

Unterwegs mit dem Ford F-Max



Ende August präsentierte die Auto AG und ihre Tochtergesellschaft BF Import AG in Derendingen den Ford Truck F-Max dem Publikum. Da ich diesen Termin nicht wahrnehmen konnte, schlug Pascal Job, Geschäftsführer der BF Import AG, kurzerhand vor, dass ich an einem anderen Tag nach Rothenburg LU kommen soll, um gleich zwei neue Trucks zu testen. Nebst dem Ford F-MAX (Modelljahr 2024) der BF Import AG präsentierte die Auto AG Truck auch die neue Version des Iveco S-Way (Modelljahr 2024). Am 30. Oktober war es dann soweit und ich begann den Tag hinter dem Steuer des Ford F-MAX.

Ziemlich unauffällig steht die weisse Ford F-MAX Sattelzugmaschine mit dem Kippauflieger auf dem Platz der Auto AG in Rothenburg. Der neblige Morgen trägt nicht gerade zu tollen Bildern bei. Aber der grosse F-MAX kommt trotz nebligem Wetter imposant daher. Gespannt kletterte ich die Stufen hoch und setzte mich auf den Fahrerplatz. Das Design des Armaturenbretts wirkt schlicht aber sehr übersichtlich. Hier findet sich der Fahrer schnell zurecht. Etwas schmunzeln muss ich ab dem Federspeicherhebel, welcher mit weichem Kunstleder umnäht ist und sich optisch vom Rest abhebt bzw. auffällt. Dafür findet man etliche grosse und kleinere Staufächer. Selbst über dem oberen Bett befinden sich flachere, aber tiefe Staufächer. Beim Demofahrzeug sind als Optionen der gefederte Beifahrersitz sowie das dunkle Interieur (Armaturenbrett, Türpanel, Sitzmaterial) im Innenraum gewählt. Weiter ist der F-MAX GSRII konform und verfügt über alle notwendigen Sicherheitssysteme. Speziell, und auch schon von den Ford Personenwagen bekannt, ist die



elektrisch beheizte Frontscheibe als Standardausrüstung. Die Zugmaschine hat alles drin, was der Fahrer braucht, nicht mehr und nicht weniger. Pascal Job erklärt mir die Fahrzeugbedienung mittels der Schalter sowie dem Touchscreen-Display. Schon rolle ich die ersten Meter um das Gebäude der Auto AG, um dann auf die Autobahn in Richtung Rothrist zu fahren. 37 Tonnen wiegt die ganze Kombination. Auf der mehrheitlich flachen Autobahn fährt sich der Ford F-MAX wie jeder andere Lkw. Wie alle neusten Generationen von Motorfahrzeugen, welche die GSRII Vorgaben erfüllen, weist auch der Ford mit akustischem sowie optischem Signal auf Geschwindigkeitsüberschreitungen und das Verlassen der Fahrspur hin. Dies ist störend, aber da kann der Truck nichts dafür. Vom Mittelland fahren wir gemütlich gegen Zürich, nehmen die Ausfahrt Urdorf Nord und lenken den Sattelschlepper in Richtung Mutschellen.



Jetzt muss das Demo-Fahrzeug erstmals unter der schweren Last arbeiten. Nachdem wir mit 27 l/100 km über die Autobahn gerollt sind, steigt nun der Durchschnittsverbrauch an. Aber problemlos erreichen wir die grosse Kreuzung auf dem Mutschellen in Berikon-Widen. Dann erfolgt die Talfahrt nach Bremgarten. Die Dauerbremse (Motorbremse kombiniert mit Voith Retarder) zeigt eine starke und direkte Bremswirkung und mag die 37-tönige Kombination bestens abbremsten. Auf trockener Strasse ist dies perfekt, auf der vom Nebel nassen Strasse

wird mir dies jedoch beinahe zum Verhängnis, als ich in einer Kurve spüre, wie das Gewicht des Aufliegers die Hinterachse der Zugmaschine wegstösst. Zum Glück bin ich nicht zu schnell und kann mit etwas Gas den Zug doch noch sauber um die Kurve lenken. Aber nun bin ich etwas vorsichtiger mit der Dauerbremse. Via Bremgarten fahren wir auf Haupt- und Nebenstrassen durch das Freiamt in Richtung Muri/AG. Nun beginnt für den F-MAX die richtige Arbeit. Innerhalb von 8 km Fahrstrecke hat das Fahrzeug über 350 Höhenmeter zu bewältigen. Bis jetzt bin ich im normalen Fahrmodus gefahren. Weiter findet man in den diversen Fahrzeugfunktionen auf dem Zentraldisplay kann man weiter zwischen dem Eco- sowie den Powermodus auswählen. Vorerst belasse ich es aber beim Normalmodus. Die Schaltstrategie des Normalmodus lässt das 16-Gang Ford Ecotorq Getriebe vom F-MAX nicht optimal arbeiten. Es tut sich im ersten Moment schwer, sich für den richtigen Gang zu entscheiden, der Ford Ecotorq Motor kann seine Leistung von 500 PS und die 2500 Nm Drehmoment nicht voll entfalten. So wechseln wir in den Powermodus. Die Schaltstrategie vom



Powermodus passt viel besser für diese steilen Abschnitte und der Motor überzeugt mit seinem Drehmoment. Trotzdem gehört das von Ford Trucks eigenentwickelte, sowie selbstgebaute Ecotorq Getriebe nicht zu den schnellsten, ist aber auch nicht langsamer als das Getriebe von gewissen westeuropäischen Lkw-Herstellern.

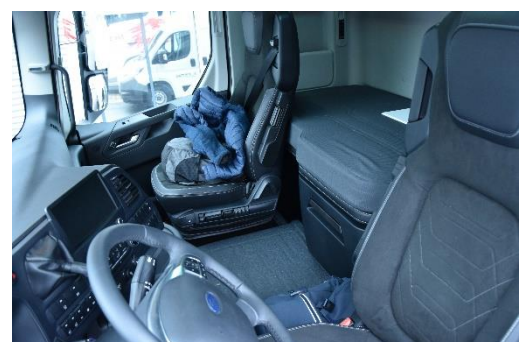
Auf dem Hämikerberg, aargauisches/luzernisches Grenzgebiet, und mit 823 m.ü.M. dem höchsten Punkt unserer Demofahrt, finden wir für etwa einen Kilometer etwas Sonne, jedoch keinen idealen Platz für

den Sattelzug, um ein schönes Bild in dieser idyllischen Landschaft zu machen. Beim anschliessend Fotoshooting im Nebel kommen dafür sogar die Kühe an den Weidezaun, um den in der Schweiz noch unbekanntem Ford F-MAX zu bestaunen. Auch den vorbeifahrenden Lastwagenchauffeuren erkennen den neuen Ford F-MAX sofort und winken uns freundlich zu. Wir machen uns auf den letzten absteigenden Streckenabschnitt zurück nach Rothenburg, um dort kurze Zeit später die nächste Probefahrt mit dem IVECO S-WAY MY 2024 zu starten.

Fazit

Der Ford F-MAX hat mich in vielen Bereichen sehr positiv überrascht. Gerade am Fahrerplatz gibt es nichts auszusetzen. Die Kabine, welche mit den heute bekannten Sicherheits- und Komfortsystemen ausgestattet ist, überzeugt mit einem niedrigen Geräuschpegel. Der bequeme Sitz, die übersichtlichen Armaturen und vielen Staufächer sind sehr fahrerfreundlich. Der grosse Kühlschrank bietet viel Platz für Flaschen und Lebensmittel. Die gute Rundumsicht samt Rückspiegeln, sowie

die zahlreichen Sicherheitssysteme tragen zur sicheren und komfortablen Fahrt bei. Die Dauerbremse mit Motorbremse und Retarder vermag auch bei steilen Abfahrten schweres Gewicht abzubremsten, ohne dass die Fussbremse dazu genommen werden muss. Allerdings ist dies bei nasser Fahrbahn mit Vorsicht zu



geniessen, da der Retarder doch sehr schnell und relativ stark eingreift. Die Schaltstrategie vom Getriebe müsste für unterschiedliche Topografien (steile Passagen) noch optimiert werden. Der Motor überzeugt mit 500PS/2500Nm dürfte jedoch noch etwas sparsamer mit dem Treibstoff umgehen. Der Ford F-MAX ist ein modernes Nutzfahrzeug mit einem guten Preis-/Leistungsverhältnis.



08.11.2024, Rahel Cathomas, herzaufachse.ch

Fahrzeug Daten Ford F-MAX Sattelzugmaschine

Modell	F-MAX Launch CH24	Achskonfiguration	4x2
Motor Ford	12.7L Ecotorq 500 PS / 2500Nm	Radstand mm	3600
Motortyp	6. Zyl Reihe	Breite mm (ohne Spiegel)	2540
Emissionsklasse	Euro 6e	Höhe mm (inkl. Spoiler)	3917
Dauerbremse	Motorbremse / Intarder	Länge mm	5925
Alternator	12V / 130Ah	Überhang vorne mm	1450
Batterien	2x 12V/210Ah AGM	Überhang hinten mm	875
Getriebe Ford	16G Ecotorq Autom. Schaltgetriebe	Höhe Sattelkupplung mm	1100
Übersetzung HA	2.47	Federung VA	Parabelfederung
PTO Getriebe	N4HC Doppel ohne Flansch	Reifen Dimensionen VA	385/55 R22.5
Kraftstoff / AD-Blue	600l Alu / 78l Kunststoff	Felgen Dimensionen VA	11.75x22.5 ET 135 Alu
Achslast VA Max Kg	8000	Federung HA	4-Balg Luftfederung
Achslast HA Max Kg	11500	Reifen Dimensionen HA	315/70 R22.5
Leergewicht SZM Kg	8750	Felgen Dimensionen HA	9x22.5 ET 153 Alu
Nutzlast SZM Kg	9250	Tachograph	VDO Continental 2.1
Gesamtgewicht SZM Kg	18000	Typenschein	3FQ946
Gesamtgewicht Zug Kg	40000		

Fahrzeug Optionen

Fahrzeug	Ford Trucks F-MAX Sattelzugmaschine
Fahrzeugfarbe	Frozen White 7VTAWWA
Serienausstattung	Fernfahrerkabine luftgefedert mit 2 Schlafbetten, Kühlschrank 38L, 10x Staufächer total 330L EBS Scheibenbremsen VA & HA mit ABS/ESP Aussenspiegel elektrisch verstellbar & beheizt UKW / DAB Radio mit 9" Touchscreen inkl. Navigationssystem & Google-Android CarPlay Fahrersitz luftgefedert inkl. Armlehnen Klimaautomatik & Standheizung Luft & Dachfenster Elektrisch Spiegelabdeckungen, Seitenschürzen, Frontstossstange Wagenfarbe / Grill Schwarz LED Tagfahrlicht mit Ablendautomatik & Regensensor GSR II ADAS (Rückfahrkamera / Totwinkel & Spurhalte Assistent / Verkehrszeichen- & Fahrer Müdigkeitserkennung / Kollisionswarnung - Notbremsassistent) Tempomat & Geschwindigkeitsbegrenzer Servolenkung EHPAS (Elektrohydraulische Lenkunterstützung)
Optionen	Luxury Pack (Seitenschürzen / ALCOA Alufelgen / Beifahrersitz Luftfederung / Lufthorn / Reifendrucküberwachung / LED Scheinwerfer / Interieur & Türgriffe Dunkel) Luftfederung HA 4-Balg Intarder Hydraulisch / PTO NH4C Getriebe Doppel-Abnahme ohne Flansch 3 Jahre Vollgarantie Werk Cold Package (El. Frontscheibenheizung)

