



Ford Ranger Raptor 3.0 EcoBoost e-4WD Automatik

Viertüriger Pick-Up der oberen Mittelklasse (215 kW / 292 PS)

Der neue Ford Ranger Raptor bietet das, was sich Fans des Sport-Pick-up schon seit der ersten Generation wünschen: Einen potenten Benziner mit ordentlich Power. Der 2022 vorgestellte Raptor bietet dies nun. Er kommt mit einem 292 PS starken V6-Benziner samt doppelter Turboaufladung und brachial klingender Sportabgasanlage. Für viele ist er der Gipfel der Unvernunft, für einige ein echter Traumwagen. Im Test überzeugt der neue Ranger schon auf den ersten Blick mit einer deutlich verbesserten Material-Qualität. Die Sitze sind nun in hochwertigem Echtleder gefertigt, der Innenraum mit Neopren-Stoff akzentuiert. Darüber hinaus stellt der neue Lastenesel von Ford seinen Vorgänger mit einer Riesen-Sprung in Sachen Infotainment in den Schatten. Das hochauflösende, vertikale Zentralscreen ist voll auf dem Stand der Technik und vernetzt den Ranger nun vollständig. Weiter überzeugt der Pick-up mit seiner umfangreichen Komfort- und Sicherheitsausstattung, wobei vor allem das Angebot der Fahrassistentenfunktionen deutlich ausgebaut wurde. Zudem überrascht er mit einem beinahe Pkw-ähnlichen Fahrkomfort, der bis dato in dieser Fahrzeugklasse unerreicht blieb. Allerdings hat die als Nutzfahrzeug getarnte Unvernunft auch wortwörtlich unvernünftige Züge: So ist der Verbrauch von 14,2 Litern im ADAC Ecotest genauso unzeitgemäß wie der gemessene Bremsweg von 43,6 m. On top kommt noch das schwerfällige Fahrverhalten im ADAC Ausweichtest, was unterm Strich einen vorausschauenden und vernünftigen Fahrstil erfordert, um in diesem übergroßen Monstertruck allzeit sicher unterwegs zu sein. In Summe liefert Ford ein attraktives Spaß-Nutzfahrzeug mit herausragender Geländeperformance und hohem Spaßfaktor. Die Frage nach der Sozialkompatibilität darf allerdings durchaus gestellt werden. **Konkurrenten:** Jeep Gladiator, Nissan Navara, Toyota Hilux, VW Amarok.

- +** umfangreiche Komfort- und Sicherheitsausstattung, leistungsstarkes Infotainment, kräftiger und begeisternder V6-Motor, für Pick-up guter Fahrkomfort
- extrem hoher Verbrauch, sehr langer Bremsweg, schwerfälliges Fahrverhalten

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,7**

AUTOKOSTEN **k.A.**

Zielgruppencheck

	Familie	2,6
	Stadtverkehr	5,1
	Senioren	4,1
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	1,7
	Preis/Leistung	k.A.

Ecotest **★★★★☆**

2,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung des Ranger Raptor bewegt sich auf gutem Niveau. Die Spaltmaße zwischen den Karosserieteilen sind gleichmäßig, die Anbauteile solide montiert. Auch im Innenraum überzeugt der Ranger mit einer guten Verarbeitungsqualität, die kaum Nutzfahrzeugcharakter aufkommen lässt - was man zum aufgerufenen Preis auch erwarten kann. Nur in kleinen Details erkennt man noch Verbesserungspotenzial: Ist das Lenkrad ganz nach oben verstellt, liegt der Blick frei auf die Lenksäule und das darunterliegende Dämmmaterial. Dieser Blick könnte durch einen Kunststoffbalg verhindert werden. Zudem schleift die geöffnete Mittelarmlehne leicht an den seitlichen Wangen der Sitze. Beide Kritikpunkte haben aber keine nachhaltige negative Auswirkung auf den insgesamt guten Qualitätseindruck, welcher vor allem durch die verwendeten Materialien und das gefällige Styling erzeugt wird. So findet sich auf der Instrumententafel und den Türverkleidungen ein hochwertig anmutender Neopren-Bezugsstoff, der gleichzeitig modern und belastbar aber auch

"wohnlich" wirkt. Desweiteren steigern die Sitzbezüge in einer gefälligen Leder-Microfaser-Kombination die Qualitätsanmutung. In der zweiten Sitzreihe fährt Ford die Materialqualität etwas zurück; hier verfügen die Türverkleidungen nicht mehr über den Neoprenbezug. Stattdessen wartet hier harter Kunststoff. Generell entsprechen die verwendeten Kunststoffe eher einer einfachen Ausführung. Ebenfalls einfach: Die Kontakte der Heckscheibenheizung liegen frei, was den Eindruck einer "Quick and dirty"-Lösung vermittelt. Wirft man einen Blick in den Motorraum fällt auf, dass die Haube nur durch einen Haltestab gesichert wird und es keine Motorabdeckung gibt - das ist gerade bei diesem emotionsgeladenen Motor schade. Das dabei eingesparte Budget findet sich allerdings unter dem Ranger wieder. Hier dominiert ein massiver Stahl-Unterfahrschutz unter dem Motor, eine Stahl-Schutzplatte für das Mittendifferenzial, sowie ein Schutz der Seitenschweller und des Tanks.

3,2 Alltagstauglichkeit

Der viertürige Ranger Raptor mit fünf Sitzplätzen überzeugt im Kapitel der Alltagstauglichkeit erwartungsgemäß mehr mit seiner Vielseitigkeit als Transport- und Zugfahrzeug, denn mit seinen kompakten Abmaßen für den alltäglichen Straßenverkehr. So bietet der Ranger, der serienmäßig mit einer Anhängerkupplung ausgestattet ist, eine maximale Anhängelast von 2,5 t und eine Stützlast von mächtigen 150 kg. Doch aufgepasst: Obwohl der Raptor das stärkste Modell der Ranger-Reihe ist, dürfen die anderen Modelle mit Automatik-Getriebe sogar bis zu 3,5 t an den Haken nehmen. Grund dafür ist geänderte Fahrwerkskonfiguration. Die Zuladung beträgt 624 kg, aufs Dach darf der Raptor 80 kg nehmen. Darüber hinaus verfügt er über zwei Abschlepphaken vorne und einen am Heck. In puncto Abmessungen zollt der Ranger seinem stämmigen Auftreten mit samt Kotflügelverbreiterungen Tribut. Mit einer Breite von über 2,2 m inklusive Außenspiegeln und einer Länge von fast 5,4 m wird der Raptor in beengten Umgebungen vom alles überwindenden Monstertruck zum echten Problem. Aber: Zum einen zirkelt der integrierte Parkassistent den Ford erstaunlich zuverlässig in Parklücken und zum anderen verzeiht

die grobe Offroad-Bereifung auch etwaigen Bordsteinkontakt. Der Wendekreis von 13,7 m ist ein weiterer Beleg dafür, dass der große Pick-up kaum Innenstadt-kompatibel ist.

⊕ Ein angenehmes Add-on ist der integrierte Tankdeckel. Es muss klein klassischer Tankdeckel abgeschraubt und anschließend abgelegt werden, stattdessen kann die Zapfpistole direkt nach dem Öffnen der Tankklappe eingeführt werden. Darüber hinaus verfügt der Ranger über einen zuverlässigen Fehlbetankungsschutz, der das falsche Betanken mit Diesel-Kraftstoff durch eine Klappe im Einfüllrohr verhindert. Zudem gefällt die Funktion "Ruhiger Start". Der Ranger bietet die Option in einem ausgewählten Zeitraum, z.B. 22:00 bis 6:00, den Motor leise zu starten, um so akustisch möglichst wenig aufzufallen.

⊖ Auf Grund des im ADAC Ecotest ermittelten Verbrauchs von 14,1 l/100 km, fällt die Reichweite - trotz 80 l großem Tank - mit 563 km nur dürftig aus. Sowohl das Reserverad (tief unter dem Heck) als auch das Warndreieck und das Ersthilfeset (unter der Rücksitzbank) sind schwer zu erreichen.

2,9 Licht und Sicht

Positiv im Alltag wirkt sich die sehr gute Sicht auf den Verkehr aus, die aus der hohen Sitzposition folgt. Die Übersicht über die Fahrzeugenden ist in Ordnung. Sie lassen sich durch die kantige Form gut abschätzen, nichtsdestotrotz braucht es

Gewöhnungszeit um die Distanzen (lange Haube, langes Heck) richtig zu kalkulieren. Hilfreich sind dabei die serienmäßigen Einparksensoren vorn und hinten sowie das 360°-Kamerasystem, das einen guten Rundumblick um den Ranger

gewährleistet - und solche Fahrzeugabmessungen erst annähernd alltagstauglich werden lässt. Und auch im Gelände helfen die Kameras mit ihren für die Offroad-Fahrt optimierten Blickwinkeln weiter. Allerdings gibt es keine integrierte Reinigungsfunktion für die Linsen. Für den Durchblick bei Nacht sorgen die serienmäßigen adaptiven LED-Matrix-Scheinwerfer, die den Gegenverkehr im Fernlichtbetrieb gezielt ausblenden können. Weiter verfügt der Ranger über eine automatische Leuchtwertenregulierung; sinnvoll für häufige Fahrten mit Ladegut. Die Fahrbahnausleuchtung der Scheinwerfer ist bis auf die ausgeprägte Hell-Dunkel-Grenze des Abblendlichts gut. Abbiege- oder gar Kurvenlicht bietet der US-Amerikaner jedoch nicht.

⊕ In unerwartetem Ausmaße positiv fallen die Außenspiegel auf: Durch ihre riesige Spiegelfläche bieten sie eine sehr gute Übersicht über den rückwärtigen Verkehr und tragen damit nicht unerheblich zur Sicherheit und zum Fahrkomfort bei, auch wenn ihnen ein asphärischer Bereich abgeht.

⊖ Eine Scheinwerferreinigungsanlage würde die Licht-Performance vor allem nach Geländeeinsätzen deutlich steigern und so zu einer erhöhten Verkehrssicherheit beitragen.

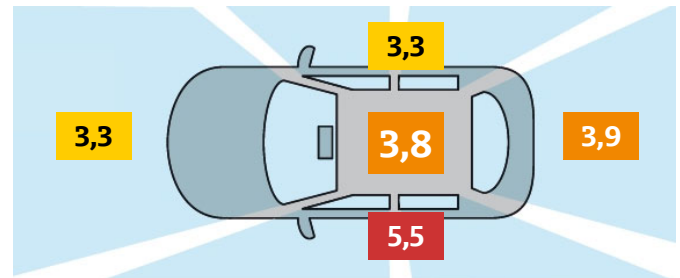
3,2 Ein-/Ausstieg

Der Einstieg in den, oder viel mehr hoch zum, Ranger Raptor gestaltet sich anfänglich durchaus herausfordernd und erinnert an eine Kletterübung. Sobald man aber die richtige Schrittfolge gefunden hat, geht es über das Trittbrett und mit der Hand am Einstiegsgriff der A-Säule, geschmeidig auf den Fahrersitz mit einer stattlichen Sitzhöhe von 80 cm (über der Straße gemessen, Fahrersitz ganz nach unten gestellt). Das gleiche Prozedere gilt für alle weiteren Sitzplätze, da Ford für alle Türen den hilfreichen Einstiegsgriff an der jeweiligen Säule montiert hat. Während der Türausschnitt vorn ausreichend groß dimensioniert ist, erschwert der engere Ausschnitt das "Entern" der zweiten Sitzreihe. Der Raptor verfügt über ein schlüsselloses Zugangssystem und ermöglicht ein Entriegeln aller Türen (oder nur der Fahrertüre) bei Betätigung des Griffs an der Fahrertüre. Ein Ent- und Verriegeln durch Annäherung und Entfernung vom Fahrzeug ist nicht realisiert.

⊕ Die Türöffnungsgriffe innen sind intelligent konstruiert: Sie sind so geformt, dass das Entriegeln der Tür und das Öffnen in einer Bewegung stattfindet.

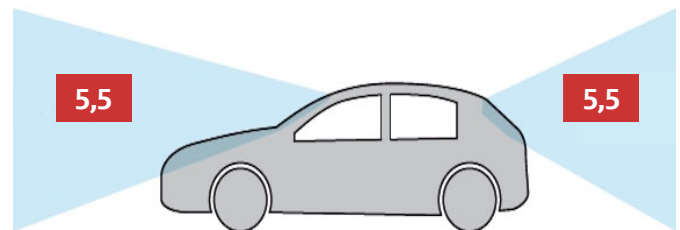
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Trotz breiter Dachsäulen und zusätzlichem Überrollbügel ist die Sicht nach hinten akzeptabel.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem besitzt einen unzureichenden Diebstahlschutz, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Immerhin lässt es sich auf Wunsch über das Bediensystem deaktivieren. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

1,1 Kofferraum-Volumen

⊕ Das Ladevolumen der Ladefläche des Ranger beträgt 960 l. Zum Vergleich: Das Ladevolumen eines Isuzu D-Max mit Doppelkabine beträgt 1045 l.

2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Nutzbarkeit des Laderraums wird durch die sehr hohe Ladekante, die 89 cm über der Fahrbahn liegt, erschwert. Zudem ist der hintere Bereich des Laderaums nicht zu erreichen, ohne das Ladeabteil des Ranger zu erklimmen. Die Öffnungshöhe der Ladeklappe beträgt 75 cm. Im Kofferraum gibt es einen 12 V- und einen 230 V-Anschluss. Der Ladeboden ist eben und wird nur durch die Radläufe der Hinterräder beeinträchtigt.

⊕ Positiv zu erwähnen ist, dass die optionale elektrische Laderaumabdeckung sowohl mit Hilfe eines Tasters an der Ladefläche, als auch via Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden kann.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Besonders variabel zeigt sich die Ladefläche des Ranger nicht. Sie ist eindeutig für das Transportieren von größeren, schweren Gegenständen gemacht und nicht für losen Kleinkram. So gibt es vier Verzurrösen, aber keine weiteren Ablagefächer oder ähnliches. Zudem ist die Laderaumschutzwanne aus einem Kunststoff, der sich zwar robust anfühlt, aber wenig mechanischen Grip für die Sicherung der Ladung bietet. Bei Dunkelheit bieten zwei LED-Leuchten links und rechts an den Bordwänden eine Mindest-Beleuchtung. Die Ladeklappe hat ein relativ hohes Eigengewicht und benötigt durchaus eine kräftige Hand beim Klappen. Praktisch: Sie hat zwei angedeutete Aussparungen für Getränke und kann als Sitzgelegenheit oder zum Besteigen des Laderaums verwendet werden (Belastbarkeit: bis 220 kg) Zudem bietet sie links und rechts eine sogenannte Klemmtasche zur Befestigung einer Schraubzwinge, um die Ladeklappe als Arbeitsfläche zu benutzen.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

⊕ Das Bedien- und Anzeigekonzept des Ford Ranger wird durch eine voll-digitale 12-Zoll-Instrumentenkombination, einen 12-Zoll-Zentralmonitor sowie haptische Bedienelemente aufgebaut. Die Bedienung des Zentralscreens geschieht rein über Touch-Eingaben. Der Bildschirm ist hochkant verbaut und nicht zum Fahrer gedreht. Die Menüstruktur ist logisch aufgebaut, darüber hinaus geben kleine Infobuttons neben den jeweiligen Punkten im Einstellungs Menü eine Erklärung der



Die sehr tiefe, aber auch niedrige Ladefläche, fasst enorme 960 l Ladung. Die rutschige Oberfläche sorgt allerdings dafür, dass sich dieses munter in den Tiefen des Laderaums verteilt. Das macht den verstellbaren Laderaumtrenner aus dem Zubehörprogramm sinnvoll.



