



Ford Transit

# An Profil gewonnen

Ford hat den Transit in Optik und Technik gründlich renoviert. Herausgekommen ist mehr als das übliche Facelift, fast schon ein neues Auto.

**L**ange Modellzyklen haben beim Transit Tradition. Und zu dieser Tradition gehört auch, dass Ford so etwa alle 20 Jahre mit einem neuen Transit einen aufregenden Wurf landet. Das war 1965 so, als der Kurzhauber seine Premiere erlebte. 1986 überraschte der Ford mit einer schnittig-glatte Stromform. Und auch jetzt wieder tritt er unübersehbar auf.

Markant ragt die Nase mit kräftigen Querspangen aus dem Gesicht mit den oben angespitzten Scheinwerfern. Hinter den Klarglas-Abdeckungen blickt der Transporter durch eckig eingefasste Lampen, das hat was. Besonders harmonisch

wirkt das neue Gesicht mit dem wahlweise lackierten Stoßfänger-Mittelteil, eher kraftvoll mit Grill in Stoßfänger-Grau. Und mittendrin thront selbstbewusst eine exakt 235 mm breite Ford-Pflaume, die größte der Welt. Dieser Transit reckt als meistgebauter Transporter Europas keck die Nase und hat äußerlich sichtlich an Profil gewonnen.

Die weiteren optischen Änderungen halten sich im Rahmen. Da wäre eine Blende unterhalb der Seitenfenster des Fahrerhauses. Sie verwandelt die Stufe zwischen den Fenstern in eine sanfte Rundung, fast wie früher gewohnt. Dazu glänzt hier silbrig und in großen unüber-

sehbaren Lettern der Modellschriftzug. Dazu gibt's hinten weiße Blinkleuchten als Rahmen der unverändert sachlich-unscheinbaren Heckpartie - geschenkt.

Hinter der stolzen Nase stecken sowohl neue als auch umfangreich überarbeitete Dieselmotoren. Für die frontgetriebenen Varianten des Transit mit Quermotor hat Ford zusammen mit der PSA-Gruppe neue Vierzylindermotoren mit 2,2 l Hubraum für den Quereinbau entwickelt. Common-Rail-Einspritzung, Vierventiltechnik mit neuem Ventiltrieb, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb per Kette - hier wird auf der ganzen Klaviatur moderner Motorentechnik ge-



Ein Transporter mit Gesicht: Der frisch geliftete Ford Transit hat hohen Wiedererkennungswert.



Das Cockpit ist rundum neu, zweifarbig gestaltet und hat an Materialqualität gewonnen.



Der Joystick-Schalthebel flutscht nur so durch die Gassen, je nach Variante mit Fünf- oder Sechsganggetriebe.



Praktisch sind die neuen Ablagen mit Deckel links und rechts auf dem Armaturenbrett.

Der Transit reckt als meistgebauter Transporter Europas keck die Nase und hat sichtlich an Profil gewonnen.

spielt, Voraussetzung auch für die Abgasstufe Euro 4. Die Leistungsspanne reicht von 63 kW (85 PS) bis 96 kW (130 PS). Das Spitzentriebwerk verfügt zur Beruhigung über ein Zweimassenschwungrad und als Dopingmittel über einen Turbolader mit variabler Geometrie.

Schiere Leistungsspitzen sind beim Ford Transit verpönt, bei der Überarbeitung ging's weniger um einen Leistungszuwachs als um mehr Durchzugskraft. Im Ergebnis glänzen die Maschinen mit reichlich Mumm, dies bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen. Das Drehmoment ist jeweils um eine Klasse nach oben gerutscht. Nur merkwürdig, dass der Ölwechsel bei solch fein herausgeputzten Motoren schon nach 25.000 Kilometern fällig ist.

In Leistung und Drehmoment überlappen die neuen kompakten Triebwerke mit den längs eingebauten Motoren für

die gewichtigeren Transit mit Heckantrieb. Diese Aggregate verfügen unverändert über 2,4 l Hubraum und sie profitieren von den gleichen technischen Eingriffen wie ihre kleineren Kollegen. Auch hier ging's weniger um ein paar Pferdestärken an Spitzenleistung als vielmehr

viel Kraft bei niedrigen und mittleren Drehzahlen, also praxisgerechtes Drehmoment an den richtigen Stellen. Also spielen auch diese Triebwerke kräftig mit den Muskeln. Nur bei der stärksten Ausgabe ließen es die Ingenieure bei 375 Nm bewenden, doch damit agiert der Transit

ohnehin in der Champions League. Und dieses Triebwerk wird auch nur alle zwei Jahre oder 50.000 Kilometer zum Service verpflichtet, ein neuer Langstreckenrekord in dieser Klasse.

Den Kraftmeier wird voraussichtlich nur eine kleinere Minderheit der Transit-Käufer wählen. Für alle anderen interessant ist zum Beispiel die mittlere Motorisierung des hinterradgetriebenen Ford mit 85 kW (115 PS) und einem überraschend üppigen maximalen Drehmoment von 320 Nm bereits bei 1.750 Touren. Die Maschine ist ein echter kraftvoller Allrounder, dabei hübsch laufig, elastisch und schon bei wenig Drehzahl durchzugsstark. Und damit ein echter Tipp. Um das bemerkenswert bullige Drehmoment der überarbeiteten 2,4-l-Maschinen zu zähmen, erhielten die zwei stärksten Varianten eine größere Kupplung und sämtliche Hecktriebler ein kräftiger dimensioniertes Differenzial.

Die Kraftübertragung übernimmt bei den Fronttrieblern grundsätzlich ein Fünfganggetriebe. Bei den zwei stärksten Hecktrieblern setzt Ford nun auf Sechsgangaggregate. Der Gangwechsel erfolgt im Trend der Zeit über eine Schaltung mit Joystick. Er wächst relativ hoch aus dem

Kräftigere Motoren und Bremsen machen's möglich: Der Transit mit Frontantrieb reicht jetzt ganz regulär hinauf bis 3,5 Tonnen Gesamtgewicht. In dieser Liga tritt der Ford als Nutzlastriese auf: In Serienausstattung schleppt er bis zu 1.664 kg, wer bietet mehr? Der gleichgroße Hecktriebler stemmt maximal 1.582 kg, mehr kann kein Wettbewerber mit identischem Antriebskonzept.

Neu ist eine Variante für alle, die einen niedrigen Transporter mit viel Platz benötigen: der Kastenwagen mit Frontantrieb, mittlerem Radstand und flachem Dach. Je nach Ausführung pendelt er um 2 m Höhe, das passt für viele Tiefgaragen und Parkhäuser. Der Laderaum misst 7,2 m<sup>3</sup>.

Ebenfalls neu ist eine wahlweise lieferba-

Armaturenbrett heraus und die Schaltung ist von bemerkenswerter Präzision und Leichtgängigkeit gekennzeichnet. Wer's noch komfortabler wünscht, muss abwarten: Für die Hecktriebler kommt wieder ein automatisiertes Getriebe, in Vorbereitung sind außerdem Varianten mit einer Wandlerautomatik.

Parallel mit dem Zuwachs an Muskeln hat auch die Sicherheitstechnik des Tran-

re verstärkte Vorderachse für den Transit mit Heckantrieb. Sie trägt maximal 1.850 kg, eignet sich damit für Einsätze mit ungleich verteilter Ladung und viel Ballast auf der Vorderachse oder Aufbauten mit viel Gewicht vorn, zum Beispiel bei Verwendung des langen Radstands.

Bereits in Aussicht gestellt sind höhere Gesamtgewichte. Reicht der Transit mit Hinterradantrieb und Zwillingsbereifung bisher bis 4,3 t hinauf, so plant Ford als nächsten Schritt eine Erweiterung auf 4,6 t. Damit greift Ford vor allem die schwereren Ausführungen von Mercedes Sprinter, VW Crafter und Iveco Daily an. Es bleibt jedoch an der Hinterachse bei der konventionellen Zwillingsbereifung, Supersingle-Reifen sind nicht vorgesehen.

sit zugelegt: Räder mit 16 Zoll Durchmesser und großen Bremscheiben rundum bedeuten zeitgemäßen Standard, durchweg ABS und elektronische Bremskraftverteilung gab's bisher schon. Der Bremskraftverstärker ist größer dimensioniert, die Bremsen sprechen gut dosierbar an. Der optionale Beifahrerairbag schützt nun beide Passagiere auf einem Doppelsitz, lieferbar sind ebenfalls Seitenairbags. Gegen Aufpreis kommt nun ESP zum Einsatz, das jedoch zunächst nicht für alle Modelle zu haben ist. Die Schleuderbremse verfügt über eine Ladungs- und Schwerpunkterkennung, auch gehören Antriebsschlupfregelung und Bremsassistent dazu – ein Fall fürs Lastenheft von allen, die viel und zügig unterwegs sind.

Damit nicht genug. Das gesamte Fahrwerk der neuen Transit-Generation kennt mehr Präzision als bisher, von der Lenkung bis zur Federung. Neue Stabilisatoren, verringerte Reibung an Radaufhängung und Lenkgetriebe, direktere Übersetzung der Lenkung sowie eine überarbeitete Anlenkung der Federn an der Hinterachse – viel Feinarbeit an diversen Stellen für ein spürbar aktiveres und gleichzeitig komfortableres Fahrverhalten. Neigte sich der Transit bisher zum Beispiel in schneidig angegangenen Kurven stark zur Seite, so umrundet er Biegungen nun hoch erhobenen Hauptes.

Zum höheren Komfortanspruch gesellen sich neue Extras, die ebenfalls nahe am Thema Sicherheit orientiert sind: Ge-

**Neue Fahrdynamik: Ford hat das Fahrwerk rundum überarbeitet. Ergebnis ist eine bisher ungekannte Präzision.**







**Neu ist der 2,2-l-Motor für den Quereinbau in den Fronttrieblern. Die Maschinen haben deutlich an Durchzugskraft gewonnen.**

schwindigkeitsregler, Parkhilfe, Regensensor, Scheinwerfer die sich automatisch einschalten – das alles gab's bisher beim Transit nicht.

Hinter der kräftig renovierten und verjüngten Fassade des Ford Transit steckt außerdem ein komplett neu gestaltetes Cockpit, zweifarbig und optisch luftig ausgeführt. Zwar fallen die unveränderten Innenmaße im Vergleich zu modernen Konkurrenten etwas knapp aus, dies gilt auch für den engen Fußraum mit störendem Radlauf, auch will sich nicht so recht eine passende Sitzposition einstellen. Trotzdem hat der Transit auch hier deutlich an Statur gewonnen.

Becherhalter rahmen das Armaturenbrett ein, die passenden Getränkeflaschen lagern links und rechts darunter. Kleinkram findet oben in geschlossenen Ablagen Platz, Papierkram landet in der Mitte unter einer klappbaren Abdeckung, die ebenso als Pausentisch dient. Mit Ausnahme der Türverkleidungen hat das Material deutlich gewonnen, wirkt weniger spröde als bisher, ist anheimelnder. Geradezu sportlich wirkt gar das kleine und handliche Lenkrad, vor allem in der griffigen Lederausgabe mit metallisch glänzenden Speichen. Das Lenkrad allerdings gibt's nur in starrer Ausführung und die neu gepolsterten Sitze sind nach wie vor nicht der Weisheit letzter Schluss – man sitzt wie auf einem weichen Kissen, mehr auf statt in einem Sitz.

Übrig bleibt der Eindruck neuer Wohnlichkeit, er hängt auch mit der ver-

besserten Geräuschdämmung und verringerten Schwingungen zusammen, mit leiseren Motoren. Man kann sich an Bord des Transit jetzt zivilisiert unterhalten und Radio hören, vorbei ist die Zeit, als die Maschinen schon bei moderaten Drehzahlen und Geschwindigkeiten ins Fahrerhaus brüllten. Beteiligt daran sind auch tendenziell lange Achsübersetzungen mit entsprechend niedrigen Tourenzahlen, Vorteil der elastischen und durchzugsstarken Triebwerke.

Ford kümmerte sich ebenfalls um Details: So muss man sich beim Betätigen der Fernbedienung nicht mehr über eine leere Batterie ärgern: Der Zündschlüssel wird beim Einstecken zum Motorstart automatisch geladen. Und ins Handschuhfach kann man die Hängemappen aus dem Büro einhängen. Die größeren Frachtstücke im Laderaum kommen im Transit unverändert unter, das Frachtabteil entspricht exakt dem bisherigen Modell. Per Knopfdruck auf 180 Grad auf-

**Die Maschinen glänzen mit reichlich Mumm, dies bereits bei sehr niedrigen Drehzahlen.**

schwenkende Hecktüren, sehr viel Platz zwischen den Radkästen, eine unverändert hohe Nutzlast – der Transit macht als Nutztier eine prima Figur. Allerdings ist speziell bei den heckgetriebenen Modellen der Boden ein ganzes Stück nach oben gerutscht – Nachteil der 16-Zoll-Räder bei ansonsten unveränderter Konstruktion. Rund 700 mm liegt der Laderaum über der Fahrbahn, eine hohe Hürde, zu deren Überwindung Haltegriffe an Schiebe- und Hecktür sinnvoll wären.

Auch anderes spart sich Ford, etwa Seitenschutzleisten gegen Rempelen oder einen rutschfesten Belag auf der seitlichen Trittstufe zum Laderaum. Daran wird spürbar, dass auch der kräftig geliftete Transit mit günstigen Preisen locken soll. Ab 17.725 Euro geht's mit dem kleinsten und kompaktesten Kastenwagen los. Und eines ist sichergestellt: Auch die neue Ausgabe des Ford hat wieder das Zeug zu einem langen Modellzyklus. Und ein aufregender Wurf ist der Transporter ebenfalls.

**RANDOLF UNRUH**