



# Ford Ranger mit Tischer Trail

**Stadhagen, Lk. Schaumburg (Nds).** Es muss nicht gleich Sahara oder Sibirien sein. Oft reicht eine sanfte Steigung auf der durchfeuchteten Stellplatzwiese, dass ein Reisemobil Traktionsprobleme bekommt.

Immer mehr mobile Urlauber interessieren sich deshalb für ein Fahrzeug mit Allradantrieb, wobei es hier nicht um die hochbeinigen Expeditionsvehikel geht, mit denen sich Schlammrinnen und Wüstensand meistern lassen. Eine gute Elle unter dem hohen Preisniveau dieser Exoten finden sich erstaunlich günstige Allradler, zum Beispiel der Ford Ranger. Mit der Wohnkabine Trail 260 von Tischer kommt der Pick-up weiter als andere und bietet die Vorzüge beider Caravanning-Varianten, sowohl eines Wohnwagens als auch eines Reisemobils.

Die Idee ist bestechend. Auf der Ladefläche eines Pick-ups wird eine Wohnkabine verzurrt, in die sich die Camper am Reiseziel angekommen, wie in ein Schneckenhaus zurückziehen

können. Die kleine, aber feine Manufaktur Tischer im malerischen Kreuzwertheim im Mainfränkischen baut seit nunmehr 47 Jahren derartige Absatz-Appartements, das Portfolio des Spezialisten umfasst verschiedene Größen und Einrichtungen. Eine der gängigsten Versionen ist der geräumige Trail 260 S, der auf nahezu allen in Deutschland erhältlichen Pick-up-Basisfahrzeugen montiert werden kann.





Innen gibt es eine pragmatische Raumaufteilung, Kleider- und Wäscheschrank sind zusammen mit dem Waschraum im Heck platziert. Über das Fahrerhaus des Pick-ups – in diesem Fall der Ford Ranger – ragt ein Alkoven mit einem 1,5 mal 2,0 Meter großem Doppelbett, Tellerfedern steigern den Schlafkomfort erheblich. Der Aufstieg ins Himmelbett fällt leicht, da der Höhenunterschied zwischen Wohnraumboden und Liegefläche deutlich geringer als bei einem Alkovenmobil ist. Einzig die beiden Seitenfenster dort oben wünschten wir uns weiter bugwärts eingebaut: Wer vorne in der spitz zulaufenden Alkovennase schläft, klagt besonders in tropischen Nächten über eingeschränkte Frischluftzufuhr.

### Komplett-Ausstattung in der Kabine

An Bord ist alles, was das Campingleben angenehm macht. Kühlschrank und Drei-Flammen-Gaskocher sowie Spüle mit elektrischer Wasserversorgung gehören zur Küchenausstattung. Kassettentoilette und Dusche sind ebenfalls dabei, zwei Fünf-Kilo-Gasflaschen und eine eigene Bordbatterie stellen die Energieversorgung sicher. Das Stauraumangebot ist üppig, auch wenn der Platz unter den Sitzbänken nur für wetterfeste Ausrüstung genutzt werden kann, da die Kabine zwar fest mit dem Basisfahrzeug ist, aber die Verbindungen zur Kabine an den Ladebordwänden offen bleiben.

Die Rundsitzgruppe zwischen Küche und Alkoven

lädt zur gemütlichen Runde ein, nachts kann hier zur Not sogar ein dritter Schlafplatz eingerichtet werden. Die Kabine ist auch abgesetzt voll funktionstüchtig. Der Ford Ranger kann so tagsüber für Exkursionen in der Region genutzt werden und bleibt einfach draußen stehen, wenn der Ausflug erst nach der Sperrstunde der Campingplatz-Schranke endet.

Der GfK-Aufbau wird mit Spannschlössern auf der Ladefläche befestigt, die elektrische Verbindung für Ladegerät und Heckbeleuchtung übernehmen zwei Kabelanschlüsse. Alles gilt es vor dem Absetzen zu lösen, mit etwas Übung gelingt der komplette Vorgang einem Zweier-Team in weniger als 15 Minuten. Auf dem Campingplatz sammelt sich schnell interessiertes Publikum, wenn die Kabine mit Hilfe von Kurbelstützen angehoben und der Ranger dann vorsichtig herausrangiert wird. Ein Akkuschauber leistet bei Ein- und Ausfahren der Stützen überaus hilfreiche Dienste und beschleunigt das Manöver deutlich. Der Aufbau wird danach wieder abgesenkt, das verringert die Wankbewegungen beim Betreten der Kabine und macht den Schritt über die klappbare Eingangstreppe in den Innenraum deutlich komfortabler.