Die sehr hohe Ladekante macht das Be- und Entladen zu einer kräftezehrenden Tätigkeit.

hinaus wirkt die Aufteilung der Fahrzeugeinstellungen auf die beiden Monitore inkonsistent. So konfiguriert der Fahrer die Fahrmodi in der Instrumentenkombination, muss für erweiterte Einstellungen aber auf das Zentralsdisplay wechseln (z.B. Geländesperren, Bergabfahrlilfe). Das sorgt anfänglich für Irritation und ist wenig intuitiv. Nichtsdestotrotz gewöhnt man sich schnell an die Bedienlogik des Ranger und findet sich in den vielen Menüs gut zurecht.

⊖ Der Bordcomputer umfasst lediglich zwei Trip-Zähler, aber keine Aufzeichnung ab Tankstopp oder für Langzeit.

1,5 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im Ranger Raptor ist bemerkenswert gut. Das serienmäßige Infotainmentsystem umfasst ein Digital-Radio (DAB+) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktiver Ladeschale, Online-Navigationssystem, vier USB-Anschlüsse (USB-A/-C vorne und hinten) sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Kernstück des Systems ist der zentrale Touchscreen mit dem Ford SYNC 4 Bediensystem. Hat man seinen FordPass-Account mit dem Auto verbunden, kann man Fahrzeugdaten einsehen, seinen

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Das Raumangebot des Ranger bietet auch großgewachsenen Fahrern ausreichend Platz. Die Messungen zeigen: Die Beinfreiheit reicht für Personen bis zu einer Größe von 1,95 m; die Kopffreiheit sogar für Personen mit 2,10 m Körpergröße. Das subjektive Raumgefühl fällt ebenfalls positiv

2,5 Raumangebot hinten

⊕ Auf der zweiten Sitzreihe kann der Ranger zwar nicht mit den großzügigen Platzverhältnissen aufwarten, bietet aber dennoch ein ordentliches Raumangebot. Die Beinfreiheit reicht für Personen bis 1,90 m Körpergröße, die Kopffreiheit sogar für 1,95 m große Personen. Die Innenraumbreite reicht für zwei Erwachsene nebeneinander locker aus, für drei Leute wird es eng – daher nur für kürzere Strecken sinnvoll.

2,9 Innenraum-Variabilität

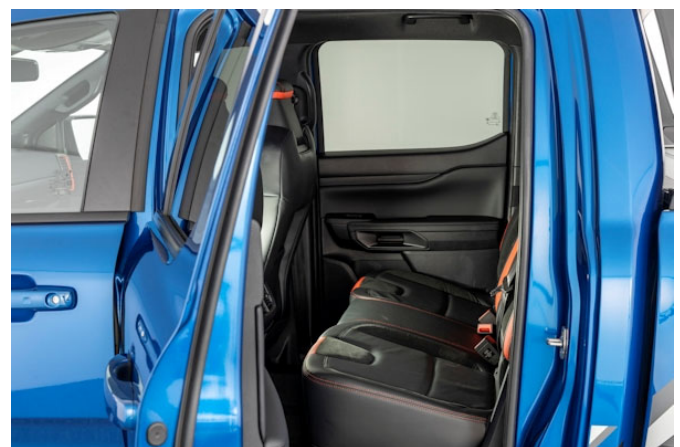
⊕ In puncto Innenraumvariabilität versteckt der Ranger seine DNA als waschechter US-Pick-up nicht. In anderen Worten: Ablagemöglichkeiten für Getränke und Snacks gibt es reichlich. In die beiden Cupholder in der Mittelkonsole passen bis zu 1 l große Flaschen. In die Türverkleidungen passen sogar jeweils zwei Flaschen (0,5 l und 1 l). Darüber hinaus gibt es noch einen kleinen ausklappbaren Getränkehalter links neben dem Lenkrad und, zugegeben ein kleines Highlight, ein Fach für eine Pommes-Tüte in der Mittelkonsole. In der Überkopf-



Nur wenig erinnert daran, dass es sich beim Ranger um ein Nutzfahrzeug handelt. Die Verarbeitungsqualität ist gut, die Materialien im Innenraum machen einen gediegenen Eindruck. Die Bedienung ist nach kurzer Eingewöhnung weitgehend funktionell und praktisch.

Amazon Alexa-Account verknüpfen und damit Smart-Home-Funktionen fernsteuern. Das Premium-Soundsystem von Bang&Olufsen mit zehn Lautsprechern und einem Subwoofer gehört beim Raptor zur Serienausstattung und sorgt für ein gehobenes Klangerlebnis.

aus, wobei der dunkle Dachhimmel (ein heller Himmel ist für die Raptor Variante nicht verfügbar) schon etwas drückt. Die Innenbreite bietet den Insassen der ersten Sitzreihe mehr als genug Platz - hier fühlt man sich nicht beengt.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,90 m Platz.

Konsole bietet der Ranger noch ein praktisches Brillenfach sowie sechs Zubehörschalter um etwaige Peripherie-Geräte wie LED-Lichtleisten zu aktivieren. Das Handschuhfach ist abschließbar, aber unbeleuchtet und ohne Klimatisierung.

2,6 KOMFORT

2,8 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Ranger Raptor lässt sich in drei Modi auf den Fahrerwunsch einstellen (Normal, Sport, Off-road). Im Normalmodus zeigt der Ranger großzügige Aufbau-bewegungen, nickt beim Anfahren und Abbremsen, wankt bei zügiger Kurvenfahrt, federt auf langen Wellen nach. Was man in normalen Pkw nicht unbedingt gutheißen würde, nimmt man beim Ranger nach einer Gewöhnungszeit einfach als Charakterzug wahr. Im Sportmodus wird der Ranger etwas straffer, wird dabei aber nie hölzern oder unkomfortabel. Die

Pick-up-typischen Querbewegungen an der Hinterachse, die noch beim Vorgänger deutlich ausgeprägt waren, eliminiert der neue Raptor nahezu vollständig. Zudem werden die Vibrationen der grobstolligen Bereifung gut vom Fahrwerk abgefangen, wenngleich sie nie ganz von den Insassen ferngehalten werden. Der Fahrkomfort des Ranger erreicht zwar nicht das Niveau eines Pkw; für einen Pick-up ist derselbe aber gehoben.

2,5 Sitze

Die Sitze des neuen Ranger Raptor sind eine deutliche Weiterentwicklung zum Vorgänger. Sie wirken durch ihren Echtleder-Bezug nicht nur wertiger, sondern bieten auch mehr Sitzkomfort. Der Fahrersitz lässt sich vollelektrisch in Längsrichtung, Höhe und Lehnenneigung verstellen. Zudem gibt es eine Neigungsverstellung der Sitzfläche und eine Zweibein-Lordosenstütze. Der Beifahrersitz verfügt erfreulicherweise über dieselben Einstellmöglichkeiten - hier gibt es also keine versteckten Sparmaßnahmen. Zudem bieten beide Sitze einen guten

Seitenhalt, wenn es mal dynamischer zugeht. Die Polster sind körpergerecht geformt und bieten auch auf längeren Strecken einen angenehmen Komfort. Die Rückbank ist mäßig konturiert und bietet daher einen geringeren Seitenhalt, sie ist aber ebenfalls angenehm gepolstert und somit auch für längere Strecken zu empfehlen. Der Mittelsitz hingegen ist relativ schmal geschnitten und weniger komfortabel, weswegen er sich nur für kürzere Strecken eignet.

2,9 Innengeräusch

Der gemessene Innengeräuschpegel beträgt 67,3 dB(A). Antriebsseitig ist der Ranger im Leerlauf auffällig ruhig; wird bei steigenden Drehzahlen dann aber kernig bis laut (je nach Modus der Abgasanlage). In puncto Fahrgeräusche sind die grobstolligen Reifen die Haupt-Geräuschquelle. Das Abrollgeräusch ist allzeit präsent und wird mit zunehmender Geschwindigkeit

lauter, aber nie störend. Windgeräusche sind, ob der eher strömungsungünstigen Form, ebenfalls deutlich vernehmbar, stellen aber auch keinen echten Störfaktor da. Dass der Ranger Raptor nicht den Akustikkomfort einer gleich teuren Limousine erreicht, dürfte aber jedem Käufer klar sein.

2,2 Klimatisierung

⊕ Der Ranger kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus in drei Intensitätsstufen einstellbar ist. Darüber hinaus zählen Sitz- und Lenkradheizung zum Serienumfang. Weiter verfügt er über eine mittels Heizdrähten beheizte Frontscheibe sowie

abgedunkelte Scheiben im Fond. Eine Standheizung kann optional gewählt werden. Die vorderen Ausströmer besitzen keine Luftmengenjustierung, können als nur in der Richtung angepasst werden.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,7 Fahrleistungen

⊕ Beim Thema Fahrleistungen schlägt die Stunde des Ranger Raptor. Mit seinem 292 PS starken V6-Biturbo-Benziner mit 491 Nm Drehmoment und der schnell agierenden 10-Gang-Automatik ist man trotz des immens hohen Leergewichts von 2,5 t jederzeit souverän motorisiert. Der Überholvorgang von 60 auf 100 km/h gelingt in sportlichen 4,6 s. Von 80 auf 120 km/h

geht es in 6,0 s. Das Anfahrverhalten von 15 auf 30 km/h (Einfädel- und Spurwechselmanöver) ist mit 1,4 s ebenfalls sehr gut. Den Standardsprint von 0 auf 100 km/h gibt Ford mit 7,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 180 km/h elektronisch abgeregelt.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Laufkultur des V6-Motors ist vorbildlich. Vibrationen werden sehr gut vom Innenraum abgehalten, Brummfrequenzen sind nur dann spür- und hörbar, wenn die Automatik in seltenen Fällen etwas verfrüht hochschaltet. Das Ansprechverhalten lässt sich durch die Fahrmodi

beeinflussen. Im Normalmodus spricht der Ranger harmonisch und leicht verzögert auf Gaspedaleingaben an, im Sportmodus dagegen spürbar direkter. Die Leistungsentfaltung ist kräftig und mit deutlich vernehmbaren Turbo-Punch, aber dennoch gut zu dosieren.

