



Ford F-Max 2.0: Preiswerter Reifeprozess

Die kurvige Bergstrasse von Kaltbrunn nach Ricken meistert der Ford F-Max souverän.

Fast genau ein Jahr nach dem ersten Test des F-Max Gen 1.5 schickt die BF Import AG den Nachfolger ins Rennen. Die Generation 2.0 markiert einen signifikanten Sprung für den türkischen Fernverkehrs-Lkw: Effizienter, digitaler und technisch gereift zeigt sich der Newcomer im Praxistest mit 34 Tonnen Betriebsgewicht über den Rickenpass.

Text: Rahel Cathomas

Bilder: Pascal Job, Cathomas, Ford Trucks

Seit der Wahl zum «International Truck of the Year 2019» hat der Ford F-Max als preiswerter Herausforderer für reichlich Gesprächsstoff in der Branche gesorgt. Dass Pascal Job, Geschäftsführer der BF Import AG, offen über den Preis spricht, unterstreicht das Selbstbewusstsein hinter dem Produkt: Mit einem Startpreis von 89 000 Franken ist die Sattelzugmaschine aktuell die günstigste auf dem Schweizer Markt. Doch die Generation 2.0 will mehr sein als nur eine Budget-Lösung; sie will als vollwertiges Arbeitsgerät im harten europäischen Fernverkehr ernst genommen werden.

Optik und Kabine: Einzug der Digitalisierung

Ausserlich tritt der rote Demozug modern und aerodynamisch auf. Das markanteste Merkmal der neuen Generation sind die Kamerasäulen, welche die klassischen Rückspiegel ersetzen. Diese sind am

unteren Ende der A-Säulen positioniert, was nicht nur den Luftwiderstand reduziert, sondern auch die direkte Sicht nach schräg vorn verbessert – ein Sicherheitsplus an Kreuzungen. Während Rampen- und Frontspiegel beim Testmodell noch physisch vorhanden sind, lässt sich der Frontspiegel optional ebenfalls durch eine digitale Kamera ersetzen, was die Rundumsicht perfektioniert.

Im Innenraum punktet der F-Max mit einer grosszügigen Stehhöhe und zwei Betten. Das Kabinenkonzept wirkt aufgeräumt und funktional. Die Armaturen sind schlicht gehalten, wenngleich im Detail noch Optimierungspotenzial besteht: So vermissen wir etwa eine dedizierte Ablagefläche für A4-Lieferscheine. Auch die tiefe Integration von Menüfunktionen in das Touchscreen-Display zeigte, dass während der Fahrt die Bedienung oft eine zu lange Blickabwendung von der Strasse erfordert, da haptische Schalter für Kernfunktionen fehlen.

Dafür zeigt die Generation 2.0 MCA (Mid-Cycle Action) deutliche Verbesserungen an anderen Stellen: Das neue,

volldigitale 12-Zoll-Instrumenten-Cluster und ein auf 12,4 Zoll vergrößerter Multimedia-Bildschirm verbessern die Informationsdichte und Übersichtlichkeit signifikant. Zudem wurde das Interieur durch eine einstellbare LED-Ambientebeleuchtung und einen Wireless-Charging-Platz für Smartphones aufgewertet, was den Komfort für den Fahrer während der Ruhezeiten spürbar steigert.

Antriebsstrang: Souverän am Rickenpass

Wer den Vorgänger gefahren ist, spürt beim ersten Anfahren sofort die tiefgreifenden Optimierungen am Antriebsstrang. Ford Trucks baut Motor, Getriebe und Hinterachse mittlerweile in Eigenregie, was eine bessere Abstimmung der Komponenten erlaubt. Das neue Overdrive-Getriebe (16. Gang) schaltet im direkten Vergleich zur Gen 1.5 deutlich harmonischer und präziser.

Auf der anspruchsvollen Steigung Richtung Rickenpass musste der 510 PS starke Motor unter Beweis stellen, ob die Papierwerte der Realität standhalten. Das



Der Rampenspiegel bleibt physisch bestehen, Seitenspiegel und Frontspiegel können als Kamera bestellt werden.

Aggregat verfügt nun über ein Drehmoment von 2600 Nm – ein Plus von 100 Nm gegenüber dem Vorgänger. Diese Kraftspritze macht sich bemerkbar: Der Truck findet unter Last zuverlässiger den passenden Gang. Wo die erste Generation noch mit unschlüssigen Schaltvorgängen und nervösem Hin- und Herschalten kämpfte, zieht die Generation 2.0 nun stoisch durch die Steigungen.

Bei einem Betriebsgewicht von 34 Tonnen meisterte der F-Max die Kurvenkombinationen ohne Anzeichen von Schwäche. Die Motorcharakteristik wurde zudem verfeinert: Eine neue Einspritzanlage mit Waste-Gate-Turbolader ersetzt den alten Turbo mit variabler Geometrie. Zusammen mit einer volumen- und temperaturgesteuerten Ölpumpe führt dies laut Hersteller zu einer Treibstoffersparnis von bis zu 11,3 Prozent.

Fahrverhalten und Retarderleistung

Das Lenkrad bietet selbst im Comfort-Modus einen spürbaren Widerstand. Das ist zunächst gewöhnungsbedürftig, vermittelt aber eine ehrliche Rückmeldung über die Strasse. Die Federung zeigt sich auf Autobahnen von ihrer besten Seite, gibt jedoch harte Schläge auf Landstrassen etwas direkter in die Kabine weiter als bei manchem Premium-Wettbewerber. Unter Last gibt der 510-PS-Motor ein angenehmes Brummen von sich, das im Innenraum nie als störend empfunden wird.

Die Talfahrt nach Wattwil wurde zum Prüfstein für das Bremssystem. Der Retarder verfügt über fünf Stufen. Besonders angenehm empfanden wir, dass in den ersten zwei Stufen allein die Motorbremse wirkt, was ein feinfühliges Dosieren ermöglicht. Mit einer maximalen Retarderleistung von 450 kW (kontinuierlich 160 kW) stösst das System bei voller Ausladung an seine Grenzen. Hier muss der Fahrer früher als bei teureren Konkurrenzmodellen die Betriebsbremse zur Unterstützung heranziehen. Dennoch: Für die hiesige Topografie ist die Leistung bei vorausschauender Fahrweise absolut ausreichend.

Die Innovationen der MCA-Generation

Das zur transport-CH 2025 in Bern vorgestellte MCA-Update führt zudem wichtige Komfort-Features ein, die den F-Max technologisch auf Augenhöhe mit den Mitbewerbern bringen:

- Elektrische Parkbremse: Ersetzt den herkömmlichen Federspeicher und bietet eine Auto-Hold-Funktion – ein Gewinn im Stop-and-Go-Verkehr.
- Keyless Go: Starten und Stoppen erfolgt per Knopfdruck, der Schlüssel bleibt in der Tasche.
- Betten-Steuerung: Ein 7-Zoll-Touchscreen-Bedienfeld im Schlafbereich erlaubt die Kontrolle über Heizung, Licht und Fenster vom Bett aus.
- Eco-Modus: Die Geländeerkennung via GPS sorgt dafür, dass der Ford Truck im Tempomat-Modus frühzeitig in den Rollmodus fällt. Allerdings fiel auf, dass, wenn der Rollmodus beendet wurde, die gesetzte Geschwindigkeit unter Last über einen längeren Zeitraum nicht mehr erreicht wurde.

Ein ehrliches Werkzeug für Rechner

Der Ford F-Max der Generation 2.0 hat die Kinderkrankheiten seines Vorgängers konsequent abgelegt und präsentiert sich heute als technisch ausgereifte Fernverkehrs-Lösung, die ihre Stärken besonders auf weiten Autobahndistanzen ausspielt. Für Flottenbetreiber rückt damit die betriebswirtschaftliche Kalkulationsfrage in den Fokus: Muss es wirklich ein deutlich kostspieligeres Fahrzeug sein?

Die Kombination aus einer ergonomisch durchdachten Kabine und einem unkomplizierten, kraftvollen Antriebsstrang bietet ein stimmiges Gesamtpaket für den harten Logistikalltag. Ein Einstiegspreis ab 89 000 Franken, gepaart mit einer umfassenden dreijährigen Vollgarantie bis 450 000 km, positioniert den F-Max derzeit als die wohl schärfste wirtschaftliche Option auf dem Schweizer Nutzfahrzeugmarkt. Er rückt damit für jene Unternehmer in den Fokus, die streng rational entscheiden. ■



Fahrern, die im Fahrzeug übernachten, steht viel Stauraum zur Verfügung.



Auf dem Display sind alle wichtigen Fahrzeuginformationen vorhanden.



Über das 9-Zoll-Display im Schlafbereich können viele Fahrzeugfunktionen gesteuert werden.