

Solide Arbeitsmaschine

„Der erste Eindruck zählt“, sagt der Volksmund. Stimmt. Jedenfalls beim Ford F-Max: Ein solider Lastwagen ohne High-Tech-Allüren. So zumindest unser Eindruck nach einer ausgiebigen Probefahrt mit dem Neuling.





Sportlich-elegant:
der ...



... moderne Arbeitsplatz
im Cockpit des
Ford F-Max



Effizientes Kraft-
paket: das 500-PS-
Triebwerk aus eigener
Fertigung



Bietet ausreichend
Platz: die Ruhe- und
Schlafzone



Komfortabel:
die Einstiegs-
situation beim
F-Max



Auffällig: die Typenbezeichnung
außen an der Kabine

Vorhang auf: Der F-Max feierte in diesem
Jahr seine Deutschland-Premiere.



Flottes Flottenmodell: der F-Max in der limitierten „Black Edition“

Der Vorführwagen traf weit vor der vereinbarten Zeit am Treffpunkt ein, auch der Tester war früher als verabredet vor Ort. Der Ford-Mann kam dann pünktlich dazu, „just in time“. Eine gute Gelegenheit, sich dem 500er Ford schon einmal vorab, also ohne den Fahrzeugbetreuer, zu nähern. Ungefähr so, wie es in der Fuhrparkpraxis bisweilen läuft: „Hier der Schlüssel“, sagt der Disponent, „da drüben steht der Wagen. Sattel deinen Trailer schon mal auf, die Papiere kommen gleich.“

Nicht, dass wir diese Form der Fahrzeugeinweisung befürworten. Aber manchmal kann es auch erkenntnisreich sein, ein neues Lastwagenmodell ohne Erklärungen in Wort oder Text zu übernehmen. Also trafen sich Tester und Testwagen das allererste Mal ganz ohne einen Einweiser oder die Betriebsanleitung. Bei den High-Tech-Trucks der Gegenwart kann so etwas durchaus schiefgehen, Stolpersteine wie „Advanced Digital-Cockpit“ oder „High sophisticated Driver Assistance“ mögen als Beispiele dienen.

Intuitives Handling

Im Falle des Ford funktionierte dieser Kaltstart ganz hervorragend. Sitz, Lenkrad und Spiegel sind ohne Sperenzen schnell justiert, das Stecken der Fahrerkarte funktioniert ohnehin nach einem

quasi normierten Prozedere. Tacho und Drehzahlmesser informieren omnipräsent im F-Max 500, weil permanent und analog anzeigend. Alle übrigen Informationen findet man durch simples Zappen in den Digitalmenüs.

Noch ein kurzer Blick vom Fahrerplatz nach rechts durch die Kabine: minimaler Motortunnel, ein nicht übermäßig breit wirkendes Bett unten – kaum mehr als 75 cm hinter den Sitzen –, Schränke vorn und hinten; letztere wie im Flugzeug nach unten aufklappbar. Da passt dann sogar noch die manchmal gewünschte obere Liege ins Fahrerhaus. Was fehlt, ist ein vernünftige Ablage oben mittig auf der Armaturentafel. „Kann man über externe Anbieter nachrüsten“, erfahren wir später vom Fahrzeugbetreuer.

Der erste Eindruck vom Ford F-Max war also rundum positiv. Dass man zum Verbinden und Trennen der Luftschläuche nebst Elektrokabel immer um die Kabine herumlaufen muss, weil der Aufstieg rechts ist: lästig, aber geschenkt. Dass die Lenkung beim Rangieren ziemlich schwergängig wirkt, erstaunt umso mehr. Allerdings sind wir da in jüngster Zeit auch ziemlich verweichlicht worden: Immer mehr Hersteller bieten auf Wunsch elektrische Überlagerungs-Servos an, die zusätzlich zur motorhydraulischen Lenkhilfe arbeiten. Mit dieser doppelten

Unterstützung lenkt man im Stand fast kraftfrei – was übrigens nicht der Grund war, dieses Feature anzubieten. Vielmehr soll der zusätzliche E-Motor eine aktive Spurrückführung ermöglichen.

Basis-orientierte Lösung

So etwas hat der eher Basis-orientierte F-Max nicht an Bord; natürlich nicht, möchte man hinzufügen. Eine akustische Spurverlassenswarnung gemäß EU-Vorschrift muss reichen. Tut sie auch, denn sie sensiert die Fahrbahnbegrenzungslinien sehr sensibel und lässt einen nicht auf die Idee kommen, die ganze Mimik abzuschalten, wie es früher bei fast allen LKW eher die Regel als die Ausnahme war. Zudem ist der Geradeauslauf bei flotter Autobahnfahrt wirklich gut – ein Verdienst der bei niedrigem Tempo schwergängigen Lenkung? Jedenfalls ist der Kraftfahrer hier im Ford noch ein Kraftfahrer in des Wortes Sinn. Einhändiges Kreisverkehrfahren in Trucker-Tellerwäscher-Manier dürfte eher selten stattfinden.

Also haben wir besonders auf den Land- und Stadtstraßenetappen unserer Zweitagetour erst gar nicht versucht, vermeintlich cool im Einhandmodus zu trucken. Beide Hände gehören ans Lenkrad, so haben wir das mal gelernt. Zumal die Hände dort ohnehin mehr zu tun haben, als nur den Zug zu dirigieren. Schalten zum Beispiel. Oder Umschalten von Automatik auf Manuell. Oder Nachjustieren am Tempomat.