1,6 Schaltung/Getriebe

⊕ Die 10-Gang-Automatik des Ford schaltet präzise und ruckfrei, sofern eine Voraussetzung gegeben ist: Die passende Getriebetemperatur ist erreicht. Ist das Getriebe kalt, agiert es dagegen gerne mal unsanft. Gewollte Schaltrücke gibt es im Sportmodus. Hier knallt der Ranger die Gänge vor allem im manuellen Schaltmodus über die Paddles am Lenkrad regelrecht hinein. Ein besonders cooles Feature ist dabei die Schaltanzeige: Der Ranger erbittet wahlweise über ein akustisches Signal oder über ein Blinken in der Instrumenten-

kombination, den nächsthöheren Gang anzuwählen. Die Grenze, ab wann das Signal zum Hochschalten ausgegeben wird, kann der Fahrer selbst setzen. Die Schaltwege und das Schaltschema des Gangwahlhebels in der Mittelkonsole sind leichtverständlich und intuitiv. Wird der Ranger nicht im Parkmodus abgestellt, wandert der Gangwahlhebel von selbst in die Parkstellung. Der Rückwärtsgang lässt sich schnell einlegen und der Gangwechsel wird nahezu unmittelbar umgesetzt.

4,8 FAHREIGENSCHAFTEN

3,2 Fahrstabilität

Im engen Pylonen-Parkour des ADAC-Ausweichtest tut sich der große und massige Ranger schwer. Die indirekte Lenkung ist unpräzise, die Vorderräder setzen die Lenkbefehle verzögert um, das Gripniveau der grobstolligen Off-Road-Bereifung liegt weit unter Pkw-Niveau. Der Aufbau gerät sehr stark in Bewegung, nickt und wankt. Der Raptor schiebt unerbittlich über die Vorderräder und gerät damit in den simulierten Gegenverkehr. Nichtsdestotrotz bleibt er dank gut regelndem ESP stabil und

droht nicht mit einem ausbrechenden Heck. Die Fahrdynamik auf Asphalt bleibt trotz Sport-Maßnahmen eher träge, wenngleich sich der Raptor für einen Pick-up ordentlich schlägt. Die Anfahrtraktion im "4A"-Allradmodus ist selbst bei Nässe sehr gut, im "2H"-Heckantriebsmodus können die Räder für einen kurzen Moment durchdrehen, werden dann aber durch die Traktionskontrolle eingefangen, bevor das Heck ausschert. Der Geradeauslauf auf der Autobahn ist gut.

2,9 Lenkung

Die Lenkung des Ranger Raptor ist im Vergleich mit modernen Pkw unpräzise und schwammig, bietet aber im Vergleich mit dem Vorgänger ein verbessertes Feedback. Gewöhnt man sich an das träge Ansprechverhalten und die undefinierte Mittel-lage, fährt es sich easy und relaxed im "big Truck". Die Vibrationen durch die grobstolligen Reifen werden kaum merklich an

das Lenkrad weitergeleitet, was auf eine gute Entkoppelung deuten lässt, die sich auch im Gelände positiv auswirkt. Die Übersetzung ist mit 3,2 Lenkradumdrehungen für einen Pick-up vergleichsweise direkt, der Lenkaufwand hält sich dadurch beispielsweise beim Rangieren in Grenzen.

5,3 Bremse

Das Ansprechverhalten der Bremse ist einwandfrei, wenngleich der Bremsweg durch die Geländereifen deutlich zu lang ausfällt. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h benötigt der Pick-up 43,6 m zum Anhalten (Mittelwert aus zehn Bremsungen) Fahrer des Ranger Raptor müssen sich jederzeit über den im Vergleich zu guten Pkw fast zehn Meter längeren Bremsweg

bewusst sein und ihre Fahrweise dementsprechend anpassen. Während ein kürzlich getesteter Ford Focus bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bereits steht, ist der Ranger Raptor an dieser Stelle noch mit 46 km/h unterwegs - die Folgen kann sich jeder ausmalen.

