



Trip-Tec hat den Ford Ranger Limited in einen **Offroad-Boliden** verwandelt. Trotzdem ist der bullige Pickup durchaus alltags- und familientauglich.

# ALLTAGS-MONSTER



Distanzstücke: Zehn Zentimeter hohe Blöcke heben die Karosserie an.



Ohne geht's nicht: Kotflügelverbreiterungen decken die großen Reifen ab.



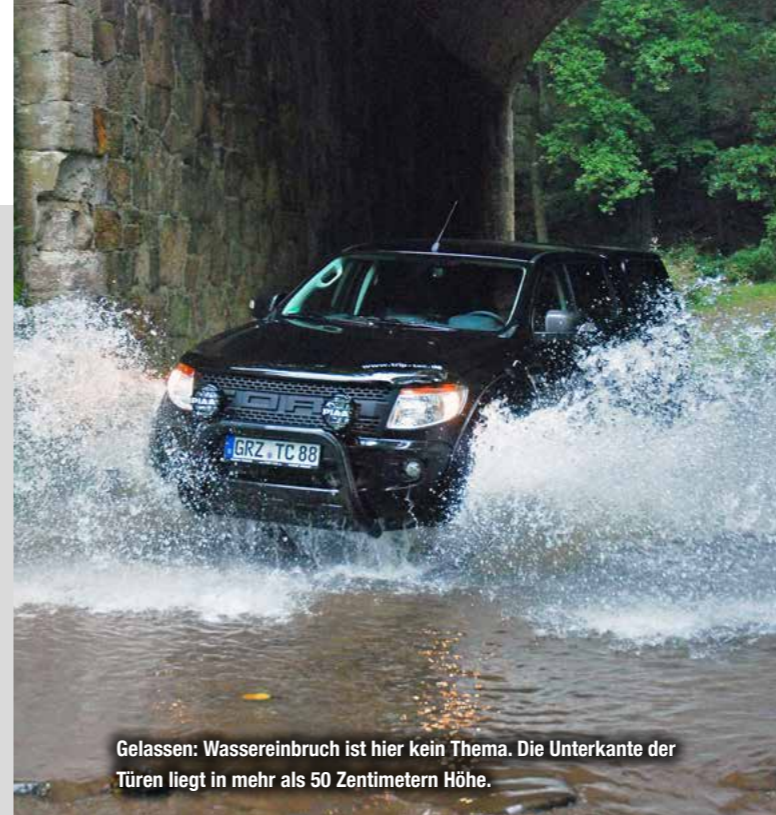
Notwendig: Beim Einbau des Bodylifts werden die Bremsleitungen versetzt.



Geschlossen: Eine Abdeckung im Radhaus schützt vor Schmutz.



Transporter-Motor: Der aus dem Ford Transit bekannte 2,2-Liter-Diesel leistet mit Chip-Tuning 180 PS und 430 Newtonmeter.



Gelassen: Wassereinbruch ist hier kein Thema. Die Unterkante der Türen liegt in mehr als 50 Zentimetern Höhe.

» Trip-Tec-Chef Frank Hempel ist bekannt für seine professionellen Offroad-Umbauten. Sie entstehen nicht nur auf dem Papier, sondern werden auch unter realen Bedingungen getestet. Dazu zählt raues Terrain ebenso wie die Nutzung im alltäglichen Einsatz.

Genau aus diesem Grund setzt Frank Hempel bei seinem neuen Projekt auf einen Pickup. Als Doppelkabiner bringt der Ford Ranger genug Platz für vier

Personen mit. So eignet er sich nicht nur als Lastentier, sondern auch für den Einkauf, den Ausflug oder den Urlaub mit der ganzen Familie.

Den bulligen Auftritt des Ranger macht Trip-Tec mit einer größeren Rad-Reifen-Kombination noch imposanter. Damit die großen Reifen montiert werden können, greift man zum Bodylift. Durch 100 Millimeter hohe Distanzstücke, die zwischen Rahmen und Karosserie

platziert werden, wächst der Ranger gewaltig in die Höhe.