### Ohne Auflastung geht es nicht

An Zusatzausstattung hält Tischer eine ganze Reihe von begehrenswerten Extras bereit. Markise, Soundsystem, Solarpanel und Lithium-Akkus sind unter anderem im Angebot.



Allerdings treiben sie nicht nur den Kaufpreis erheblich nach oben, auch das Gewicht nimmt zu. Schon die serienmäßig ausgestattete Wohnkabine bringt fast 700 Kilogramm auf die Waage. Der Ford Ranger wiegt gut 2,35 Tonnen, sein zulässiges Gesamtgewicht liegt bei 3.270 Kilogramm. Für Zuladung wäre also nur wenig Spielraum, daher lastet Tischer den Ranger auf 3,5 Tonnen auf und empfiehlt zum Preis von 1.400 Euro den Einbau einer Luftfederung für die Hinterachse. Die verleiht dem Wohnmobil auch mehr Kursstabilität und verringert die Wankbewegungen, zähmt vor allem aber den ruppigen Federungskomfort des Pritschenwagens, der ohne das besänftigende Gewicht der Kabine sonst als Solist zu Bocksprüngen neigen würde.

48.267 Euro kostet der Ranger als Extrakabine mit seiner 2+2-Sitzanlage in der (weitgehend komplett ausgestatteten) Limited-Version, dazu kommen die Kosten der Luftfedern und der Wohncontainer Trail 260 S, der mit 34.135 Euro in der Liste steht. Rund 84.000 Euro sind für den Huckepack-Camper zu zahlen.

Aber Wohn- und Fahrvergnügen sind beachtlich. 213 PS (156 kW) leistet der Zwei-Liter-Vierzylinder-Diesel, 500 Newtonmeter Drehmomentpitze machen souverän. Tempo 170 schafft der Ranger so motorisiert trotz aufgesetzter Kabine mühelos, einen Verbrauch von weit mehr als 15 Liter Diesel allerdings auch. Moderater gibt sich der Antrieb bei Tempo 100, dann genügen der Maschine 11,2 Liter für 100 Kilometer. 12,4 Liter Konsum haben wir nach den Fahrten über Land und auf der Autobahn gemessen, 80 Liter Treibstoffvorrat sind dabei angemessen.

Die Traktion ist dank des zuschaltbaren Allradantriebs mit zusätzlichem Getriebe zur Drehzahlreduktion ausgezeichnet. Komfortabel wird die Reise dank der zehnstufigen Getriebeautomatik (Aufpreis 2.500

Euro). Lederausstattung und Assistenzsysteme wie Verkehrszeichenerkennung oder der adaptive Tempomat steigern das Wohlbefinden obendrein.

Der Offroad-Gedanke liegt dem Allradler mit aufgeladener Wohnkabine jedoch fern. Zu hoch ist der Schwerpunkt bei Schräglage, auch das Gewicht und die Abmessungen sind im Gelände hinderlich. Für die sanfte Steigung auf dem regenrutschigen Stellplatz-Areal reichen seine Traktionskünste jedoch allemal. Aber der Ranger kann ja auch von seinem Huckepack-Häuschen befreit werden und macht dann mit solider Allradtechnik auch anspruchsvolleres Gelände zum Spielplatz.

#### Technische Daten:

Ford Ranger Tischer Trail 260 S  
 Länge: 6.080 mm  
 Breite: 2.100 mm  
 Höhe: 2.990 mm  
 Radstand: 2.590 mm  
 Motor: 4-Zyl.-Diesel, 1996 ccm, Turbolader  
 Leistung: 156 kW / 213 PS bei 3.750 U/min  
 Max. Drehmoment: 500 Nm bei 1.500 U/min  
 Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h  
 Testverbrauch: 12,4 Liter  
 Leermasse: 2.350 kg (Ranger),  
 Wohnaufbau Trail 260: 700 kg  
 Zuladung: 450 kg  
 Max. Anhängelast: 3.500 kg  
 Stehhöhe: 1,95 Meter  
 Schlaf-/Sitzplätze: 2-3/4  
 Frisch-/Abwasser: 96/45 Liter  
 Wendekreis (m): 12,4 m

Text, Fotos: Michael Kirchberger