Fahrbericht Ford Maverick: Amerika, du hast es besser

Von Jens Meiners, cen

Es ist nicht nur der elektrische Pick-up F-150 Lightning, für den bei Ford in den USA derzeit erhebliche Lieferfristen existieren. Es sind auch ganz klassisch angetriebene Modelle, die sich einer enormen Nachfrage erfreuen. Ganz vorne dabei: Der Geländewagen Bronco, mit klassischem Kastenrahmen und einer handgeschalteten Option – und der Pritschenwagen Maverick, der den Einstieg ins Pick-up-Programm der Marke markiert.

Der Einstandspreis ist geradezu eine Sensation: Nur 19.995 Dollar (etwa 18.100 Euro) kostet das Einstiegsmodell, das von einem 2,5-Liter-Vierzylinder mit Hochvolt-Hybridisierung, aber ohne Plug-in-Funktion angetrieben wird. Diese Variante bringt recht ordentliche 194 PS auf die Vorderräder. Darüber rangiert ein 254 PS starker 2,0-Liter-Turbo, den es auch mit Allradantrieb gibt. Dieses Modell sind wir gefahren, frontgetrieben und in der Spitzenversion mit der Ford-Traditionsbezeichnung Lariat. Da liegt der Einstandspreis bei 26.945 Dollar, knapp über 24.000 Euro.

Dafür wird sehr viel Auto geboten, und zwar nicht zuletzt viel Blech: Mit 5,07 Meter Länge, 1,84 Meter Breite und 1,75 Meter Höhe bietet der Maverick nicht nur eine Fahrgastzelle mit viel Raum vorn und hinten, sondern auch eine Heckpritsche mit sehr viel Platz für Gepäck oder Frachtgut, je nach Einsatzzweck. Knapp über fünf Meter, das ist ein Maß, das in Amerika völlig unproblematisch bewegt werden kann, und prinzipiell würde der Maverick auch in Europa ganz gut funktionieren. Von außen wirkt der Pritschenwagen klassisch-bullig, er tritt als Beschützer auf, ohne Aggressivität zu verströmen.

Mit seiner selbsttragenden Konstruktion, die lose auf dem Focus basiert, ähnelt der Maverick im Handling einem SUV und keinesfalls einem Pick-up-Truck klassischer Bauart. Die Insassen genießen angenehme Übersichtlichkeit, thronen aber nicht weit über den anderen Verkehrsteilnehmern. Und die Kabine ist ordentlich gedämmt, sie wirkt jugendlich und modern: Anspruchsvolle Stoff- bzw. Kunstledersitze und ungewöhnliche Farben harmonieren mit Dekorflächen im Fraktal-Design.
Es gibt reichlich Ablageflächen, und die von uns gefahrene Spitzenversion war sogar mit einer Hifi-Anlage von Bang & Olufsen ausgerüstet. Die klingt auch recht ordentlich, man darf sich allerdings fragen, ob die hochpreisige dänische Designermarke mit ihrem Engagement in dieser Klasse eine Neupositionierung anstrebt.

Die Acht-Gang-Automatik wird über einen Drehknopf angesteuert, der Spurt von 0 auf 100 km/h dauert knapp 6,5 Sekunden. Abgeregelt wird bei 176 km/h. Mehr ist bei den meisten Artgenossen auch nicht drin, vor allem wegen der Bereifung. Der Einstiegs-Hybrid braucht für den Standard-Spurt übrigens rund zwei Sekunden länger. Die Automatik arbeitet unauffällig, die Fahrstufen lassen sich allerdings nicht fixieren. Und der Verbrauch? Wir lagen bei knapp acht Litern pro 100 Kilometer, Kollegen berichten beim Hybrid von praktisch identischem Konsumgebaren – kein Wunder, denn er bringt mehr Gewicht auf die Waage (und kann nur die Hälfte der 1800 Kilogramm ziehen, die man hinter den Turbo spannen kann).

Das Fahrwerk kommt mit der Leistung jedenfalls gut klar, der Grenzbereich liegt überraschend hoch, wenngleich dieser Pick-up natürlich keineswegs darauf ausgelegt ist, querdynamische Rekorde zu brechen. Abseits der Straße kommt der Maverick schon als Fronttriebler weit – dank Bodenfreiheit und Bereifung. Er zeichnet sich durch enorme Flexibilität aus: Die Pritsche lässt sich variabel nutzen, es gibt jede Menge Zubehör – übrigens auch für den Innenraum. Für das Optionsprogramm nutzt Ford teilweise 3-D-Druck-Technik.

Mit seinem hervorragenden Preis-Leistungs-Verhältnis und seinem effizienten Antrieb ist der Maverick, so glaubt Ford, auch für Fahranfänger hervorragend gerüstet. „Das ultimative erste Auto für meine Kinder“, sagte Daniel George bei der Präsentation. Er ist für das Interieur verantwortlich. Kein Wunder, dass jetzt auch andere Hersteller ins Segment drängen. Zum Beispiel Hyundai mit dem Santa Cruz, der sich als spannende Alternative zum Maverick präsentiert.

Nach Europa soll dieser Pick-up aber nicht kommen: Er würde dem Hersteller die CO2-Bilanz versalzen, die sich nach fragwürdigen EU-Regularien richtet. Dabei ließe sich der Maverick – wie jeder Verbrenner – mit synthetischen Kraftstoffen völlig klimaneutral betreiben. Doch bekanntlich wusste schon Goethe: Amerika, Du hast es besser. (Jens Meiners, cen)

Bilder zum Artikel

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford

Ford Maverick.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford