
Ford setzt auf Strom und sieht den Diesel am Ende

Ford bricht in eine spannende Zukunft auf, und bereits in zwei Jahren werden die elektrifizierten Modelle die Mehrheit im Angebot stellen. Bis Ende des kommenden Jahres werden in Europa insgesamt 18 Modelle mit elektrifizierten Antrieben auf den Markt rollen. So wenigstens die Planungen. Wobei die mutige Ankündigung einer Relativierung bedarf. Denn in diese Rechnung spielen auch die sogenannten milden Hybride eine Rolle, bei denen eine 48-Volt-Technik den Verbrennungsmotor unterstützt, die aber keinen Meter elektrisch zurücklegen können. Neben dieser Technik setzt Ford aktuell vor allem auf Plug-in-Hybride und Vollhybride.

Ford bricht in eine spannende Zukunft auf, und bereits in zwei Jahren werden die elektrifizierten Modelle die Mehrheit im Angebot stellen. Bis Ende des kommenden Jahres werden in Europa insgesamt 18 Modelle mit elektrifizierten Antrieben auf den Markt rollen. So wenigstens die Planungen. Wobei die mutige Ankündigung einer Relativierung bedarf. Denn in diese Rechnung spielen auch die sogenannten milden Hybride eine Rolle, bei denen eine 48-Volt-Technik den Verbrennungsmotor unterstützt, die aber keinen Meter elektrisch zurücklegen können. Neben dieser Technik setzt Ford aktuell vor allem auf Plug-in-Hybride und Vollhybride.

Als erstes vollelektrisches Modell fährt im kommenden Jahr der Mach-E auf den Markt. Für den Mustang-Ableger verspricht die Marke eine Reichweite je nach Batteriekapazität von 420 bis maximal 650 Kilometern. Weitere Angebote folgen später, wenn die Zusammenarbeit mit Volkswagen Früchte tragen kann. Auf Basis der MEB-Plattform von VW plant Ford, bis zu 600.000 elektrifizierte Personenwagen zu produzieren.

Als erstes Modell zeigt der neue Kuga, wie sich die Verantwortlichen die elektrische Zukunft vorstellen. Der in allen Bereichen gewachsene SUV kommt in drei (teil-)elektrifizierten Versionen auf den Markt. Neben dem „EcoBlue Hybrid-Diesel“ mit 48-Volt-Technik steht ein Plug-in-Hybrid und von Ende des Jahres an auch ein Vollhybrid im Lieferprogramm. Die Plug-in-Version kombiniert einen 2,5-Liter-Vierzylinder-Benziner mit einem Elektromotor, was eine Systemleistung von 225 PS (165 kW) ergibt. Als Kraftübertragung dient ein angenehm arbeitendes stufenloses CVT-Getriebe. Ford gibt eine elektrische Reichweite von bis zu 56 Kilometern an. Überraschung! Vor einer kurzen Fahrt durch das Bergische Land verspricht die Reichweitenanzeige 62 Kilometer, und dieser Wert scheint durchaus die Wirklichkeit widerzuspiegeln.

Die Reichweite lässt sich noch optimieren, indem der Fahrer die Rekuperationsmöglichkeiten beim Verzögern nutzt. Außerdem besitzt der Kuga auch die Funktion „EV-Aufladen“, wobei die 14,4 kWh leistende Batterie von Verbrennungsmotor aufgeladen wird. Daneben stehen drei weitere Fahreinstellungen zur Verfügung. Bei „EV Automatic“ wird der Kuga PHEV zu einem Vollhybrid und nutzt die jeweils optimale Kombination von Verbrennungs- und Elektromotor. Im Modus „EV jetzt“ fährt er rein elektrisch und erreicht dann eine Höchstgeschwindigkeit von 135 km/h. Mit Verbrennungsmotor ist der Vortrieb bei 200 km/h beendet, und zwischen null und 100 km/h vergehen 9,2 Sekunden. Die Einstellung „EV später“ spart die elektrische Energie für den Einsatz in Umweltzonen.

Als Ladezeit gibt Ford rund sechs Stunden an einem üblichen Haushaltsanschluss an. An einer Wallbox oder einer öffentlichen Ladestation vergehen rund 3,5 Stunden. Allerdings ist das Kabel für das beschleunigte Laden nicht serienmäßig. Der Verbrauch soll nach WLTP-Messverfahren bei 1,2 Litern liegen, die allerdings nur auf wirklichkeitsfernen Prüfständen erreicht werden. Der Kuga Plug-in kostet mindestens 39.550 Euro.

Im kommenden Jahr ergänzt dann der Kuga Vollhybrid die Palette. Auch bei diesem Modell kommt der 2,5-Liter-Vierzylinder zum Einsatz. Die Ford-Entwickler rechnen mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,6 Litern.

Ford lässt sich die Elektrifizierung seiner Angebotspalette weltweit insgesamt mehr als elf Milliarden Dollar kosten. Schließlich ist das Unternehmen überzeugt, dass sich „die Elektrifizierung des Autos zum Mainstream entwickeln“, erklärt Hans Jörg Klein, Geschäftsführer Marketing und Vertrieb bei Ford in Köln. Neben den Personenwagen elektrifiziert Ford auch seine Nutzfahrzeugflotte. Nach Tourneo Custom und Transit Custom als Plug-in-Versionen wird im kommenden Jahr der voll-elektrische Transit auf den Markt rollen.

Die Elektro-Offensive wird am Ende allerdings ein Opfer haben: Dem Diesel bescheinigt Ford mittelfristig das Aus, weil die „Abgasreinigung mit der künftigen Abgasnorm Euro 7 unverhältnismäßig teuer werden wird“. So würde der neue Kuga mit dem 2,0-Liter-Ecoblue-Diesel fast genauso teuer werden wie die Plug-in-Variante. Lediglich bei den Nutzfahrzeugen wird nach dieser Einschätzung der Diesel weiterleben können. Benziner hingegen sollen noch bis zum Jahr 2030 Ford-Modelle antreiben. Allerdings wird sich das Angebot deutlich verändern, und deshalb hat das Unternehmen bereits jetzt Antriebe gestrichen, mit denen sich die CO₂-Ziele nicht erreichen lassen. (ampnet/ww)

Bilder zum Artikel



Ford Kuga ST-Line X Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Kuga ST-Line X Plug-in-Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mustang Mach-E.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford