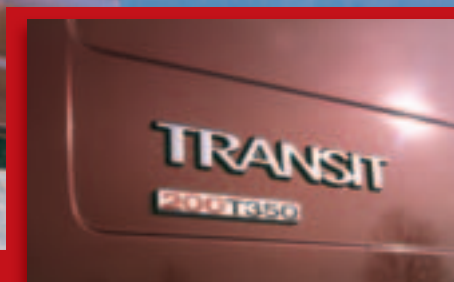




Pepper Red heißt der Lack. Der Motor dieses Transits macht der Bezeichnung alle Ehre: Er hat Pfeffer wie kein anderer.

Nur Kenner entschlüsseln die Bezeichnung am Heck als Kürzel für den Super-Transit.



Ford Transit FT 350 L TDCI

Test: Ford Transit FT 350 L TDCI. Der Transit fährt auf Rekordkurs – der neue starke Superdiesel leistet 200 PS und erreicht eine faszinierende Zugkraft von 470 Nm.

Rot gesehen

Die Roten werden wieder stark – ob es einem nun passt oder nicht. Was für die Politik gilt, das trifft auf diesen Ford Transit zu: „Pepper Red“ nennt sich der metallisch rot glänzende Lack, und Pepp sowie Pfeffer hat der Ford überreichlich unter der Motorhaube. Dieser Transit ist so scharf gewürzt wie kein anderer Transporter: 200 PS Leistung und ein gewaltiges Drehmoment von 470 Nm stehen für einsame Rekorde in der Transporterwelt. Der Transit-Motor stellt alles in den Schatten, was sonst in Transportern dieselt – roter Pfeffer ist eben ein besonders seltenes und kräftiges Gewürz.

Verpackt ist der feurige Transit eher dezent; Ford versteckt die Symbole für den Muskelprotz. Dezent in Rot schimmert die Zahl 200 in der Typenformel am Heck – für Eingeweihte ein Alarmsignal. Weniger Bedeutung haben die vier Buch-

staben TDCI im Kühlergrill, die gibt es beim Transit auch anderswo. Aber das rautenförmige Kühlergitter, die sieben Zentimeter weiter als üblich herausgezogene Kühler Nase, der neu geformte zweifarbige und einteilige Stoßfänger – sie zeigen dem Kenner, dass hier etwas Besonderes zu erwarten ist.

Das Öffnen der Motorhaube legt den Diesel frei, auf eine schnöde Plastikabdeckung des Triebwerks verzichtet Ford. Hier darf jeder gern modernen Maschinenbau studieren und beispielsweise das Common-Rail-System mit seinen kurzen Einspritzleitungen begutachten. Mit vier Ventilen pro Zylinder und zwei oben liegenden Nockenwellen, angetrieben per Kette, zeigt der Ford moderne Züge. Et was merkwürdig mutet das schwarze Klebeband an einigen Schlauchverbindungen an – das schmeckt nach schlichter Tunerwerkstatt. Dabei ist das Trieb-

werk von seinen Ingenieuren bestens erzogen. Der Diesel kennt nur im Leerlauf ein leichtes Brummen, ansonsten saust er ebenso gleichmäßig wie laufruhig mit dezentem Common-Rail-Prasseln in Drehzahlhöhen. Auch kein Hüpfen beim Anfahren, kein Abwürgen wegen schlecht dosiertem Gas, sanftes Anrollen durch Einkuppeln ohne Gas – dieser Transit bewegt sich nicht nur schnell, sondern viel gepflegter als seine weniger gut erzogenen Geschwister.

Enorme Elastizität. Der gewöhnliche Transit-Motor muss mit vier Zylindern auskommen, hier sind es fünf, weshalb auch der Vorbau verlängert wurde. Weil die Ford-Entwickler im gleichen Schritt den Hubraum vergrößert haben, brabbelt hier ein prächtiger, großvolumiger Fünfzylinder mit 3,2 Liter Hubraum im typischen, leicht unruhigen Fünfzylindersound. Dieser Diesel hat enormes Feuer: Schon kurz über Leerlaufdrehzahl setzt ein kraftvoller Schub ein, der bis etwa 4.000 Touren anhält; die letzten Drehzahlen bis zum Begrenzer bei 4.500 Touren

TECHNISCHE DATEN

Ford Transit FT 350 L TDCI

Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.751 mm
 Breite gesamt 1.974 mm
 Höhe gesamt 2.625 mm
 Radstand 3.750 mm
 Wendekreis re/li 13,6/13,3 m
 Höhe/Breite Schiebetür 1.465/1.250 mm
 Höhe/Breite Hecktür 1.796/1.540 mm
 Laderaum über Fahrbahn 713 mm
 Laderaum (L/B/H) 3.339/1.762/1.885 mm
 Breite zw. den Radkästen 1.390 mm
 Ladevolumen 9,6 m³
 Spurweite vorn/hinten 1.737/1.700 mm
 Leergewicht 2.210 kg
 Nutzlast 1.290 kg
 Zul. Gesamtgewicht 3.500 kg
 Zul. Achslast vorn/hinten 1.750/2.250 kg
 Anhängelast bei 12 % Steigung 2.800 kg
 Zul. Zuggesamtgewicht 6.300 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Fünfzylinder-Reihenmotor, längs eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung; Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik; elektronische Steuerung; zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 89,9/100,8 mm, Hubraum 3.199 cm³, Leistung 147 kW (200 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 470 Nm bei 1.700–2.500/min
Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickschaltung, Übersetzungen 5,44/2,84/1,72/1,22/1,0/0,79, Übersetzung Antriebsachse 4,10 (wahlweise 3,58), R.-Gang 4,94; Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, Stabilisator.
Hinten: Starrachse, Parabelfedern, Stabilisator
Vorn und hinten: Teleskop-Stoßdämpfer, Reifen 225/75 R 16 C auf Rädern 6 Jx16; Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung
Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen (vorn innenbelüftet), Durchmesser 300 mm, hinten 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, Antiblockiersystem, Bremsassistent, Antriebsschlupfregelung, elektronisches Stabilitätsprogramm, Anfahrhilfe, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Füllmengen

Tankinhalt: 80 l
 Motoröl mit Filter: 6,9 l

Elektrik

Batterie 12 Volt 80 Ah
 Lichtmaschine 150 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel-Intervall 50.000 km/2 Jahre
Garantie: Zwei Jahre Garantie inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung.
Preis: Ford Transit FT 350 L, langer Radstand, Hochdach, 147 kW (200 PS) 31.375 Euro*
 *ohne Mehrwertsteuer

sind ein wenig mühsam, aber auch unnötig. Der Fünfzylinder kennt nicht die Drehfreude seiner Kollegen, aber eine enorme Elastizität. Ab 1.700 Umdrehungen steht das maximale Drehmoment an, das bedeutet Hochschalten bei 2.000 Touren, gern auch früher. 2.500 oder gar 3.000 Umdrehungen sind Extremfällen vorbehalten.

Kann der Ford ohne Last auf dem Buckel vor Kraft kaum laufen, haben die Antriebsschlupfregelung beim Anfahren und das ESP in engen Kurven reichlich zu tun. Es folgt eine Leistungsexplosion: In knapp 14 Sekunden schnellt der Transit aus dem Stand auf Tempo 100, die Beschleunigung von 60 auf 100 km/h erledigt er im fünften Gang in neun Se-

Eine mühelose und souveräne Leistungsentfaltung führt zu einer entspannten Fahrweise im Ford Transit.

kunden, kaum länger dauert es im sechsten von 80 auf 120 Sachen. Faszinierend – setzt sich doch hier leer ein mehr als 2,2 Tonnen schwerer und über 2,6 Meter hoher Transporter in Bewegung.

Am Steuer dieses Transits stellen sich geradezu sinnliche Fahrerlebnisse ein. Wie wäre es, am Ende einer Autobahnbaustelle im sechsten Gang lässig den Fuß auf das Gas zu setzen und nach we-



Das Sechsganggetriebe schaltet präzise und auf kurzen Wegen.

Bei 4.500 Touren riegelt der Ford ab, doch die Hälfte davon reicht fast immer (links).



Fünf Zylinder längs aufgereiht benötigen Platz – die Nase ist um sieben Zentimeter länger.

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h.....	4,9 s
0-80 km/h.....	9,9 s
0-100 km/h.....	13,9 s

Elastizität

60-80 km/h (IV/V).....	3,0/4,7 s
60-100 km/h (IV/V).....	6,6/9,3 s
80-120 km/h (VI).....	10,1 s

Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit.....	160 km/h
----------------------------	----------

Innengeräusche

Stand/50 km/h.....	50/64 dB(A)
100/120 km/h.....	70/73 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen.....	13,3 l/100 km
Verbrauch min./max.....	10,3/16,6 l/100 km
Testverbrauch gesamt.....	13,2 l/100 km

nigen Sekunden den zuvor lästig drängelnden Außendienstler-Kombi im Spiegel verschwinden zu sehen? Wie ein Pfeil schnellt der Ford davon – als beladener 3,5-Tonner, versteht sich; wetzt Berge selbst beladen fast ohne Tempoverlust hinauf. Die mühelose und souveräne Leistungsentfaltung führt gleichzeitig zu einer entspannten Fahrweise. Es wirkt beruhigend, auf Kraft im Überfluss vertrauen zu können.

Der Superdiesel ist über eine verstärkte Kupplung, 265 statt 250 Millimeter Durchmesser, mit einem ebenfalls verstärkten Sechsgang-Schaltgetriebe verbunden. Es lässt sich auf kurzen Wegen flink und präzise schalten und ist in den unteren Gängen knackig kurz auf Zugkraft abgestimmt. Das gilt auch für die zwei wahlweise zur Verfügung stehenden Achsübersetzungen. Eine Achse von 4,10 Metern im Testwagen bedeuten unnötig hohe 3.900 Touren bei der abgeregelten Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h – das ist arg kurz. Der erste Gang reicht dann nur bis knapp 30 km/h, die zweite Schaltstufe bis Tempo 50 – sehr knapp ausgelegt.

In fast allen Fällen dürfte die längere Ausgabe, 3,58 Meter, besser passen. Dann tourt der Transit bei Höchstgeschwindigkeit mit einer Nenndrehzahl von 3.500 Umdrehungen. Für Solo-Langstreckler dürfte der Antrieb ruhig noch zehn Prozent länger ausfallen; das würde auch die Geräusche senken. Dank seiner kultivierten Maschine veranstaltet der

Transit zwar kein Gebrüll, auf Samtpfoten ist man mit ihm aber nicht unterwegs. Die kurze Übersetzung schlägt sich auch beim Verbrauch nieder: 13,3 Liter/100 km schluckte der ausgeladene Testwagen auf der standardisierten Redaktions-Hausstrecke. Das pfeifrige Feuer des Motors will mit reichlich Diesel angedacht werden: Ein Autobahnverbrauch von 16,6 Liter/100 km erschreckt, er ist mitverursacht von der kurzen Gesamtübersetzung. Milder fällt der Stadt- und Überlandkonsum von 10,3 Liter/100 km aus.

Ansehnliche Nutzlast. Fahrwerk und Bremsen verlangen bei einem extrem motorisierten Transporter besonderes Augenmerk. Vor allem beim Transit, der beladen gern mit seinem Stummelheck schwänzelt, und dessen komfortable Seite in schnellen Kurven bei der Kombination von Spurrillen und Seitenwind plötzlich unangenehm weich erscheint. Diesem Fahrwerk fehlt es an der rechten Würze. Schneller Spurwechsel? Lieber nicht. Gut also, dass ein serienmäßiges

Trotz seines recht hohen Spritkonsums überrascht die Wirtschaftlichkeit des Ford Transit.

ESP eingreift, allerdings recht spät. Auch die Bremsen des Fords kommen über Durchschnittswerte nicht hinaus – im Falle des Testwagens verstärkt durch grobstollige Winterreifen, deren Profil einem Traktor angemessener gewesen wären. Dem Dieserverbrauch tun die laut abrollenden Gummis auch nichts Gutes.

Trotz seines recht hohen Spritkonsums überrascht die Wirtschaftlichkeit des Muskelmanns. Riesenlange Wartungsintervalle von zwei Jahren oder 50.000 Kilometer, eine geringe Ölwechselmenge von nur 6,9 Liter lassen die Kostenbilanz in mildem Licht erscheinen – ebenso die ansehnliche Nutzlast, trotz des Fünfzylinders mit verstärkten Aggregaten bis hin zu größeren Batterie, trotz gehobener Ausstattung des Testwagens mit Klimaanlage.

Der Preis ist ein Fall für sich: Netto 2.150 Euro greift sich Ford als Mehrpreis



Ob nun gewichtiges Frachtgut den Laderaum verstellt oder nicht – diesen Transit juckt das nicht.

im Vergleich zum gewiss nicht schwächlichen Vierzylinder mit 140 PS und 375 Nm. Andererseits ist der Ford mit langem Radstand und Hochdach ab 31.375 Euro zu haben. Zuschläge zur Abrundung der eher mageren Serienausstattung sind einzukalkulieren. Das Grinsen im Gesicht des Fahrers gehört aber zur Serienausstattung.

Die anderen Eigenschaften des Transits sind bestens bekannt, ob mit 200 oder 100 PS motorisiert: die knapp geschnittene Kabine, die merkwürdige Position auf einem schwammigen Sitz, die eher durchschnittliche Materialqualität. Aber zum Transit gehören auch viele nützliche Ablagen: eine schnell ansprechende Heizung, seine verblüffende Wendigkeit und der Komfort eines Anfahr-Assistenten.

Am Ende der ausgiebigen Testfahrt erlischt das Feuer hinter der Kühlermaske des Transits. Im Mund des Fahrers bleibt ein scharfer pfeifriger Nachgeschmack zurück – Pepper Red.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com