



**Ob Transit oder Transit Custom:  
Der neue Diesel steht hier wie dort in  
drei identischen Leistungsstufen  
zur Verfügung.**


# Der Selbstzünder

Ein komplett neuer Dieselmotor für Euro 6, neue Assistenzsysteme, Feinarbeit rund um das Fahrwerk – Ford hat den großen Transit sowie den kompakten Transit Custom gründlich aufgefrischt.

**S**ankt Florian gilt als Schutzheiliger der Feuerwehrleute. Das nach ihm benannte Prinzip klingt indes etwas perfide: Verschon' mein Haus, zünd' andere an. Hier in Transit Custom und Transit geht es sogar um einen Selbstzünder, Ford hat seinen Transportern einen komplett neu entwickelten Dieselmotor mit drei Leistungsstufen spendiert. Er zündet höchst beachtlich.

Gas weg, Drehzahl im zweiten Gang bis auf 1.000 Touren sacken lassen, nun den rechten Fuß voll aufs Gas stemmen. Erst eine

Gedenksekunde, dann zieht der halb ausgeladene 3,5-Tonner Transit kurz etwas bedächtig, danach unaufhaltsam los. Bei 1.500 Touren steht das volle Drehmoment von 405 Nm an. Weiter, das nächste Etappenziel heißt Nenn-drehzahl 3.500 Umdrehungen und 125 kW (170 PS) Leistung. Draufbleiben, der Transit-Motor schnurrt ohne Zucken hoch bis auf 4.500/min. Zwischendrin stört kein Dröhnen, kein Vibrieren, makellos läuft die Maschine durch ihr breites Drehzahlband. Derlei Drehorgien muss man im Alltag nicht haben.



Von wegen  
Sankt-Florian-Prinzip:  
Der neue Dieselmotor in Transit  
Custom und Transit zündet  
höchst beachtlich.



Aber es beeindruckt, was diese Maschine kann, wenn sie denn muss. Zur Entspannung einen Schluck aus der Wasserflasche, sie ist blau eingefärbt, ein Zufall oder der subtile Hinweis auf SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung zur Abgasreinigung?

Könnte sein, Ford hat schließlich eine Menge Gehirnschmalz und Technik in die neue Motorengeneration investiert. Sie löst die kernigen 2,2-Liter ab, die seinerzeit in Zusammenarbeit mit der PSA-Gruppe entwickelt worden waren. Jetzt gibt es haarfeine Achtloch-Einspritzdüsen mit Piezo-Technik, das gönnen sich sonst eher PKW-Hersteller für teure Modelle. Der Sprit wird mit bis zu 2.000 bar Druck eingespritzt und verwirbelt in einem neu gestalteten Brennraum. Den

notwendigen Druck sichert ein kleiner und schnell laufender Turbolader mit variabler Turbinengeometrie.

### Der Custom überrascht

Doch Gas weg, die stärkste Ausführung steht nicht unbedingt ganz oben auf dem Einkaufszettel, schließlich gibt es zwei weitere Leistungsstufen. Also Kontrastprogramm, hinein in den Transit Custom mit der neuen Einstiegsmotorisierung von 77 kW (105 PS). Auch er zeigt bei Niedrigdrehzahlen ein kurzes Abwarten, offensichtlich dämpft die Motorsteuerung, aber dann marschiert der Ford tapfer los. Bei etwa 3.000 Touren ist hier mit dem Leistungszuwachs Schluss, doch bis dahin überrascht der schwächste Transit mit enormer

**Kompakter Motor mit feiner Technik wie etwa Achtloch-Einspritzdüsen mit Piezo-Steuerung und maximal 2.000 bar Einspritzdruck.**

**SCR-Technik mit Adblue ist für die neue Ford-Generation zur Abgasreinigung obligatorisch.**



## Ford Transit: Was sonst noch geschah

Transit und Transit Custom liegen jetzt bei hohem Tempo spürbar ruhiger auf der Straße – dann wird die Servounterstützung zurückgenommen. Außerdem verspricht Ford mehr Komfort bei niedrigen Geschwindigkeiten durch neue Stoßdämpfer an den blattgedephten Hinterachsen, sie sollen schneller und sanfter öffnen. Stichwort Fahrwerk: Die Bus-Varianten des Transit Custom sind jetzt auf Wunsch mit luftgedephter Hinterachse lieferbar. Die Federbälge montiert Ford auf einer langen Schwinge, sie dient ähnlich einer Blattfeder als Achsführung. Für Fahrgestelle wird, so heißt es, ebenfalls eine Luftfeder zusammen mit einem Spezialanbieter entwickelt.

Bei den Assistenzsystemen legt Ford ebenfalls nach. Serienmäßig ist als Bestandteil des ESP ein Seitenwind-Assistent. Falls eine Böe den Transit aus der Bahn zu werfen droht, greift er ab Tempo 80 km/h mit einem Bremszupfer an der passenden Seite ein. Der neue Kollisionswarner (Extra) gibt bei einem drohenden Unfall nicht nur Laut, er greift auch mit einem herzhaften Tritt auf die Bremsen automatisch ein. Zusätzlich verfügt er über eine Fußgängererkennung – Premiere für Transporter.

**Vorteil Transit: neuer großer Bildschirm mit Touchscreen-Oberfläche, das heißt deutlich einfachere Bedienung.**

Auch in Sachen Informations- und Unterhaltungselektronik macht der Transit einen Schritt nach vorn. Beim Transit Custom wächst der Farbmonitor von 3,5 auf 4,0 Zoll Bildschirmdiagonale, es bleibt indes bei der arg gewöhnungsbedürftigen Bedienung über eine unübersichtliche Tastenflut. Besser macht's Ford beim großen Transit: Hier hält zusammen mit einer neuen Konsole ein berührungsempfindlicher Sechs-Zoll-Bildschirm Einzug. Seine Funktionen lassen sich weitgehend intuitiv bedienen.

Zugkraft. Ein Blick auf die Daten klärt die Angelegenheit: Der Motor stemmt 360 Nm auf die Kurbelwelle, das klappt bei vergleichbaren Maschinen erst in Verbindung mit rund 50 Prozent höherer Leistung. Anders formuliert: Bis in den mittleren Drehzahlbereich leistet diese Maschine, was sonst nur deutlich stärkere Triebwerke schaffen – dieser Bulle ist ein echter Tipp. Drehfreude gehört dagegen nicht zu seinen Stärken – geschenkt, hat er nicht nötig.

Der Ford kann sich aufgrund seiner Leistungscharakteristik sogar eine ellenlange Gesamtübersetzung leisten, bei Tempo 100 tourt die Maschine in der höchsten Stufe des serienmäßigen Sechsganggetriebes mit rund 1.700 Umdrehungen. Der Diesel verträgt es problemlos, er verlangt aber eine bewusste Fahrweise mit einem häufigeren Griff zum Schaltheben als anderswo.

Die niedrigen Drehzahlen dank langer Übersetzungen sind auch eine Ursache des niedrigen Geräuschniveaus in der Kabine. Einen weiteren Anteil hat daran das neue Einspritzsystem. Verschwunden ist zum Beispiel das lästige Kaltstartnageln des bisherigen 2,2-Liters. Laut Ford senken auch der neue Zylinderkopf, der steifen Motorblock und die Konstruktion der Ölwanne sowie der Ölpumpe das Geräuschniveau.

Bleibt noch der Motor zwischen den Extremen, der Zweiliter-Turbodiesel mit 96 kW (130 PS). Er ist der Alleskönner im Programm, rupft zunächst beim Anfahren mit der Kuppelung, da fehlt es noch an Feinabstimmung. Dann dreht er williger hoch als sein schwächerer Kollege, aber nicht so temperamentvoll wie die stärkste Variante. Seine Durchzugskraft von 385 Nm reicht wiederum für nahezu alle

**Den Transit Custom mit PKW-Zulassung liefert Ford jetzt auch mit Luftfeder an der Hinterachse, alle Modelle erhalten sanfter abgestimmte Stoßdämpfer.**



Für Kurzstrecken sowie Transporter als Leicht- und Mittelgewichtler bis 3,5 t Gesamtgewicht reicht die Einstiegsmotorisierung völlig aus.

Lebenslagen. Wer nichts falsch machen will, der liegt hier richtig.

Für Kurzstrecken sowie Transporter als Leicht- und Mittelgewichtler bis 3,5 t Gesamtgewicht reicht dagegen die Einstiegsmotorisierung völlig aus. Die Spitzenmotorisierung passt gut zu Kilometerfressern auf schnellen Fernstrecken, zu Anhängerbetrieb und wichtigen Aufbauten oder den gewichtigen Ausführungen des Transit bis 4,7 t.

### Zahnriemenwechsel – hat Zeit ...

Für den Kraftstoffverbrauch verspricht Ford mit der neuen Maschine deutliche Vorteile, bis zu 13 Prozent sollen Transit und Transit

ANZEIGE

**KRAFTSTOFF SPAREN**  
WWW.ABC-AEROLINE.DE

**AERO abc LINE**

**20%**

Custom günstiger liegen – die aufwändige neue Technik soll sich auszahlen. Laut Norm erreichen die Modelle kombiniert aus Stadt- und außerstädtischem Spritkonsum zwischen 6,7 und 7,4 l/100 km. Offensichtlich vermeidet Ford die Angabe von Fabelwerten, auch wenn die Daten unverändert optimistisch erscheinen. Deutlicher Pluspunkt: Im Unterschied zu anderen Herstellern verzichtet Ford auf ein kleineres Tankvolumen, es beläuft sich unverändert auf 80 Liter Diesel.

Weitere Punkte tragen zur Wirtschaftlichkeit bei, etwa sehr lange Wartungsintervalle bis 60.000 Kilometer oder zwei Jahre, auch



Allein eine zarte Chromspange im unteren Lufteinlass unterscheidet die neuen Modelle optisch von ihren Vorgängern.

der Wechsel des Zahnriemens nur alle zehn Jahre oder 240.000 Kilometer. Geld kostet dagegen der erhöhte Aufwand für die Abgasreinigung, Ford beziffert den Zuschlag mit netto rund 1.000 Euro. Schließlich geht Ford hier aufs Ganze: SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung ergibt Abgase entsprechend dem ab September verpflichtenden Reinheitsgebot Euro 6 für Transporter. 21 Liter Adblue schwappen an Bord, das erhöht einschließlich der dazugehörigen Technik auch das Mehrgewicht der neuen Modellgeneration um 20 bis 40 kg. Gleichzeitig nennt Ford eine ansehnliche Reichweite von rund 10.000 Kilometern für Adblue.

Ford hat außerdem noch einen weiteren Pfeil im Köcher: Die beiden stärkeren Ausführungen von Transit Custom und Transit mit Frontantrieb wird es etwa zum Jahreswechsel auf Wunsch auch mit Automatikgetriebe geben. Mit sechs Gängen entspricht es zwar nicht ganz dem aktuellen Trend zu vielstufigen Getrieben, doch das Manko könnte das wichtige Drehmoment der neuen Motoren wettmachen. Schon bisher galten die Ford-Motoren als drehmomentstark, jetzt haben sie nochmals tüchtig zugelegt und auch die Leistungscharakteristik verbessert, abgesehen vom etwas matten Start bei extrem niedrigen Touren. Zu erkennen ist die neue Generation äußerlich erst auf den zweiten, dritten Blick: Allein eine zarte Chromspange im unteren Lufteinlass macht den Unterschied von neu zu alt deutlich. Alles andere erledigen Transit Custom und Transit, in dem sie besonders feurig antreten. **Randolf Unruh**

# Kleben Sie sich eine ...



Artikelnr. 4610

**... gute Qualität an die gewünschten Stellen!**

#### Hauptanwendung

- Befestigen von Abdeckmaterialien
- Bündeln, Verschließen, Verpacken und weitere Anwendungen
- Universeller Einsatz in Industrie und Handwerk

Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.  
**Einsatzbereiche:** Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den **Aktionscode „TesaKFZ2016“** an!

Schmalz GmbH & Co. KG  
Oberste-Wilms-Str. 12, 44309 Dortmund  
schmalz@schmalz-online.de  
www.schmalz-online.de

**Schmalz**