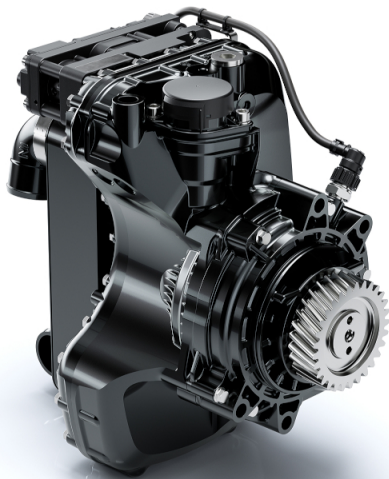


Ford Trucks setzt auf hydrodynamische Retarder

Artikel vom **20. Juli 2026**
OHNE_UNTERKATEGORIE

Ford Trucks will seinen Marktanteil in Deutschland mit der »F-LINE«-Baureihe und »F-MAX GEN 2.0« ausbauen. Driventic liefert dafür Retarder-Technologie: Mehr als 10000 Fahrzeuge wurden seit 2021 bereits mit dem »R 115CT« ausgeliefert.



Der »R 115CT« ist ein Step-up-Retarder mit eigenständigem Ölversorgungssystem und Integration in das Bremsmanagementsystem des Fahrzeugs. Die v-konstant-Funktion hält die Geschwindigkeit im Gefälle konstant. (Bild: Driventic)

Mit der im Sommer 2024 eingeführten »F-LINE«-Baureihe und der Generation »F-MAX GEN 2.0« richtet Ford Trucks den Blick stärker auf den deutschen Markt. Im Fokus stehen mittelständische Unternehmen mit kleineren Fuhrparks sowie Betriebe aus der

Baubranche. Für die Retarder-Technologie setzt der Nutzfahrzeughersteller auf Driventic. Bereits für die »F-MAX«-Baureihe bestand eine exklusive Partnerschaft. Die Retarder kommen im 2021 eingeführten »Ecotorq«-Getriebe zum Einsatz, das Ford Trucks selbst entwickelt und fertigt. Seit 2021 wurden mehr als 10000 Lkw mit dem »R 115CT« ausgeliefert. Hydrodynamische Retarder übernehmen im Fahrbetrieb einen großen Teil der Bremsarbeit. Demnach können Busse und Lkw damit rund 90 % aller Bremsvorgänge verschleißfrei durchführen. Die Dauerbremsfunktion entlastet die Betriebsbremsen und senkt dadurch den Bedarf an Ersatzteilen und Wartung. Gerade bei häufigen Anpassungsbremsungen oder längeren Gefällestrecken kann das für Fuhrparkbetreiber ein wichtiger Faktor sein. **Mehr Sicherheit bei langen Gefällen** Bei anspruchsvollen Fahrsituationen, etwa auf Autobahnen oder an langen Gefällestrecken, können Reibungsbremsen hohe Temperaturen erreichen. Dadurch lässt ihre Bremswirkung nach. Wird dagegen der Retarder genutzt, bleiben die Betriebsbremsen im Normalbetrieb kühler und stehen in Notfallsituationen mit verfügbarer Leistung bereit. Dauerbremsssysteme sind deshalb europaweit in Bussen und Lkw vorgeschrieben. Neben dem Sicherheitsaspekt geht es auch um Wirtschaftlichkeit. Weil die Betriebsbremsen weniger stark beansprucht werden, lassen sich Werkstattaufenthalte und Wartungskosten reduzieren. Außerdem ermöglichen Retarder gleichmäßigere Durchschnittsgeschwindigkeiten. Das kann den Betrieb von Bussen und Lkw effizienter machen und die Nutzung der zulässigen Nutzlast unterstützen. **Weniger Bremsstaub und geringeres Gewicht** Gleichmäßigere Geschwindigkeiten wirken sich zudem auf den Kraftstoffverbrauch aus. Nach Angaben aus der Presseinformation vermeidet ein Retarder nicht nur CO₂-Emissionen, sondern auch 80 Prozent der Bremsstaubemissionen. Für kommunale und gewerbliche Flotten ist das vor allem dort relevant, wo Fahrzeuge regelmäßig mit hoher Last, in hügeligem Gelände oder im dichten Verkehr unterwegs sind. Die in den neuen »F-LINE«-Modellen eingesetzten Ausführungen sind auf geringes Gewicht ausgelegt. Dadurch können Betreiber die zulässige Nutzlast besser ausnutzen. Ford Trucks bietet die Produktlinie in drei Segmenten an: Abschleppfahrzeuge, Nutzfahrzeuge für die Baubranche und Fernverkehrs-Lkw. Die Varianten sind auf die Anforderungen der jeweiligen Einsatzbereiche zugeschnitten und auch mit 13-Liter-Motoren nach Euro 6 sowie optional mit Retardern erhältlich. **Technik für Bremsmanagement und Fahrkomfort** Der Step-up-Retarder verfügt über ein eigenständiges Ölversorgungssystem und ist in das Bremsmanagementsystem des Fahrzeugs eingebunden. In Verbindung mit den Betriebsbremsen unterstützt er eine abgestimmte Bremswirkung. Zusätzlich erhöht die v-konstant-Funktion den Fahrkomfort: Sie hält die Geschwindigkeit im Gefälle als »Downhill-Tempomat« konstant, ohne dass die Betriebsbremsen zusätzlich betätigt werden müssen. Weitere Informationen zur Retarder-Technologie und zu weiteren Entwicklungen werden vom **14. bis 20. September** auf der IAA Transportation 2026 in Hannover, Stand B06 in Halle 11, gezeigt.

Hersteller aus dieser Kategorie