Licht und Schatten

Zwar stammt das serienmäßig an den 12,7-l-Ford-Motor angeflanschte Traxon-Getriebe von ZF und gilt als bewährte Box, die in unserem aktuellen Vorführwagen grundsätzlich zu unserer vollen Zufriedenheit arbeitete. Selbst geschaltet haben wir dennoch mehr als heute in aktuellen LKW-Modellen üblich. Grund: der optionale GPS-Tempomat. Dessen Einstelloptionen für die Hysteresen fallen mit -3/+3; -6/+6 und -9/+9 km/h nicht gerade üppig aus, sind in der Praxis aber durchaus einsetzbar. Theoretisch zumindest. Praktisch leider nicht: Die vorausschauende Geschwindigkeitsregelung arbeitet an vielen Stellen wahlweise unpräzise oder grobschlächtig und initiiert Übersetzungswechsel, die nicht immer nachvollziehbar sind.



Sinnvoll: Für Fernverkehrseinsätze empfiehlt sich die große Kühlbox.

Praktisch: die nach unten aufklappbaren Staufächer

Das wäre an sich noch hinnehmbar. Wirklich ärgerlich ist jedoch, dass in nicht wenigen Fällen absolut falsch – weil kontraproduktiv im Sinne einer verbrauchsoptimalen Fahrweise – gehandelt wird. Bei unserer Probefahrt über 800 km haben wir jedenfalls den Eindruck gewonnen, dass man beim konsequenten Einsatz des GPS-Tempomaten signifikant mehr Treibstoff verbraucht als bei einer rein manuellen Fahrweise – selbst bei nicht hinreichender Streckenkenntnis.

Komplett nervend empfanden wir das akustische Warnsignal bei Überschreiten der oberen Grenzggeschwindigkeit im GPS-Tempomatbetrieb. Hier meldet das Assistenzsystem sozusagen permanent, dass es soeben selbst einen Fehler gemacht hat und das eingestellte Limit minimal überschritten wird – völliger Unfug.

Praxisferne Schaltvorgänge

Überdies erscheint uns die im Vorführfahrzeug vorgefundene Schaltung der Ecoroll-Funktion in Gänze unlogisch, zumindest aber vollständig praxisfern. Der Einsatz des Freilaufs macht grundsätzlich nur dann Sinn, wenn er zusammen mit dem GPS-Tempomaten agiert. Im F-Max 500 jedoch wird Ecoroll im Tempomatbetrieb nie, beim Fahren mit dem Fahrpedal hingegen recht häufig eingeschaltet. Das widerspricht der allgemeinen Fahrpraxis komplett und findet sich in dieser Kombination auch bei keinem der Wettbewerberfahrzeuge.

Ebenfalls nervig, weil vielfach vollständig überflüssig, ist das viel zu häufige Herunterschalten beim Dauerbremsen, obwohl der optionale Retarder mehr als ausreichend Bremsleistung liefert. Insgesamt, so scheint es, wissen die

verschiedenen Steuerungselektroniken nichts voneinander, oder sie sind nicht ausreichend miteinander vernetzt.

Allen Aufgaben gewachsen

Dabei ist der F-Max mit seinen 500 PS – andere Leistungseinstellungen werden derzeit nicht angeboten – grundsätzlich allen Aufgaben gewachsen. Im Realeinsatz legt sich das kraftvolle 12,7-l-Triebwerk dank 2.500 Nm Drehmoment sehr überzeugend ins Zeug. Die Fahrleistungen gehen ohne Abstriche in Ordnung, wie wir an den durchaus anspruchsvollen Testbergen unserer Prüfstrecke in Südniedersachsen feststellen konnten. Allerdings haben wir uns nach den vorstehend beschriebenen Erfahrungen mit dem unausgegorenen GPS-Geschwindigkeitsregler vorsorglich auf manuell eingeleitete Übersetzungswechsel verlassen. Was im echten Testbetrieb auf unserer Strecke – gefahren in einem normierten Vollautomatikmodus – herauskommt, wird sich später hoffentlich zeigen.

Dann steht vor allem auch das Verbrauchsverhalten des F-Max 500 im Examen. Die vorliegenden Normwerte lassen da leider nichts herausragend Gutes erwarten. Im Gegenteil: 33,3 l/100 km lautet der werksseitig ermittelte Vecto-Wert, das sind gut zehn Prozent mehr als bei den derzeit Klassenbesten. Auf Basis des Normwertes dürfte der Testverbrauch auf unserer Messstrecke um die 29,0 l/100 km liegen; doch wie gesagt: Eigene Messungen stehen noch aus.

Komfortabel unterwegs

Bis es soweit ist, erinnern wir uns mit Freude an die Stärken des F-Max, die er

auf unserer Probefahrt gezeigt hat. Herausragend ist das niedrige Geräuschniveau in der Kabine, und zwar bei allen Lastzuständen von der Rollfahrt mit 80 bis 90 km/h in der Ebene bis zur Bergfahrt in anspruchsvollem Terrain. Dazu ein angenehmes Ambiente mit gutem Platzangebot in der Kabine, kleiner Motortunnel, gute Stehhöhe. Die Hauptinstrumente informieren analog und übersichtlich, die Menüstruktur der digital dargestellten Zusatzinformationen für die Fahrzeugbedienung und -überwachung ist erfreulicherweise weitgehend selbsterklärend; in Zeiten mancher volldigitalen Infoboards durchaus nicht selbstverständlich.

Fazit: Wirklich schön fährt sich der F-Max 500, wenn man ihn mit reduzierter Assistenz und anstatt dessen mit einem gewissen – wie wir finden vertretbaren – manuellen Fahrereigenanteil am Schalten und Walten bewegt. Mit beiden Händen am Lenkrad, denn da gibt's was zu tun. In diesem Sinn ein richtig grundsolides Fahrerauto – für den, der's kann und mag.

Hans-Jürgen Wildhage

Fotos: Philipp Bönders

Umfangreiches Videomaterial zum Ford F-Max gibt's auf unserem Youtube-Kanal ...