

Da gucken sie mit großen Augen: der Transit von damals in die moderne Welt, der Fahrer von heute aus dem schmucken alten Transporter



Kleine Außenspiegel, dahinter ein Dreiecksfenster – im Transit von damals fehlt es nicht an Frischluft.

Wie die **Feuerwehr**

Im Transporter unterwegs ohne Servohilfen, ohne alle Sicherheits- und Komfortfeatures, ohne Turbodiesel – wie geht das eigentlich?

Vor ein paar Jahrzehnten müssen die Menschen bedeutend kleiner gewesen sein. Oder wie ist es zu erklären, wenn zwischen Sitzfläche und Dach, zwischen Gaspedal und Rückenlehne, zwischen Tür und Sitz nur gerade soviel Platz bleibt, dass sich ein – zugeben – überdurchschnittlich gewachsener Mitteleuropäer eingezwängt fühlt wie der Hering in der Dose? Laut scheppert die Tür ins Schloss, das Abenteuer kann beginnen. Wie war das mit dem Starten eines Benziners von anno dunnemals?

Hier ganz einfach: Zündung ein, Kupplung treten, einmal das Gas durchtreten, Zündschlüssel drehen – schon läuft der Vierzylinder zwischen Fahrer- und Beifahrersitz. Wobei, was heißt hier laufen? Er knurrt und rumort, er bellt und dröhnt, zeigt eine akustische Präsenz, wie sie heute nicht einmal kernige Direkteinspritzer-Diesels erreichen. Kein Wunder, rundum in diesem Transit der ersten Generation des Jahrgangs 1963 ist nichts als nacktes Blech zu sehen. Der kernige Reihenvierzylinder, auch für damalige Zei-

ten beileibe kein Ausbund an Laufkultur, sitzt mitten in einem großen Resonanzkörper.

Feststellbremse mit einem leichten Dreh am Knebelgriff lösen, die senkrecht aufragende Stange verschwindet im Gehäuse von Motor und Getriebe. Der Schalthebel in Form eines Krummholzes für das Getriebe mit seinem leicht schräg versetzten Schaltbild flutscht nicht gerade präzise aber leichtgängig in die richtige Gasse, die Kupplung kommt etwas spät, doch dann geht's los. Der 40 Jahre

alte Ford zeigt nicht nur durch seine leuchtend rote Lackierung, sondern auch mit seinem Temperament, was Sache ist: Er geht sprichwörtlich ab wie die Feuerwehr. 55 PS aus 1,5 l Hubraum, das ist, unterstützt durch eine sehr kurze Übersetzung, schon ein Wort bei nur 1.150 kg Leergewicht. Der Ford rennt temperamentvoll los, der Fahrer kommt mit dem Schalten der vier Gänge kaum hinterher. Dann stromert der Kölner, inzwischen auf Temperatur gekommen, neugierig über die Ausfallstraße.

Zeit für einen Rundblick in der Kabine: Die Armaturentafel besteht aus einer einzigen großen und blechernen Ablage, das dürre Lenkrad mit seinen drei Speichen spießt aufdringlich in Richtung Fahrer. Heizung? Theoretisch ja, ein Dreh am Knopf ganz vorne auf der Haube des mitten im Fahrerhaus montierten Motors, den Gebläseschalter irgendwo gefunden, schon haucht es mild und lauwarm aus zwei blechernen Ausströmern in Richtung Frontscheibe.

Aber in diesem Oldie wird einem ganz von alleine warm ums Herz. Die Armaturen? Richtig süß. Auf der Lenksäule hocken in einem blechernen Kasten Tacho, Kilometerzähler, Tankanzeige und Kühlwasserthermometer. Mehr braucht der Mensch nicht, denn geschaltet wird nach Gehör – so lange die Ohren in dieser rollenden Blechdose noch nicht taub sind. Der Zugschalter oben links auf dem Instrumentengehäuse steht für „L“ wie Licht, der oben rechts für „W“ wie Wischer. Dann gibt's noch ein paar feuerwehrtypische Bedienungselemente für Martinshorn (übertönt sogar den Motor) und Rundumkennleuchte, einen winzigen Aschenbecher, immerhin einen Haltegriff und eine Fußstütze für den Beifahrer – Feierabend. Falsch: Damals hatten Autos noch ein nettes Detail: Dreiecksfenster für eine nicht geräusch-, aber sehr solide zugfreie Be- und Entlüftung. Eigentlich schade, dass es so etwas nicht mehr gibt.

Kopfstützen und Gurte? Fehlanzeige. Besser nicht dran denken, dass einem in dieser Büchse etwas passieren könnte. Hier kann man sich auf nichts verlassen, hier muss der Fahrer noch Acht geben. Eine Art Fahrverhalten hat das frontlastige Vehikel mit seinem kurzen Radstand und



(oben) Ein Arbeitsplatz von gestern: Nacktes Blech umgibt den Fahrer, der Motor fährt als Beifahrer in der Kabine mit.
(unten) Die Instrumente vermitteln nur Basiswissen. Immerhin reicht der Tacho optimistisch bis Tempo 140 – besser nicht probieren. Zugschalter für Licht und Wischer



Hinterradantrieb auch. Aber eine Beschreibung fällt denen schwer, die den gemütlich-sicheren Transit Modelljahrgang 2004 kennen. Bremsen? Serienmäßig. Aber die Wirkung wollen wir heute nicht ausprobieren. Also, schön sachte vorwärts und Abstand halten, und immer

wieder mal die Fahrtrichtung mit der arg schlabbrigen aber überraschend leichtgängigen Lenkung korrigieren. Der Geradeauslauf muss erst nach diesem Transit erfunden worden sein.

Zugegeben: As die erste Ausgabe dieses Transporters 1953 auf die Welt kam, da hatten die Leute andere Sorgen. Ein billiger kleiner Laster im damaligen PKW-Mittelklasseformat musste her, um

die ersten zarten Pflänzchen des Wirtschaftswunders zu transportieren. Nur vierdreißig misst der erste Ford-Transporter in der Länge, er ist knapp 2 m hoch wie seine modernen Nachfahren, aber mit nur gut einssiebzig Breite drahtig gebaut – die Hüften tragen keinen Wohlstandsspeck, der kam erst mit seinem Nachfolger. Deshalb schaufelt dieser Transit in dieser Variante hier als FK 1250 auch mehr als eine Tonne Ladung weg – das verlangt heute, Jahrzehnte später, nach viel stämmigeren automobilen Zeitgenossen. FK? Die zwei Buchstaben stehen simpel für die Herkunft des Arbeitstiers: Ford Köln.

Zum Schluss gibt es noch eine Überraschung nach einem letzten Blick in die großen treuen Augen des gutmütigen Arbeitstiers: Diese Sicken unten an der Seite des Transit, irgendwie kommen sie bekannt vor. Na klar, der aktuelle Ford Transit Connect, im Format ein direkter Nachfahre des ersten Transit, er zeigt sie ebenfalls auf seiner Flanke. Und übrigens: Vor 50 Jahren waren nicht nur die Transporter, sondern auch die Menschen tatsächlich ein wenig kleiner. Viel kleiner waren die Ansprüche. **RANDOLF UNRUH**