1,5 SICHERHEIT













0,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ In Bezug auf die Assistenzsysteme hat der Ranger Raptor alles an Bord, was Ford aktuell in seinen Modellen anbietet. Er beobachtet den Verkehr und warnt vor einem zu geringen Abstand zum Vordermann, vor drohenden Kollisionen und leitet selbstständig eine Notbremsung ein - auch beim Rückwärtsrangieren. Zudem warnt der Ranger vor Objekten im toten Winkel und beim Spurwechsel vor Hindernissen in der Zielspur. Im Test gab es keine unplausiblen Warnungen oder unberechtigte Bremsungen. Zum Fahrkomfort auf langen Strecken trägt der serienmäßige Abstandstempomat bei, der bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche arbeitet. Zudem bietet der Ranger die Option eines klassischen Tempomats (ohne Abstandsregelung) und einen Limiter, der das Tempo stumpf abregelt. Darüber hinaus erkennt der Ford Geschwindigkeitsbegrenzungen, zeigt diese dem Fahrer an und bietet eine Übernahme in den Tempomaten. In der Praxis liegt die Trefferquote der Verkehrszeichenerkennung- wie bei vielen Fahrzeugen - nicht bei 100 Prozent, weshalb die Tempolimits immer auch durch den Fahrer selbst plausibilisiert werden müssen. Die Spurhaltefunktionen des Ranger reichen vom gesetzlich vorgeschriebenen Spurverlassenswarner über den Spurhalteassistenten, bis hin zum Spurführungsassistenten, der auf der Autobahn zeitweise die Fahrzeugführung übernimmt. Die Verantwortung liegt dabei weiterhin beim Fahrer; dieser muss in wiederkehrenden Intervallen das Lenkrad leicht bewegen. Eine höherwertige, kapazitive Erkennung der Hand, also durch reines Auflegen, bietet der Ford nicht. Die Fahrassistenz-Funktionen funktionierten im Test zuverlässig. Eine Notbremsung signalisiert der Ranger mit flackernden Bremslichtern und aktiviert die Warnblinkanlage, sobald er den Stillstand erreicht hat. Zeigt der Fahrer Ermüdungserscheinungen, schlägt das System eine Pause vor. Einen Vorteil im Alltag bietet das direkte Reifendruckkontrollsystem. Es leitet die Reifendrucke nicht nur indirekt über die Raddrehzahl ab, sondern misst den Reifendruck direkt an allen vier Rädern und zeigt diese im Zentraldisplay an. Ein Druckverlust kann so schneller erkannt und dem betroffenen Rad zugeordnet werden.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Ford mit 84 Prozent der erreichbaren Punkte (Test 12/2022) ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Ranger ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Er bietet Front-, Seiten-, Kopf-, und Knieairbags vorn sowie Kopfairbags hinten. Zudem gibt es einen Center-Airbag, der sich vorn zwischen den beiden Sitzen entfaltet. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Vorn

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Serie
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

2,2 Kindersicherheit

⊕ Die Kindersicherheit wird von Euro NCAP mit 90 Prozent als gut bewertet (Test 12/2022). Für die Montage von Kindersitzen bietet der Ford eine iSize-Freigabe auf den beiden äußeren Sitzen im Fond. Für eine Befestigung des Kindersitzes mittels Gurt sind die Anlenkpunkte aber ungünstig positioniert. Für eine Befestigung mittels Top-Tether müssen die Rückenlehnen umständlich nach vorne geklappt werden. Zudem schränken die schwer zu demontierenden Kopfstützen die Montage von hohen Kindersitzen ein. Der Mittelsitz der Rücksitzbank verfügt wie üblich nicht über eine Isofix-Verankerung. Auch mit dem Gurt lassen sich Kindersitze nicht zufriedenstellend befestigen, da der Abstand zwischen Gurt und Schloss zu gering für die vom ADAC getesteten, gängigen Kindersitze ist. Eine Montage von drei Kindersitzen gleichzeitig ist auf der Rücksitzbank nicht möglich. Die Airbagabschaltung erfolgt über das Insassenerkennungssystem. Dieses erkennt, ob sich eine erwachsene Person oder ein Kind im Kindersitz auf dem Beifahrersitz befindet. Die Kindersicherung der Fond-Türen geschieht mittels

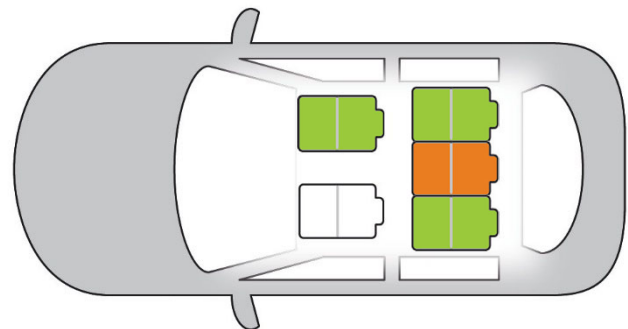
⊖ Warndreieck und Verbandskasten befinden sich unterhalb der Sitzbank und sind bei montierten Kindersitzen schlecht zu erreichen.

Fahrzeugschlüssel und ist damit von den Kindern nicht ohne Weiteres manipulierbar.