Ein Bodylift lässt sich nicht mit einer Fahrwerks-Höherlegung vergleichen. Er sorgt nur für einen größeren Abstand zwischen Rahmen und Karosserie. Der gewünschte Effekt ist, dass durch den Umbau viel Platz in den Radkästen entsteht. So können deutlich größere Räder montiert werden, mit denen echte Bodenfreiheit gewonnen wird.

Der Bodylift ist vom Prinzip her eine sehr einfache Art, um Platz für die mächtige Mickey-Thompson-Bereifung zu schaffen. Der Umbau selbst ist praktisch aber mit vielen kleinen Modifikationen verbunden. Schläuche und Schalthebel müssen verlängert werden, sogar die Halter der Stoßstangen werden modifiziert.

Fahrwerkstechnisch nimmt Frank Hempel keine Änderungen am Ford vor. Er selbst

bezeichnet die Abstimmung der serienmäßigen Feder-Dämpfer-Kombination als gelungen. Mit Bodylift und mächtiger Bereifung der Dimension 305/65 R18 kommt das Fahrwerk gut zu recht. Schwarze Seitenschweller-Rohre und ein Personenschutzbügel unterstreichen den martialischen Auftritt des Ranger.

Die bekannten PIAA-Fernscheinwerfer sorgen für den sportlichen Rallye-Look und

sind dank LED-Technologie voll auf der Höhe der Zeit. Als Spezialität darf das hochwertige Gfk-Hardtop bezeichnet werden. Die preiswerte Laderaumabdeckung zählt mit einer Dachlast von beachtlichen 240 Kilogramm zu den Spitzenreitern dieses Segments.

Der Vorteil der stabilen Gfk-Konstruktion ist, dass keine störenden Innenstreben vorhanden sind. Mittels passender Querträger kann man problem-



Gute Verschränkung: Obwohl Frank Hempel das Fahrwerk nicht verändert hat, ist der Ranger richtig flexibel.



Aufwändig: Der Einbau des Bodylifts ist kein Kinderspiel. Am Ranger müssen zahlreiche kleine Änderungen vorgenommen werden.

## UMBAUTEN UND PREISE\*

\*ausgewählte Positionen

• Body-Lift-Kit 100 mm mit TÜV-Teilgutachten	EUR	1.699,00
• Kotflügelverbreiterung mit TÜV-Teilgutachten	EUR	1.822,00
• Alufelgen 9x18 ET23 mit TÜV-Teilgutachten	EUR	2.584,00
• Mickey Thompson Baja ATZ P3 305/60 R18 mit TÜV-Teilgutachten	EUR	2.200,00
• Personenschutzbügel mit EG-Betriebserlaubnis	EUR	579,00
• PIAA-LED-Fernscheinwerfer mit Halter	EUR	644,00
• Ausziehbare Ladefläche	EUR	805,00
• Beltop-Hardtop mit Fenster, Lackierung, ABE	EUR	2.392,00
• Motortuning 180 PS, 430 Nm mit TÜV	EUR	999,00

**Gesamtpreis inklusive Fahrzeug** EUR **49.850,00**

Weitere technische Daten und Infos unter [www.trip-tec.de](http://www.trip-tec.de)



Volle Breitseite: Reifen und Bodylift heben den Ranger um mehr als 12 Zentimeter an. Die Schweller-Rohre liegen geschützt oberhalb des Leiterrahmens.

**DATEN**

**MOTOR**

Bauart Vierzylinder-Dieselmotor  
 Hubraum 2.198 cm³  
 Leistung 180 PS @ 3.700 U/min  
 (Serie 150 PS @ 3.700 U/min)  
 Drehmoment 430 Nm @ 2.000 U/min  
 (Serie 375 Nm @ 1.500 U/min)  
 ► vier Ventile pro Zylinder, zwei obenliegende Nockenwellen (Antrieb per Steuerkette), Commonrail-Direkteinspritzung, Turbo-Aufladung, Ladeluftkühler

**ANTRIEBSSYSTEM**

Getriebe Sechsgang-Schaltgetriebe  
 Antrieb Zuschalt-Allrad  
 ► Heckantrieb, Vorderachse elektrisch zuschaltbar, Geländeuntersetzung 2,48:1

**KAROSSERIE**

LxBxH 5.351/1.866/1.970 mm  
 Radstand 3.220 mm  
 Leergewicht 2.171 kg  
 Tankinhalt 80 l  
 ► Leiterrahmen, aufgeschraubte Stahlblechkarosserie, Bodylift-Kit 100 mm, Schweller-Schutzrohre, Personenschutz-Bügel

**FAHRWERK**

Stoßdämpfer Serie  
 Federn Serie  
 Reifen Mickey Thompson Baja ATZ 305/60 R18  
 ► vorne Einzelradaufhängung mit Doppelquerlenkern, Schraubenfedern, hinten Starrachse an Blattfedern

**BASISFAHRZEUG**

Ford Ranger Limited, Baujahr 2014

**KONTAKT**

Trip-Tec  
 Köfeln Nr. 11  
 07570 Harth-Pöllnitz  
 Tel. 036622-83739  
 www.trip-tec.de

los ein Dachzelt montieren. So steht neben dem Alltagseinsatz auch dem Campingurlaub nichts im Wege. Werksseitig liegt die Dachlast des Ford bei nur 80 Kilogramm, über das Hardtop lässt sie sich vervierfachen.

Seitlich aufklappbare Fenster ermöglichen den Zugriff auf Bereiche der Ladefläche, die man sonst nur mit Kletterei

erreichen kann. Selbstverständlich sind alle Klappen abschließbar. Das vordere Fenster ist sogar kippbar, so dass der Bereich zwischen Hardtop und Fahrerkabine einfach gereinigt werden kann.

Als kleines Schmankerl für Mountainbike-Begeisterte hat Frank Hempel dem Ford Ranger eine ausziehbare Ladefläche spendiert. Zwar klingt der 800

Euro teure Kaufpreis des Auszugs nicht gerade günstig. In der praktischen Handhabung und Verarbeitung überzeugt er aber umso mehr. Über die Griffe lässt sich der Ladeboden in verschiedenen Positionen arretieren. Platz finden bis zu drei ausgewachsene Mountainbikes.

Die Fahrrad-Schienen lassen sich innerhalb kürzester Zeit dank Knebelschrauben



Umgesetzt: Die Stoßstangen wandern mit der Karosserie nach oben.



Praktisch: Die seitlichen Aufstellfenster sind sehr nützlich. Mit ihnen erreicht man auch Gepäck, das im vorderen Teil der Ladefläche liegt.



Bleibt unten: Die Anhänger-Kupplung liegt auf Normalhöhe. Sonst würden die Anhänger nicht gerade stehen.



Ohne Bohren: Das Hardtop wird mit Klammern befestigt.



Komfortables Interieur: Als „Limited“ bietet der Ranger ein gewisses Maß an Luxus. Die Ledersitze sind auch für längere Strecken zu gebrauchen.



Bequem: Auf den hinteren Sitzen können auch groß gewachsene Personen Platz nehmen. Die Beinfreiheit ist für einen Pickup sehr gut.

demontieren. Dann dient der Auszug als reine Ladefläche, auf der man beispielsweise Alukisten verzurren kann. So kommt man ohne große Anstrengung auch an die hinterste Ecke der Ladefläche. Im ausgezogenen Zustand verträgt die Konstruktion beachtliche 250 Kilogramm.

Fazit: Der Trip-Tec-Ranger ist ein gelungener Alleskönner.

Die Mischung aus Offroad-Fähigkeiten und Alltagstauglichkeit für Kind und Kegel funktioniert. Hardtop und Ausbau bieten zusätzlichen Nutzwert. Als kleine Krönung spendiert Frank Hempel dem Allrounder noch eine Leistungskur, die ihm mit 180 PS und 430 Newtonmetern richtig Beine macht.

Text & Fotos: Sascha Christof



Ordentlich verstaut: Der ausziehbare Ladeboden erleichtert das Einladen von Fahrrad und Gepäck deutlich. Die Schienen können demontiert werden.