrangler, aber auch einem Land Rover Defender oder der Mercedes G-Klasse in nichts nachsteht. Hier zahlen sich sowohl die hohe Bodenfreiheit als auch beeindruckende Böschungs- und Rampenwinkel sowie 85 Zentimeter Wattiefe aus, mit dem es kaum ein Hindernis, Hügel oder Wasserdurchfahrt gibt, die sich nicht überwinden lässt. Aber auch eine Batterie an Assistenzsystemen sorgt für narrensicheres Geleit über Stock und Stein, selbst wenn vollkommen ahnungslose Neulinge am Lenkrad sitzen.

Im Zentrum steht dabei das so genannte Terrain-Management-System, das sieben Fahrprogramme in sich vereint. Außer den drei Modi für den alltäglichen Straßenverkehr (Normal, Eco, Rutschig) gehören dazu vier Geländeeinstellungen (Schlamm-, Sand-, Steinig- und sportlicher Baja-Modus). Je nach Modus verändert sich dabei auch das Ansprechverhalten von Lenkung, Gaspedal oder Automatikgetriebe. Ein zweistufiges Verteilergetriebe erlaubt die Steuerung der Untersetzung während der Fahrt. Eine Hinterachssperre ist immer an Bord, eine Differenzialsperre für die Vorderachse optional zu haben, ebenso wie ein abschaltbarer Querstabilisator, der mit noch größerer Achsverschränkung für noch mehr Beweglichkeit im Gelände sorgt. Schon damit gelingen abenteuerliche Auf- und Schräg- sowie angsteinflößende Abfahrten.

Kommt es richtig dicke, steht dem Bronco-Fahrer außerdem die so genannte „Trail Toolbox“ zur Seite. Darin befinden sich eine Reihe von Offroad-Assistenten, die auch dem ungeübten Asphalt-Cowboy aus der Patsche helfen. Etwa die „Trail Control“, die im Gelände das Bremsen und Beschleunigen kontrolliert, damit sich der Fahrer aufs Lenken konzentrieren kann. Oder der „Trail Turn Assist“, der den Wendekreis mittels kontrolliertem Bremseingriff um bis zu 40 Prozent verkleinert und so den Wagen auf engstem Raum rangieren lässt.

Auch bei den Preisen hüllen sich die europäischen Ford-Repräsentanten noch in Schweigen. In den USA startet der Wagen umgerechnet ab 30.000 Euro, in hiesigen Autobörsen gibt es gebrauchte Importmodelle mit Sechszylinder ab 55.000 Euro. Neu

wird er vermutlich nicht unter 60.000 Euro zu haben sein. (Frank Wald/cen)

Daten Ford Bronco

Länge x Breite x Höhe (m): 4,81 x 1,93 x 1,86

Radstand (m): 2,95

Antrieb: V6-Zylinder-Benziner mit Biturbo, 2694 ccm³, Allradantrieb

Leistung: 335 PS / 246 kW

Max. Drehmoment: 563 Nm

Höchstgeschwindigkeit: NN

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: NN

WLTP-Durchschnittsverbrauch: NN

CO₂-Emissionen: NN

Leergewicht/ Zuladung: min. 2026 kg / max. 660 kg

Preis: ca. ab 60.000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



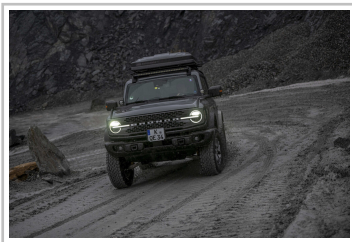
Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



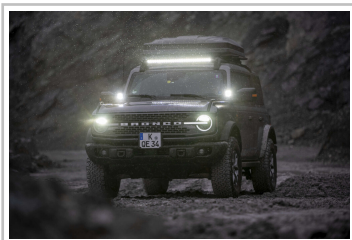
Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



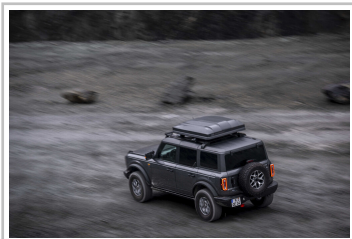
Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Bronco.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford
