



Ford Transit mit 200 PS

# Diesel in Nadelstreifen

Mit 200 PS und 470 Nm Drehmoment fährt der Transit als stärkster Transporter Europas vor.

Ford dreht dem Wettbewerb eine lange Nase: 200 PS und 470 Nm heißen die Eckdaten des stärksten Transporters Europas.

**D**as Tier im Transit wird bereits beim Anlassen wach: Statt des etwas bärbeißig-rauen Vierzylinders mit 2,4 Liter Hubraum erwacht in diesem Transit-Hecktriebler ein eleganter Fünfzylinder mit 3,2 Liter Hubvolumen zum Leben. Der leicht sägende und turbinenartige Klang hat eine ganz andere Qualität, mischt seinen Sound aus Kraft und Laufkultur. Es folgt beim Anfahren eine explosive Kraftentfaltung, wie sie kein anderer 3,5-Tonner zustande bringt: Der Transit schnellert nach vorn wie ein Raubtier auf der Jagd nach Beute. Dieser wuchtige, gut zwei Tonnen schwere Blechberg von einem Kastenwagen erreicht im Ex-

trempfall in 11,1 Sekunden die Marke von 100 km/h. Und der Fahrer kommt mit dem Schalten kaum hinterher. Doch trotzdem aller Eile: Hier wütet keine rohe Gewalt. Nicht mal peinliche Hüpfert gibt's beim Start oder ein Absterben des Motors, wie man's von anderen Transit kennt. Stattdessen ein perfektes Zusammenspiel von Kupplung und Gas. Trotz aller Wucht kein ungehobeltes Benehmen, kein ungestümes Anrennen – dieser Ford setzt seine mächtige Kraft sehr gezielt und wohl dosiert ein, dazu gleichmäßig, das hat echte Klasse. Erschien das bisherige Spitzentriebwerk, der Vierzylinder mit 140 PS und 375 Nm arg ruppig, so tritt der Fünfzylinder mit 200 PS

und 470 Nm auf wie ein Diesel in Nadelstreifen.

Dabei basiert die Maschine im stärksten Transporter Europas auf dem rauen Vierzylinder: Ford hat dessen Hub auf gut 100 mm vergrößert und einen fünften Zylinder spendiert. Common-Rail-Einspritzung und einen Turbolader mit variabler Schaufelgeometrie kannte der Diesel bereits. Entwickelt wurde das Triebwerk in der Türkei, dort wird es auch gefertigt, wie der komplette Transit.

Wenn die 470 Nm Drehmoment anreißen, ist die Urgewalt der Maschine faszinierend.

**Sieben Zentimeter mehr.** Zu den schwierigen Aufgaben gehörte es, das deutlich größere Aggregat überhaupt im Ford unterzubringen. Für den längs eingebauten Motor zog Ford deshalb die Kühlermaske weiter nach vorn heraus und spendierte einen neuen, jetzt einteiligen Stoßfänger. Damit ist der Muskelmann gegenüber dem gewöhnlichen Transit um 7 cm gewachsen. Die neue Nase ist, mit Ausnahme eines dezenten Schriftzugs am Heck, das einzige optische Erkennungsmerkmal des stärksten Ford.

Aufgrund der anderen Maße und Gewichte sowie der veränderten Gewichtsverteilung – der Diesel wiegt stattliche 254 kg – überarbeitete Ford die Motoraufhängung sowie ebenfalls die Radaufhängung. Verstärkungsrippen an der Ansaugseite verhindern lästige Schwingungen. Das größere Kühlsystem, ein üppiger Ölhaushalt von 12,3 Litern, eine verstärkte Kupplung und ein kräftigeres Getriebe sowie ein zweiter Schalldämpfer zählen ebenfalls zu den Änderungen. Macht zusammen ein Mehrgewicht von rund 90 kg zum Ausgangsmodell, der vergleichsweise leichte Transit kann's verkraften.

Und wenn die 470 Nm Drehmoment anreißen, sind sowieso alle sachlichen Argumente in Kilo, Zentimeter und Euro ohne Wert: Die Urgewalt der Maschine ist einfach faszinierend. Schon bei kaum mehr als lächerlichen 1.000 Umdrehungen bringt's der Motor auf kräftige 300

Nm Drehmoment, zwischen 1.700 und 2.500 Touren steht die volle Zugkraft an. Ob der Transit nun beladen ist oder nicht, das spielt für diesen Kraftprotz keine Rolle. Nur fest verzurrt sollte die Fracht sein, sonst verlässt sie den Ford beim Beschleunigen durch die Hecktüren.

**Entfesselt loslegen.** Die sechs präzise zu schaltenden Gänge sind angesichts des Prachtexemplars unter der Haube purer Luxus, drei Gänge täten's auch: Anfahren klappt problemlos in Stufe zwei, weiter geht's über vier nach sechs. Dann orgelt der Ford mit gut 1.000 Touren durch die Stadt, wartet nur aufs Schild am Ortsende, um wie entfesselt loszulegen. Ford unterstützt den Motor unnötigerweise durch kurze Übersetzung: Bei Tempo 100 tourt der Motor im höchsten Gang mit 2.400 Umdrehungen. Für dieses Triebwerk in einem freilaufenden 3,5-Tonner viel zu viel, es sei denn, er schleppt klotzige Aufbauten oder deftige Anhänger. Doch statt einer längeren Achse steht nur eine nochmals kürzere Übersetzung zur Wahl – bitte nachbessern, wenigstens für die aerodynamisch günstigen geschlossenen Aufbauten. Arbeiten doch schwächere Transit-Modelle bei teils deutlich niedrigeren Drehzahlen.

Auch aufs Fahrwerk des heißesten Transit könnten die Ingenieure nochmals einen Blick werfen, es stößt bei allzu genussfreudigen Fahrern an Grenzen. Wer mit dem beladenen Transit flott über die Landstraßen pfeift, entdeckt beim Super-Transit in flotten Kurven unversehens eine heftige Neigung zum Übersteuern. Das serienmäßige ESP dämmt Ausbruchversuche erst dann, wenn's Fahrer und Beifahrer längst ausgesprochen unwohl ist. Der bärenstarke Transit ist eben trotz dicker Muskeln kein Sport-, sondern ein Spurtwagen. Er ebnet unterwegs jede Steigung mühelos ein, tritt souverän an. Auf der Autobahn verhindert neben der

## Transit für die Seele

Einen Formel-1-Motor eingebaut, riesenlange Stretch-Versionen entwickelt – was hat Ford mit dem Transit nicht schon alles für schräge Dinge angestellt. Jetzt folgt mit dem Transit Sportvan die Fuchsschwanz-Ausgabe für Dienstleister im Kastenwagen.

Gewaltige 18-Zoll-Aluminiumräder mit breiten 235/45er Reifen unter verbreiterten Radläufen, markanter Frontspoiler und auffallende seitliche Schwellerleisten, Heckschürze und eine mächtige Aufpuffblende – der Transit Sportvan lässt keinen Zuschauer unbeeindruckt. Krönung ist der breite weiße Doppelzierstreifen längs über die Karosserie – noch nie war der Transit so extrovertiert wie heute. Der optisch getunte Kastenwagen ist ernst gemeint, aus einer ersten Sonderauflage mit 500 Stück entwickelt sich jetzt eine lockere Serienfertigung, verkauft über ausgewählte Ford-Händler mit einem Herz für außergewöhnliche Autos.

Basis ist durchweg der frontgetriebene Transit 260 mit nur 2,6 Tonnen Gesamtgewicht – viel mehr lässt die eingeschränkte Tragfähigkeit der Gummiwalzen nicht zu. Unter der Motorhaube steckt die neue stärkste Variante des Diesels mit 2,2 Liter Hubraum: 103 kW (140 PS) leistet

die Maschine. Wichtiger als ein Zuwachs um

KFZ-Anzeiger xx/2007 - Stünings Medien GmbH, K

zehn Pferdestärken gegenüber dem Vorgänger ist ein Plus von 40 auf jetzt 350 Nm Drehmoment.

Die Zugkraft allerdings machte sich während einer ersten Testrunde ein wenig rar: Übermäßig lang übersetzt, fehlt's ausgerechnet dem optisch wildesten Ford ein wenig an Temperament. Verbunden ist die Maschine mit einem neuen Sechsgang-Schaltgetriebe, nach Art des Hauses präzise zu bedienen. Ebenfalls verdient sich das Fahrwerk des Sportvan ein Kompliment: Mit den superbreiten Reifen saugt sich der Ford regelrecht auf der Fahrbahn fast. Gleichzeitig läuft er weiterhin willig geradeaus und ist gekennzeichnet durch einen überraschend guten Fahrkomfort.

Eine offizielle Preisliste für den Sportvan gibt es nicht, dieser Transit wird unter der Ladentheke gehandelt. Netto 28.400 Euro kostet das Vergnügen, angereichert durch eine Komplettausstattung mit Klimaanlage, CD-Radio mit Wechsler und diversen weiteren Zutaten. Eingehüllt ist alles in die einheitliche Farbe Indianapolis-Blau. Und in breite weiße Doppelzierstreifen. Und wer mehr auf den Motor schaut



kurzen Übersetzung die allseits gewohnte Begrenzung auf Tempo 160, dass der Fahrer über die Stränge schlägt. Das kraftvolle Tier unter der Motorhaube ist eben gezähmt und benimmt sich dann besonders gesittet, wenn es die Zügel des Fahrers spürt. Der Preis für dieses tierische Vergnügen ist nicht von Pappe: Net-

to 2.150 Euro beträgt der Zuschlag. Angesichts von Aufwand und Leistung kein billiges Vergnügen. Aber ein tolles.

**RANDOLF UNRUH**

**Alle Tests und Fahrberichte auch unter [www.kfz-anzeiger.com](http://www.kfz-anzeiger.com)**

