



Technisches Hilfswerk

Er ist schnittig, gut ausgestattet und sicher. Er steckt voller Technik-Finessen. Was hat der neue Transit als Kastenwagen wirklich auf dem Kasten?

Sanft mahndend zupft die Technik am Lenkrad, wenn der Transporter eine Begrenzungslinie touchiert. Spritraubender Kavaliertart an der Ampel? Elektronische Heinzelmännchen lassen überschäumendes Temperament gar nicht erst entstehen. Und eine serienmäßige Start-Stopp-Anlage schaltet konsequent den Motor im Stand ab und begrenzt das Tempo auf der Autobahn. Ford setzt beim neuen Transit Custom konsequent auf elektronische Helfer. Nicht nur das: Unterwegs registriert das Auge eine gepflegte Verarbeitung, streicht die Hand über hautsympathisches Material. Der Transit ist ein Anderer geworden, hat sich von der Blechdose auf Rädern zum hochmodernen Transporter gewandelt.

Der Blick des sportlich gebauten Neuen ist grimmig und signalisiert: Hier hat sich jemand etwas vorgenommen. Der Transit Custom zielt auf den VW Transporter, teilt ebenso gegen Mercedes Vito und andere Etablierte kräftige Ellenbogenstöße aus. Ford verzichtet als einziger Transporterhersteller auf Kooperationen. Und hat deshalb mit dem neuen und betont schnittigen Transit Custom einen sehr markentypischen Transporter auf Kiel gelegt.

Dazu zählt die Bedienung: Der Begriff „gewöhnungsbedürftig“ klingt fast untertrie-

ben – die Entwickler haben eine Fülle von Tasten über das Armaturenbrett geschüttet. Wer aktuelle Ford-PKW kennt, fühlt sich sofort zu Hause. VW-Fahrer aber fallen in kurze Schockstarre, wenn sie bei der ersten Bedienung des Lichtschalters oder des Radios in die Bedienungsanleitung schauen müssen. Die Fülle der Lenkradtasten in den gehobenen Ausführungen erinnert bei dezenter Nachtbeleuchtung an einen kräftig illuminierten Weihnachtsbaum. Und was soll das? Die Einstellung der Regler von Heizung und Lüftung ist vom Fahrersitz aus kaum zu erkennen.

Günstig beim Ausstattungsvergleich

Doch auf der Habenseite des Cockpits stehen prima Uhren mit den markentypischen blauen Zeigern, zwischendrin ein ambitionierter Bordcomputer mit perfekter Ablesbarkeit. Dazu zahlreiche kleine und große Ablagen, Außenspiegel mit separatem Weitwinkelglas links wie rechts. Eine weit ins Dach gezogene Frontscheibe prägt die Silhouette und fördert die Rundumsicht, bereitet beim Eiskratzen und Putzen aber kein Vergnügen. Schmetterlingswischer geben ein riesiges Sichtfeld. Eher lästig ist die Dachantenne für einen Transporter knapp unterhalb der 2-m-Linie.



Der Transit Custom trägt den aktuellen Trapez-Grill von Ford. Der Blick ist angriffslustig. Typisch ist die steil ansteigende Gürtellinie. Die Rückleuchten sind zugunsten der Türöffnung schlank gehalten.

Zwar fällt der Fußraum immer noch etwas eng aus, doch generell hat die Bewegungsfreiheit enorm gewonnen. Und die Sitze verdienen jetzt ihren Namen: gut geformt, langstreckentauglich gepolstert, vielfach verstellbar wie auch das Lenkrad. Obendrein gibt's eine schnell ansprechende Heizung, das kann nicht jeder Transporter von sich behaupten.

Ein Beifahrer-Doppelsitz mit großer Truhe und Durchlademöglichkeit gehört zur umfangreichen Serienausstattung. Ford lässt sich nicht lumpen: Was hier mit Understatement „Basis“ heißt, gilt anderswo als Luxuskalesche. Beispiele gefällig? CD-Radio, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber, verstellbares Lenkrad, Beifahrer-Doppelsitz Heckflügeltüren, verkleideter Laderaum, gleich zwei Startbatterien – die Liste ließe sich fortsetzen. Auch das selten gewordene Reserverad ist an Bord. Erscheint der neue Ford beim ersten Blick auf die Preisliste nicht gerade als Sonderangebot, so entpuppt er sich beim Ausstattungsvergleich als ausgesprochen günstig. Wer sich was Feines gönnt, wählt die Variante „Trend“, fährt mit Klimaanlage, Temporegler, Lederlenkrad, elektrisch verstellbaren Spiegeln und mancherlei Chichi bestens ausstaffiert durchs Berufsleben.

GEISELWIND ist immer eine Reise wert!



ErlebnisRasthof & Eventzentrum

Nahe an der Autobahn und doch ruhig gelegen inmitten der herrlichen Wälder des Naturpark Steigerwald.



Gemütliches Restaurant 24h

Unser Restaurant verfügt über 270 Sitzplätze und warme Küche von 0-24 Uhr. Busreisende sind uns herzlich willkommen (gerne mit Voranmeldung unter 09556-18133).



Hotel Strohofer mit Wellness

Komfortables Hotel, Rezeption 24h. Mit Schwimmbad, Sauna & Dampfbad. Busreisen Willkommen! Parkplätze direkt am Haus und überdachte Kofferramschlagplätze sind vorhanden.



NEU: FitnessStudio

Für Hotelgäste kostenlos nutzbar. Täglich geöffnet von 6 - 22 Uhr. Die Circulargeräte von Gym80 sind der perfekte Einstieg, auch für Anfänger und Senioren.



Konzert mit Übernachtung

Das perfekte Wochenende! Gemütlich anreisen, beim Wellness entspannen, das Konzert genießen bis zum Ende und anschließend gleich nebenan im Hotel Strohofer gemütlich ausschlafen.

Schon ab 29,00 € p.P. im DZ



Riesiges Open Air Gelände

& Konzerthallen für Veranstaltungen aller Art wie Messen, Konzerte oder Festivals. Perfekte Infrastruktur und Organisation aus einer Hand.



Trucker- & CountryFestival

4 Tage mit bester Countrymusic und buntem Festivalprogramm für die ganze Familie. Erleben Sie 1.000 der schönsten Show Trucks aus ganz Europa, 200qm Modell-Truck-Anlage, Kinderland mit tollen Spielmöglichkeiten, Bobby-Car Parcours für Kinder & Eltern, großem Country-Markt und CampGround mit Südstaatenflair. Der Eintritt zum Festgelände ist frei.



Die ökumenische Autobahnkirche

„Licht auf unserem Weg“ ist rund um die Uhr geöffnet. Gönnen Sie sich einen Moment der Ruhe und schöpfen Sie neue Kraft. Andachten & Führungen sind jederzeit möglich.

Autohof Strohofer GmbH • ErlebnisRasthof
Scheinfelder Straße 15-23 • 96160 Geiselwind
www.eventzentrum-geiselwind.de • www.hotel-strohofer.de

Fakten kompakt Ford Transit Custom



Prima Instrumente und ein informativer und gut ablesbarer Bordcomputer

Technische Daten

Maße und Gewichte

5.339 x 1.986 x 1.977 mm (L/B/H)
 Radstand: 3.300 mm
 Wendekreis: 13,4 m
 Breite/Höhe Schiebetür: 1.030/1.320 mm; Breite/Höhe Hecktür: 1.400/1.340 mm; Laderaum über Fahrbahn: 589 mm
 Laderaum (L/B/H): 2.922/1.775/1.406 mm
 Breite zw. den Radkästen: 1.390 mm
 Ladevolumen: 6,2 m³ (VDA-Norm)
 Leergewicht Testwagen: 2.140 kg
 Nutzlast: 960 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht: 3.100 kg
 Zul. Achslast vorn/hinten: 1.700/1.725 kg; Anhängelast bei 12 Prozent Steigung: 2.200 kg
 Zul. Zuggesamtgewicht: 4.600 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 86,0/94,6 mm, Hubraum 2.198 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 3.500/min, maximales

Drehmoment 350 Nm bei 1.450–2.000/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73/1,86/1,12/0,78/0,84/0,68, R-Gang 4,23, Übersetzung Antriebsachse 4,19 (Gänge I-IV) bzw. 3,10 (V/VI). Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Federung: Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Wartung/Garantie

Wartung: max. 50.000 km/2 Jahre
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie

ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Bis zu zwölf Jahre europaweite Mobilitätsgarantie.

Preis

Ford Transit Custom 310L2
28.450 Euro ohne Mehrwertsteuer

Messwerte KFZ-Anzeiger 08/2013

Beschleunigung:
 0–50 km/h 6,2 s
 0–80 km/h 12,0 s
 0–100 km/h 17,4 s
Elastizität:
 60–80 km/h (IV/V) 5,4/7,4 s
 60–100 km/h (IV/V) 13,4/14,9 s
 80–120 km/h nicht messbar
 Höchstgeschwindigkeit: 157 km/h
 Innengeräusche:
 Stand/50/100 km/h:
 55/62/67 db(A)
 Kraftstoffverbrauch:
 Normverbrauch innerorts / außerorts / kombiniert:
 7,3/6,6/6,9 l/100 km
 CO₂-Emission kombiniert:
 183 g/km
 Teststrecke beladen: 8,6 l/100 km
 Testverbrauch min./max.:
 7,8–11,4 l/100 km



Was unser Tester sagt

Fahrerhaus

+ Gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, Platzangebot zufriedenstellend, zahlreiche Ablagen, herausragende Ausstattung.

- Sehr gewöhnungsbedürftige Bedienung.

Antrieb

+ Durchzugsstarker Motor, leichtgängige und präzise Schaltung, Spritsparteknik serienmäßig.

- Für Kurz- und Mittelstrecken zu lange Gesamtübersetzung.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Sicheres Fahrwerk, ESP serienmäßig, auch beladen guter Komfort und hohe Fahrsicherheit, präzise Lenkung.

- Leer straffe Abstimmung, Poltergeräusche
Stünings Medien GmbH · Krefeld · www.kfz-anzeiger.com

Laderaum

+ Zurrösen geschickt angebracht, Boden und Seitenwände verkleidet, Durchlademöglichkeit, empfehlenswerte LED-Beleuchtung, einfache Erweiterung Hecktüren, leise Schiebetüren.

- Seitlich keine Trittstufe, Bügel Hecktüren kosten innen Platz.

Kosten

+ Dichtes Servicenetz, voraussichtlich einfacher Wiederverkauf, sehr lange Wartungsintervalle, sehr umfangreiche Serienausstattung

- Grundpreis hoch

Der Nutzen kommt nicht zu kurz: handfeste Türgriffe, leise öffnende und aufgerissen sicher verriegelte Schiebetüren, einfache, wenn auch etwas platzraubende Entriegelung der Hecktür. Im Frachtabteil seitliche Zurrösen mit geschicktem Abstand zum Boden, enormer Abstand zwischen den Radkästen – hier waren Praktiker am Werk. Da verzeiht man ihnen vielleicht den Entfall einer seitlichen Trittstufe – gut 50 cm Abstand zum Boden sind nicht ohne. Immerhin spendiert Ford einen kräftigen Haltegriff. Eine Wucht ist die aufpreispflichtige LED-Beleuchtung des Laderaums: Mit ihr ist's taghell im Heck, prima nicht nur für Werkstattwagen.

Die reichhaltige Ausstattung drückt nicht übermäßig auf die Waage. Der Testwagen mit langem Radstand, Anhängerkupplung und reichlich Zierrat durfte als 3,1-Tonner immerhin knapp eine Tonne schleppen. Sympathisch: Die zulässigen Achslasten bieten reichliche Reserven.

Riesenlange Wartungsintervalle

Gleiches trifft auch das Fahrwerk zu. Mit Starrachse und Blattfedern ist die Hinterachse für die Liga des Transit Custom ungewöhnlich rustikal konstruiert. Des Rätsels Lösung: Viele Komponenten des Transit Custom finden auch beim gewichtigeren Bruder Verwendung, dem kommenden Transit als 3,5-Tonner. Entsprechend reagiert das Fahrwerk bei leerem Frachtabteil auf Bodenunebenheiten etwas harsch und poltrig. Je mehr Ballast man jedoch dem Ford aufbürdet, umso mehr blüht er auf. Bis er dann vollbeladen überraschend schneidig und unbeirrt durch die Kurven zieht, auch bei schnellen Spurwechseln nicht ins Straucheln gerät. ESP ist serienmäßig an Bord, bleibt jedoch weitgehend arbeitslos. Zu alledem passt die präzise, aber nicht nervöse Lenkung, die allenfalls ein wenig Fahrbahnkontakt vermissen lässt. Ja, und wendig ist der Ford in Längsausführung auch nicht gerade – mit 16-Zoll-Bereifung wächst der Wendekreis auf gut 13 m.

Unter der kurzen Motorhaube steckt ein guter Bekannter, der 2,2-l-Vierzylinder. Hier fährt der Turbodiesel mit 92 kW (125 PS) Leistung vor, angesichts von 350 Nm Drehmoment fehlt es nicht an Kraft. Sie sitzt an der richtigen Stelle: Ist ein spürbares Turboloch durchschritten, entpuppt sich der Diesel ab etwa 1.500 Touren als antrittsstark, in den unteren Gängen fast als explosiv. Dank eines Zweimassen-Schwungrads läuft das Triebwerk nahezu vibrationsfrei und gleichmäßig. Da ist ihm nachzusehen, dass Drehfreude nicht zu seinen Stärken zählt. Auch ein minimales Schütteln bei viel Last um 1.300 Touren zeigt die Grenzen der Verträglichkeit.



Gut ausgestattete Fahrerkabine, ansehnliche Qualität. Die Bedienung erfordert Gewöhnung.

Aber zwischen 1.500 und gut 3.000 Touren ist der Transit richtig gut. Und mit riesenlangen Wartungsintervallen bleibt er ein seltener Gast in der Werkstatt.

Ford koppelt den Diesel grundsätzlich mit einem Sechsganggetriebe und ellenlangen Übersetzungen. Prompt schnurrt der Transit Custom bei Tempo 100 mit nur 1.600 Touren und bei Höchstgeschwindigkeit von abgeregelt 160 Sachen mit gemütlichen 2.500 Umdrehungen dahin. Das führt zu Ruhe an Bord, auch zu einer gelassenen Fahrweise auf flachen und leicht hügeligen Strecken. Geht's in die Berge oder auf Landstraßen, muss der Fahrer indes häufiger zum Schalthebel greifen. Angesichts der vorbildlich leichtgängigen und präzisen Schaltung bedeutet dies weniger Last als Vergnügen. Trotzdem hat die Spurübersetzung ihre Tücken, zum Beispiel beim großen Sprung von Gang eins nach zwei. Und Kurzstreckenfahrer werden nie bis zur höchste Stufe kommen.

Rigoros ist die Spartechnik des Ford. Start-Stopp ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Begrenzer auf Tempo 110. Beides lässt sich per Tastendruck überbrücken, ist jedoch nach den nächsten Motorstart wieder automatisch aktiv. Und führt zu Fabelwerten beim Normverbrauch.

In der Realität erreicht der neue Ford zwar gute, jedoch keine überragenden Verbrauchswerte – die Normwerte sind unerreichbar. Beladen pendelt er sich bei etwa 9 l/100 km ein. Die Teststrecke absolvierte er mit 8,6 l/100 km – gefahren inklusive Begrenzer. Wird der Autobahnabschnitt ohne Limiter voll gefahren, kommt insgesamt etwa ein Liter mehr heraus. Wer die Autobahn separat betrachtet, landet mit Begrenzer bei 8,4 l, bei voller Fahrt in den erlaubten Regionen 10,9 l/100 km – Zeit ist Geld, auch gesparte Zeit.

Doch ganz gleich, ob schnell oder zurückhaltend bewegt, der neue Transit Custom fährt immer auf Scheinwerferhöhe mit den Etablierten. Er ist ein Anderer geworden, sogar ein richtig Guter.

Randolf Unruh



Der Laderaum ist ab Werk am Boden und bis auf halber Höhe der Seitenwände verkleidet, der Platz zwischen den Radkästen enorm groß.

Rigoros ist die Spartechnik des Ford. Start-Stopp ist ebenso serienmäßig an Bord wie ein Begrenzer auf Tempo 110.