

Auf Schatzsuche in den USA

Von Peter Schwerdtmann

Kaum ein anderes Geschäft ist globaler als das der Automobilindustrie. Autos werden hier entwickelt, dort gebaut und anderswo verkauft. Die Ford Motor Company liefert für diese weltweite Aufstellung von Kapazitäten und Modellen ein gutes Beispiel. Fiesta und Focus gehen von hier aus in die Welt, der Mondeo stammt aus den USA und bald auch das SUV Ford Edge. Die Reihe ließe sich unschwer verlängern. Da muss die Frage erlaubt sei, ob denn in Fords amerikanischem Angebot nicht Schätze schlummern, die in Deutschland gehoben werden könnte - so wie jüngst der Ford Mustang, dessen aktuelles Modell erstmals offiziell von Ford in Europa angeboten und den Amerikanern aus der Hand gerissen wird.

Es müsste sich doch lohnen, auch dem seit vier Jahrzehnten in den USA am besten verkauften Auto eine Chance in Europa zu verschaffen. So viel Erfolg muss doch Gründe haben, die sich auch in Europa nachvollziehen lassen. Das wollten wir jetzt wissen, als jetzt ein Ford F150 4x4 in der besten, der Platinum-Ausstattung vor uns stand. Groß ist er: fast 5,90 Meter lang und mit 2,03 Metern so hoch wie breit (ohne Spiegel). Seine Doppelkabine hält für Fahrer und Beifahrer reichlich Platz vor. Wenn beide einen Arm auf der Mittellehne platzieren, bleibt immer noch Platz für zwei weitere, wo immer die auch herkommen mögen. Auch hinten protzt der F150 mit Platz. Die Rücksitzbank wirkt so breit, als sei sie auch mit drei Erwachsenen noch unterfordert. Fuß-, Knie und Kopfraum gibt es für alle reichlich und sogar für ein bisschen Gepäck bleibt in der Kabine noch Platz. Der Rest muss nach hinten auf die Pritsche.

Dass in den Unterlagen, die uns Ford mit auf den Weg gab, die Maße für die Pritsche fehlen, mag typisch für die Art sein, wie der F150 von seinen Besitzern betrachtet wird. Jeder, der nicht Handwerker oder Landwirt ist oder sonst berufliche Verwendung für die Ladefläche und die maximale Anhängelast von mehr als fünf Tonnen angewiesen ist, betrachtet sein Auto als Statement: Ich bin ein Amerikaner.

Diese Kreise können sich ihren F150 gar nicht ohne das Blubbern aus acht Zylindern vorstellen. Wir erlebten ihn mit einem Sechszylinder, einem 3,5 Liter-EcoBoost-V6 mit 370 PS bei 5500 Umdrehungen pro Minute (U/min) und einem maximalen Drehmoment von 570 Newtonmetern (Nm). Dessen Klang und Fahrleistungen ließen bei uns den Wunsch nach zwei weiteren Töpfen verblassen. Die Frage nach den Fahrleistungen blieb unbeantwortet. Er beschleunigt heftig und fährt sicher viel schneller als in den USA erlaubt. Interessiert hier in den USA eben nicht. Die Antwort fällt aus wie einst bei Rolls Royce die Frage nach der Leistung: Ausreichend.

Mit dem neuen Modell hat der F150 rund 300 Kilogramm abgespeckt. 1,4 Tonnen blieben übrig, viel weniger als sein beeindruckendes Äußeres suggeriert. Ford ist stolz auf die neue Karosserie aus Aluminium und legt Wert auf die Feststellung, dass es sich dabei um eine Qualität handelt, wie sie auch das Militär nutzt. Und schon kommt wieder die aus so vielen Filmen stammende Phantasie hoch von den Winchester-Gewehren in Haltern an der Heckscheibe.

Unter der wuchtigen Karosserie steckt eine klassische Allradler-Technik mit Leiterrahmen und einer – allerdings geführten – Starrachse mit Blattfedern. Die Lenkung kommt total ohne Rückmeldung an den Fahrer aus und zwingt einen so großen Wendekreis auf, der die Suche nach dem typischen engen Parkplatz in einer deutschen Kleinstadt zu mühsamer Millimeterarbeit werden lassen kann.

Doch die schiere Größe, die Kraft, der Klang und der Blick auf die grob geschnitzten, aber angenehm anzuschauende, edel bezogene Instrumententafel erzeugen beim Fahrer schon nach kurzer Zeit ein unvergleichliches Hochgefühl, nicht nur wegen der hohen Sitzposition: Hier kommt der König der Straße, dem niemand etwas anhaben kann, schon wegen des militärischen Alus. Unser Exemplar stand mit einem Endpreis von 61 500 US-Dollar in der Liste, umgerechnet gut 57 000 Euro. Ob Ford den in Europa offiziell anbieten sollte? Wohl eher nicht. Auch in Zukunft wird Ford es Importeuren überlassen, den F150 an bekennende Freude von Pickups amerikanischer Bauart zu liefern, die knochenharte Federung (noch) nicht fürchten.

Bei einem anderen Vertreter der Produktpalette kann man das mühelos anders sehen. Der Ford Explorer kann mit seiner an Land Rover-Modelle erinnernden Silhouette als Wettbewerber gegen einige in Europa real existierende SUV der Mittelklasse antreten. Hätte er einen Dieselmotor, Sitze mit längeren Oberschenkelauflagen und besserem Seitenhalt, könnten wir uns unseren Ford Explorer Sport in der Platinum-Ausstattung auch in Europa vorstellen. Sein Preis von 54 750 US-Dollar in dieser Ausstattung (umgerechnet gut 50 000 Euro) würde ebenfalls passen, auch wenn – wie üblich – in

Europa ein höherer Preis als in den USA aufgerufen wird.

Dennoch, der Preisunterschied zwischen dem hochgerüsteten Nutzfahrzeug F150 und dem Explorer zeigt, dass sich der letztere auf einem höheren technischen und Qualitätsniveau bewegt. Herz eines Antriebs ist auch beim Explorer der 3,5-Liter-V6 Ecoboost mit 370 PS, in diesem Fall aber mit dem niedrigeren Drehmoment von 425 Nm. Damit bewegt der Explorer seine 2,2 Tonnen sehr flott. Bei unseren Ausflügen über amerikanische Landstraßen und Highways kamen wir nie auch nur an die Grenze der Leistungsfähigkeit, es sei denn, bei einem Spurtversuch, der beeindruckend ausfiel. Doch auch beim Explorer verzichtete Ford auf Messdaten. Unsere Smartphone zeigte rund sieben Sekunden für den Spurt von 0 auf 60 Meilen pro Stunde.

Wir hatten bewusst das Modell Sport gewählt, um nicht in das Risiko zu geraten, mit einer typisch weichen amerikanischen Fahrwerksabstimmung vorlieb nehmen zu müssen. Die Wahl erwies sich als richtig. Doch auch der Sport liebt die Gerade mehr als die Kurve, blamiert sich in Kurven aber keineswegs und gefällt sogar mit unerwartet geringer Wankneigung. Seine Sechs-Gang-Automatik „Speedshift“ schaltet schnell und weich.

So entsteht in dem 5,04 Meter langen SUV von (mit Spiegeln) 2,29 Meter Breite dennoch ein Fahrerlebnis, das in Europa in eine Reihe mit den eher komfortbetonten Vertreter seiner Art passt. Sogar der Ecoboost-Sechszylinder benimmt sich – gemessen am wahrscheinlich traurig hohen Luftwiderstand, dem hohen Gewicht und der großen Leistung – angemessen zurückhaltend. Ford nennt für die Stadt einen Verbrauch von 14,2 Litern und für die Landstraße von 10,7 Litern auf 100 km. Wie gesagt: In Europa willkommen wäre der Ford Explorer mit Diesel, besseren Sitzen und etwas weniger Blech auf den Rippen. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel



Ford F-150.



Ford F-150.



Ford F-150.



Ford F-150.



Ford F-150.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Explorer.



Ford Shelby GT 350 Mustang.



Ford Mustang.



Ford Shelby GT350 Mustang.



Ford Shelby GT350 Mustang.
