



FORD F150 3,5 V6 SUPER-CREW-CAB 4X4

Ein Pick-up mit Sportwagenfahrleistungen. Fotos: Wick

FORD-SETZUNG DER ERFOLGSGESCHICHTE

Seit 41 Jahren ist der Ford-Pick-up F150 das meistverkaufte Auto in den USA. Für die 13. Generation wagte die Ford Motor Company eine Revolution.

Die Spritpreise sind drüben so tief wie schon lange nicht mehr, und die nicht zu den sparsamen Autos zählenden Pick-ups bleiben so beliebt wie eh und je. Aber auch die Amerikaner haben sich dazu verpflichtet, sich am Klimaschutz zu beteiligen und streben per 2025 einen Flotten-CO₂-Wert von 101 g/km an; in Europa sind es 95 g/km im Jahr 2020.

Deshalb hat die Ford Motor Company ausgerechnet während der Wirtschaftskrise

eine äusserst mutige Entscheidung gefällt: Generation 13 des meistverkauften Fahrzeugs in den USA soll vollständig auf Aluminiumbauweise umgestellt werden. Berechnungen gingen davon aus, den Pick-up dadurch rund 10 % leichter zu machen, was eine Treibstoffreduktion von zirka 7 % mit sich bringen würde.

Zur gleichen Zeit machte man sich auch an die Entwicklung neuer Motorengenerationen mit der Bezeichnung

Ecoboost; direkt eingespritzte V6-Benzintriebwerke mit verstellbaren Nockenwellen und zwei Turboladern. Diese sollen mittelfristig die in den USA weiterhin sehr beliebten V8-Motoren ersetzen. Sehr mutig!

Eigentlich nicht für Europa

Die Pick-up-Szene in Europa spielt sich eine auf einer Stufe kleinerer Autos ab, offiziell wird der F150 nicht in die Schweiz kommen. Aber immerhin wurden 2014 von den grossen Amerikanern Chevy Silverado, Ford F150 und Ram 1500 insgesamt 279 Einheiten eingeführt. Überzeugt davon, einige aktuelle F150 absetzen zu können, stellte uns Markus Niffeler, der Geschäftsführer der Centralgarage Sursee AG, deshalb einen brandneuen und topausgerüsteten F150 Platinum mit 3,5 l grossem V6-Motor und Vierradantrieb vor die Haustüre. Und um es vorweg zu nehmen: Diese Kathedrale von einem Auto hat positiv überrascht. Er mag für die Schweiz zwar gross sein, aber für den US-Markt hat man Beachtliches in die Wege geleitet.

Der neue F150 beschleunigt ebenso eindrücklich wie die frühere SVT-Raptor-Version mit 6,2-l-V8-Saugmotor mit 416 PS, nämlich in 6,5 s von 0 auf 100 km/h, was sich auf dem Hochsitz mindestens doppelt so flott anfühlt wie in einer ähnlich schnellen flachen Flunder. Dazu kommt unter Last ein Sound, der nahe an die legendären V8 herankommt – virtuell komponiert aber gut. So kann man verstehen, dass das besprochene Triebwerk die benzinsäuerischen V8 inzwischen bei der Nachfrage in den USA und Kanada souverän austicht. Normalerweise grummelt der Doppelturbomotor fast lautlos dahin, schaltet aber bei Bedarf wie aus der Kanone geschossen zurück und wieder hoch. Sie können es also auch, die Amis, wenn man sie über drohende Gesetze dazu zwingt, etwas bescheidener zu werden.

Keine Angst vor Kurven

Kurven scheut der F150 auch nicht, im Gegenteil, kein lästiges Schieben über die Vorderachse. Die Seitenneigung ist gering, die als altväterisch eingeordneten und der Zula-



Fahrerplatz mit informativem Instrumentarium.



Dreheschieber für die Wahl der Antriebsart.



Das sogenannte Bett.



Das Trittbrett fährt zum Einsteigen automatisch aus.

dition dienlichen Blattfedern sind eben, richtig abgestimmt, weit besser als ihr Ruf. Vor allem federn sie smoothly, wie die Briten dazu sagen würden.

Luxus beherrschen die Amis sowieso, bis hin zu verstellbaren Pedalen, geradezu

verschwendend offerierten Ablageangeboten und heizbaren Sitzen nicht nur vorne, sondern auch hinten. Schön ist der Knick in den Vordertüren, um die Velofahrer und die Fussgänger besser ausmachen zu können.

Viele abrufbare Menüs im Instrumentarium, nichts bleibt verborgen. Die Ablagen sind gummiert, es scheppert nichts, das Lenkrad ist rund, also «unverstyllt», das zweiteilige Panoramadach bringt Licht herein. Viel Luxus in der Version Platinum; wenn er noch automatisch aus- und einfahrende Sonnenblenden hätte, bliebe kein Wunsch mehr offen. Die Trittbretter fahren nach dem Öffnen der Türen blitzschnell automatisch aus.

Den Hygienefaktor Benzinverbrauch beherrscht der Aluminium-F150 ansatzweise ebenfalls. Bei konstant 120 km/h zeigt das Display knapp 10 l/100 km an, im gemischten Verkehr kommen dann beim ständigen Verzögern und wieder Beschleunigen etwas weniger als 14 l heraus. Das ist ein guter Wert für einen immer noch 2,2 t wiegenden Trum mit der Stirnfläche eines Scheunentors. Als Pick-up im Massstab 1:1,5 wäre der Ford auch in Europa eine grosse Nummer.

Jürg Wick

Technische Daten

Preis	Ford F150 3.5 V6 Super Crew Cab 4x4 Fr. 72 500.	Fahrwerk	Doppelte Dreieck-Querlenker vorne, Starrachse mit Halbelliptikfedern und Panhardstab, Vierrad-Scheibenbremsen, Zahnstangen-Servolenkung
Motor	Zylinderzahl/-anordnung 6/V-60° Hubraum 3496 cm ³ Verdichtung 10,3:1 Max. Leistung 272 kW (370 PS) bei 5500/min	Karosserie	Pick-up, Kastenrahmen, Aluminium-Aufbau, 4 Türen, 5 Sitze L x B x H 6190 x 2030 x 1960 mm Radstand 3370 mm Leergewicht (DIN) 2130 kg Tankinhalt 136 l
Motorkonstruktion	Bohrung x Hub 92,5 x 86,7 mm, 4 Ventile/Zylinder, 2 Turbolader, Ladeluftkühler.	Fahrleistungen und Verbrauch	Höchstgeschwindigkeit 180 km/h 0 bis 100 km/h 6,5 s Verbrauch kombiniert 12,5 l/100 km CO ₂ -Ausstoss 292 g/km
Kraftübertragung	AWD, 6-Gang-Automatikgetriebe, zentrales und hinteres Differenzial sperrbar, ESP, Reifen 315/70 R 17 BF Goodrich All Terrain.	Garantie	Werk 2 Jahre/50 000 km