⊖ Auf dem Beifahrersitz gibt es keine Isofix-Anbindung.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6–1,5) gut (1,6–2,5) befriedigend (2,6–3,5)
ausreichend (3,6–4,5) mangelhaft (4,6–5,5)

2,9 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz wird von Euro NCAP mit 74 Prozent bewertet (Test 12/2022). Der Schutz des Kopfes ist dabei je nach Aufprallzone gut bis ausreichend, wobei die Vorderkante der Motorhaube das größte Verletzungsrisiko birgt. Der Stoßfänger bietet einen ausreichenden bis guten Schutz für die Beine der

Fußgänger; der Schutz des Beckens ist überwiegend gut. Das City-Notbremssystem zeigte bei der Reaktion auf Fußgänger angemessene Ergebnisse, auf Fahrradfahrer reagierte es sogar gut. Kollisionen wurden in den meisten Fällen vermieden.

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,5 Verbrauch/CO₂

⊖ Der Verbrauch des Ranger Raptor im Ecotest fällt mit 14,2 l/100 km sehr hoch aus. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 370 g/km. In der Ecotest-Wertung gibt es für diesen CO₂-Ausstoß keinen der 60 möglichen Punkte. Innerorts verbraucht der Raptor 13,5 l, außerorts 12,6 l und auf der Autobahn sehr hohe 17,2 l/100 km.

Verbrauch

Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	13,5
Durchschnitt	6,0D 7,7B
Landstraße	12,6
Durchschnitt	4,8D 5,6B
Autobahn	17,2
Durchschnitt	6,6D 7,6B
Gesamtverbrauch	14,2
Durchschnitt	5,5D 6,5B

2,2 Schadstoffe

⊕ Zumindest hat der Ranger Raptor seine Schadstoffemissionen ordentlich im Griff. Und das, obwohl im ADAC Ecotest unter erschwerten Bedingungen gemessen wird, also mit höheren Lasten als bei der Homologationsmessung.

Der Pick-up erreicht 38 von 50 Punkten im Schadstoffkapitel. In Summe erreicht der Ranger 38 Punkte im ADAC Ecotest, dies reicht allerdings nur für zwei Sterne.

k.A. AUTOKOSTEN

Monatliche Gesamtkosten

Mit einem Basispreis von 80.265 Euro ist der Ford Ranger Raptor doppelt so teuer wie das günstigste Modell der Ranger-Familie und damit alles andere als ein Schnäppchen. Mit den beiden optionalen Ausstattungen "Raptor-Paket" und der "Raptor Beklebung" steigt der Preis sogar auf 84.954 Euro. Damit ist der

neue Raptor knapp 15.000 Euro teurer als sein vollausgestatteter Vorgänger zu Ende seines Modellzyklus. Die Ford Neuwahrgarantie gilt für ein Fahrzeualter bis zwei Jahre und eine unbegrenzte Kilometerlaufleistung.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Ranger Raptor 3.0 EcoBoost e-4WD Automatik	Ranger Raptor 2.0 EcoBlue e-4WD Automatik
Aufbau/Türen	PK/4	PK/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/2956	4/2000
Leistung [kW (PS)]	215 (292)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	491/2300	500/n.b.
0-100 km/h [s]	7,9	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	180
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	13,8/13,8 S	10,6/10,6 D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	315/315	278/278
Versicherungsklassen KH/VK/TK	n.b.	n.b.
Steuer pro Jahr [Euro]	185	198
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	1542	k.A.
Preis [Euro]	80.266	74.197

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
S = Superbenzin	G = Erdgas
SP = SuperPlus	E = Strom
D = Diesel	

HERSTELLERANGABEN

6-Zylinder Ottomotor, Bi-Turbo, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	2.956 ccm
Leistung	215 kW/292 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	491 Nm bei 2.300 1/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	10-Gang-Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	7,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	13,8 l
CO ₂ -Ausstoß	315 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie vo./hi.)	285/70 R17
Länge/Breite/Höhe	5.381/1.968/1.922 mm
Leergewicht/Zuladung	2.454/676 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	n.b.
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/2500 kg
Stützlast/Dachlast	150/80 kg
Tankinhalt	80 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Rayong, Thailand

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	4,6 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	43,6 m
Reifengröße Testwagen	285/70 R 17 116/113S
Reifenmarke Testwagen	BF Goodrich All-Terrain T/A K02
Wendekreis links/rechts	13,7 m
Ecotest-Verbrauch	14,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	13,5/12,6/17,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	318 g/km (WTW* 370 g/km)
Reichweite	560 km
Innengeräusch 130 km/h	67,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.215 mm
Leergewicht/Zuladung	2.506/624 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	960 l/-/-

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 05.12.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	84.954 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	4.651 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. † Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	Serie
Metalllackierung	821 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,7

AUTOKOSTEN

k.A.

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,6	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	2,4	Fahrleistungen	1,7
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,0
Licht und Sicht	2,9	Schaltung/Getriebe	1,6
Ein-/Ausstieg	3,2	Fahreigenschaften	4,8
Kofferraum-Volumen	1,1	Fahrstabilität	3,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,9	Lenkung	2,9
Kofferraum-Variabilität	3,4	Bremse	5,3
Innenraum	2,3	Sicherheit	1,5
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	0,6
Multimedia/Konnektivität	1,5	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot hinten	2,5	Fußgängerschutz	2,9
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/EcoTest	3,9
Komfort	2,6	Verbrauch/CO ₂	5,5
Federung	2,8	Schadstoffe	2,2
Sitze	2,5		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	2,2		

Stand: Oktober 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutat