
Fahrbericht Ford F-150 Lightning: Der Gamechanger

Von Scotty Reiss, cen

Jetzt kommt er auf den Markt, mit Fanfaren und Trompeten: Der lange erwartete F-150 Lightning. Ford hat sogar die Reservierungen ausgesetzt, obwohl das Unternehmen davon ausgeht, nächstes Jahr 200.000 Stück zu produzieren. Mit einem sehr erschwinglichen Einstiegspreis von 39.995 US-Dollar (knapp 38.500 Euro) – vor Subventionen – gibt es ein breit aufgefächertes Programm, das bis zur Spitzenversion Platinum reicht, für die mehr als 90.000 Dollar den Besitzer wechseln müssen.

Der Ford F-150 Lightning ist leistungsstark, er ist leise, und er lädt schnell. Und er verfügt über einige neuartige Funktionen, die für Aufmerksamkeit sorgen – darunter die Fähigkeit, ein ganzes Haus mit Strom zu versorgen; eine Bordwaage, die das Gewicht der Ladung überwacht und die mögliche Reichweite anpasst; und einen riesigen vorderen Kofferraum. Ladestationen können sich direkt mit dem Fahrzeug verbinden und den Bezahlvorgang automatisch einleiten.

Wenn eine Elektrifizierung der Flotte stattfinden soll, dann gehören dazu auch Pick-ups; sie sind ein äußerst wichtiger Bestandteil des nordamerikanischen Fahrzeugmarkts, viele Unternehmer nutzen sie aber gleichzeitig als Familien- und Freizeitauto. So ist der F-150 auch seit mehr als vier Jahrzehnten das meistverkaufte Auto in den Vereinigten Staaten. Bei der Entwicklung des Lightning hat der Hersteller mit vielen potentiellen Kunden gesprochen, um Skepsis zu überwinden und zu erfahren, welche Erwartungen zu erfüllen oder zu übertreffen wären. Dabei kristallisierte sich heraus: Das Fahrzeug muss viel ziehen können – und es durfte keine Abstriche bei den klassischen Fähigkeiten eines Pick-ups geben. Letztlich hat Ford sich entschieden, zahlreiche Zusatzfunktionen einzuführen, unter anderem eine Lademöglichkeit für externe Geräte.

Die Standardvariante produziert bis zu 1050 Newtonmeter Drehmoment und 332 kW (452 PS): sie schafft bis zu 350 Kilometer Reichweite. Mit der größeren Batterie leistet der F-150 Lightning bei gleichem Maximaldrehmoment stolze 427 kW (580 PS) und soll über 500 Kilometer weit kommen. Zudem kann er zum Beispiel ein Zeltlager oder ein Einfamilienhaus mit Strom versorgen. Die Nutzlast beträgt 900 Kilogramm, bis zu 4500 Kilogramm können gezogen werden, womit der Stromer auf einem Niveau mit seinen benzingetriebenen Schwestermodellen liegt. Dabei bietet der Vorderwagen den Vorteil eines weiteren Gepäckraums.

Das Fahren gestaltet sich deutlich anders als bei einem regulären F-150. So ist wegen der klar spürbaren, mehrstufig einstellbaren Rekuperation Ein-Pedal-Fahren möglich. Und die verfügbare Reichweite sowie passende Ladestationen werden auf Grundlage des von der eingebauten Waage ermittelten Gewichts berechnet.

Unsere Testfahrt führte uns 120 Kilometer über die texanischen Highways, mit lockeren Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht eben reichweitenfreundlich. Auf der Autobahn verschafft das teilautonome System Blue Cruise ein bisschen Entspannung. Dennoch fordert es den Fahrer nach ein paar Sekunden auf, die Hände wieder an das Lenkrad zu legen. Perfekt funktioniert das System jedoch nicht: Es tendiert dazu, den Pickup in die Straßenmitte zu ziehen und reagiert nicht eben fix, wenn andere Verkehrsteilnehmer die Spur wechseln.

Der F-150 Lightning hat eine perfekte 50:50-Gewichtsverteilung, dem Zwei-Motoren-Allradantriebssystem gelingt es locker, Hügel zu erklimmen, durch Schlamm zu kriechen und ausgewaschene Straßen zu bewältigen. Auf einer Autocross-Strecke ließ er sich leicht um enge Biegungen zirkeln, und bei einer Zuladung von rund 750 Kilogramm war das Mehrgewicht kaum spürbar.

Pick-ups werden in den USA oft über sehr lange Zeiträume bewegt. Dem trägt Ford zumindest teilweise Rechnung – mit einer Garantie von acht Jahren und 160.000 Kilometer, die sich auf Batterie und Antrieb erstreckt. Das Gesamtfahrzeug unterliegt drei Jahre lang und nur 49.000 Kilometer weit einer Garantie.

Der günstige Einstandspreis von unter 40.000 US-Dollar, den die Regierung noch einmal mit 7500 Dollar subventioniert, relativiert sich rasch, wenn die größere Batterie benötigt wird. Die gibt es erst ab dem für knapp 53.000 Dollar feilgebotenen Ausstattungsniveau XLT – und sie kostet dann noch einmal stolze 20.000 Dollar Aufpreis. Bei der mehr als 67.000 Dollar teuren Version Lariat verringert sich der Aufpreis auf 10.000 Dollar, und bei der fast 91.000 Dollar teuren Platinum Edition schließlich ist stets der große Akku an Bord. Immerhin können alle Käufer zwei Jahre lang kostenlos an Fords Blue Oval-Netzwerk aufladen.

Ein echter F-150 ist der Lightning nicht mehr – sondern viel mehr. Er kann fast alles, was Besitzer vom konventionell angetriebenen Bestseller kennen, auf der Straße ist er schnell und leistungsfähig, und auch im Gelände überzeugt er. Unter Ausnutzung aller staatlichen Subventionen ist er derzeit ein echtes Sonderangebot – und wohl auch ein Gamechanger. Denn seiner Attraktivität können sich viele Kunden nicht entziehen. (Scotty Reiss, cen)

Bilder zum Artikel



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning: Vorderer Kofferraum.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning: Vorderer Kofferraum.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss



Ford F-150 Lightning.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Scotty Reiss
