

Test_Ford Transit 350 4x4

Ruhig Brauner, ganz ruhig

Test: Ford Transit 350 4x4. Er ist der Transit fürs Grobe, mit Allradantrieb pflügt der Transporter durch die Baustelle, bringt Monteure zu abgelegenen Windrädern und trägt Gäste ins verschneite Berghotel. Ein echter Feld-, Wald- und Wiesen-Transit.

Der Ford Transit ist mit seiner bulligen Nase unverwechselbar. Der Allradantrieb versteckt sich unauffällig.



Einzig die Lackierung ist ein Hinweis auf die ungewöhnlichen Fähigkeiten dieses ganz besonderen Transit. Sie heißt „Brisbane-Braun“, doch „schlammfarben“ trifft es für den undefinierbaren Branton besser. Selbst frisch gewaschen sieht der Ford aus, als käme er direkt aus dem Gelände. Und dort gehört er mit seinem Allradantrieb auch hin. In der Autowelt ordnet sich der Transit 4x4 zwischen feinen SUV mit frisch gewienerten Alurädern und den echten Offroadern fürs Grobe ein. Als handfester Transporter bringt er den Monteur zum Windrad und die Gäste ins Berg-hotel. Besondere äußere Kennzeichen braucht so jemand nicht, er glänzt durch innere Werte. Also ruhig Brauner, ganz ruhig, wenn die Straße endet.



Auch von hinten pflegt der große Ford einen stämmigen Auftritt, die Wände ragen fast senkrecht auf. Unten ist das Heck ausgebeuchtet wie ein fülliges Gesäß.

Hinterantrieb als Basis

Genau genommen sind es untere Werte im Bereich der Eingeweide zwischen Motor, Getriebe und Achsen. Basis des 4x4 ist der Transit mit Hinterradantrieb und längs eingebautem Motor, das vereinfacht die Kraftverteilung auf zwei Achsen. Dies geschieht mittels Verteilergetriebe direkt am Hauptgetriebe und einer

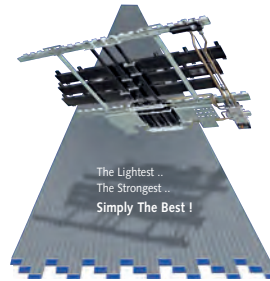
Lamellenkupplung. Sie steuert den Kraftfluss variabel zwischen Vorder- und Hinterrädern. Beim Anfahren zum Beispiel wird die Kraft für maximale Traktion 50:50 zwischen vorne und hinten aufgeteilt. Mit steigender Geschwindigkeit sinkt der Anteil der Vorderachse, ab 30 km/h treibt die Technik bei normalen Straßenverhältnissen ausschließlich die Hinterachse an. Die elektronische Steuerung behält dabei diverse Parameter im Auge, kommuniziert mit dem ESP, auch mit dem Lenkeinschlag. Kurbelt der Fahrer bei niedrigem Tempo kräftig am Steuer, wird der Vorderradantrieb zu-

Hinterradantrieb, längs eingebauter Motor: vereinfachte Kraftverteilung auf zwei Achsen



CARGO FLOOR®

HORIZONTAL LOADING-/UNLOADINGSYSTEM



The Lightest ...
The Strongest ...
Simply The Best !



Gratis App für Mobil

Das Schubboden-System



Cargo Roller
(art.nr. 9165003)

CF500 SL-C, Typ **standard** mit 21 oder 24 Profilen für maximale Effizienz! Schüttgut und Paletten, Ballen, Säcke, Rollen usw.



CF500 SL-C, Typ **Bulkmover** nur mit 15 Profilen Extra Gewichtersparnis nur Schüttgut



Bitte nehmen Sie Kontakt auf mit Ihrem Händler / Fahrzeugbauer
+31 524 593 900 info@cargofloor.com www.cargofloor.com

Cargo Floor® wurde gegründet in Die Niederlande und produziert nur mit der höchsten Qualität echter Europäischer Teile!





Innenraum mit vielen praktischen Ablagen, übersichtlicher Bordrechner, 50:50-Kräfteverteilung per Knopfdruck



Ladung hinter Gittern: Mit Ladeboden, Wandverkleidung und Gittern in den Heckfenstern wird die Karosserie geschützt.



gunsten der Beweglichkeit zurückgenommen. Der Wendekreis entspricht deshalb dem Transit mit Hinterradantrieb.

Von brav bis Wildpferd

Auf rutschigem Geläuf variiert die Kraft schlupfabhängig zwischen 0:100 bis 50:50 zwischen den Achsen. Geht's hart zur Sache, kann der Fahrer per Tastendruck eingreifen und die AWD-Sperre aktivieren, wobei AWD für „All Wheel Drive“ steht. Dann wird die Kraft starr halbe-halbe zwischen den Achsen aufgeteilt und ESP in seiner Wirkung reduziert; ABS und Antriebsschlupfregelung bleiben aktiv. Gibt sich der Braune im Normalmodus brav, so verwandelt er sich dann in ein schwerer zu zügelndes Wildpferd, das auf größere Lenkeinschläge mit Verspannungen reagiert. Ab Tempo 30 normalisiert sich die Gangart wieder, dann portioniert der Ford in diesem Modus die Kraft 25:75.

So entpuppt sich der Transit 4x4 als echter Feld-, Wald- und Wiesen-Transit für die Bereiche am Rande der Zivilisation. Bei grobem Umgang bewahren ihn kräftige Stoßfänger, die Seitenbeplankung und die Abdeckungen der empfindlichen Seitenschweller vor Schäden. Vor wirklich hartem Gelände scheut der Braune dagegen: Mit Serienreifen, ungeschütztem Bauch und der Boden-

freiheit eines ganz normalen Transporters ist er für die Wildnis nicht geeignet, dann muss auch ihm der Traktor aus der Not helfen, wenn sich im Schlamm die Reifen zusetzen.

Gute Übersicht, bequeme Polsterung

Macht nichts, der Ford findet sich dafür im Alltag zurecht wie ein Hausmann in der Küche. Wie bei manchem Heimarbeiter wirkt die Bedienung ein wenig chaotisch, das kennt man von den aktuellen Ford-Transportern. Aber die Instrumente lassen sich gut ablesen und die Anzeige des Bordrechners ist ein Muster an Übersichtlichkeit. Viele praktische Ablagen nehmen den alltäglichen Kleinkram auf, die Truhe der Doppelsitzbank schluckt größere Teile und im geschlossenen Fach über den Instrumenten finden sich allerhand Anschlüsse für Elektronisches. Diverse Getränkehalter fassen große Gebinde gegen den Durst auf staubigen Baustellen.

Dort wie anderswo vermitteln die Außenspiegel ein gutes Bild, hilfreich sind vor allem die großen verstellbaren Weitwinkelgläser. Lenkrad und Sitz lassen sich ebenfalls vielfach regulieren. Die Sitzposition stimmt, der Seitenhalt ist mäßig, aber die Polsterung bequem – wer hätte das in einem Transit jemals gedacht.

3,5-Tonner für Praktiker

Eine gut eingepasste gepolsterte Trennwand schottet den Frachtraum ab. Er liegt hoch über der Fahrbahn, deshalb helfen seitlich und hinten Trittstufen beim Rein und Raus. Wuchtige Türgriffe, sichere Verriegelungen der geöffneten Schiebetüren und eine simple Entriegelung für die Erweiterung der Heckflügeltüren lassen das Herz des Praktikers höher schlagen. Gleiches gilt drinnen für das helle Flutlicht der LED-Beleuchtung und kräftige Zurrösen. Beim Testwagen schützten Gitter das kleine Fenster in der Trennwand und die großen Scheiben in den Hecktüren, eine Ausstattung für eine Zweitkarriere als Gefangenentransporter. Pflegeleicht aber sehr rutschig ist der Ford-Einlegeboden, er lässt sich beim Kauf abwählen.

Der hohe Boden schränkt das Volumen des Transit zwangsläufig ein. Andererseits lässt sich der Frachtraum dank kerzengerader Seitenwände und der daraus resultierenden üppi- gen Schulterbreite gut ausnutzen.

Jedoch sollte der Fahrer beim Ballastieren aufs Gewicht achten. Ein 3,5-Tonner als Hecktriebler ist von Hause aus kein Fliegengewicht, der Ford als Fall für Hartgesottene bringt außerdem serienmäßig eine zweite Starterbatte- rie und ein vollwertiges Reserverad mit. Der Allradantrieb schlägt mit 80 kg zu Buche. An- hängerkupplung und ein paar Annehmlichkei- ten à la Klimaanlage treiben das Leergewicht auf 2,46 t. Angesichts der Ausstattung sogar ein günstiger Wert. Großzügig bemessen ist die maximale Anhängelast von 2,8 t, indes durch ein Zuggesamtgewicht von höchstens 5,5 t deutlich eingeschränkt. Der Fahrer muss sich entscheiden zwischen Gewicht im Lade- raum oder auf dem Hänger.

Gut am Gas trotz Turboloch

Im Testwagen mühte sich die mittlere Motorisierungsstufe mit 92 kW (125 PS), die untere entfällt sinnvollerweise bei Allradantrieb. Mit 350 Nm Drehmoment geht die Maschine angesichts von nur 2,2 Liter Hubraum ordentlich zu Sache, die Motorcharakteristik ist indes gewöhnungsbedürftig. So plumpst der Ford bei niedrigen Drehzahlen in ein tiefes Turboloch, wirkt oben zugeschnürt. Zwischendrin dagegen hängt der Motor gut am Gas. Seinen kleinen Schluckauf beim Wechsel zwischen wenig Gas und Schiebetrieb kennt man auch von anderen Transit. Ebenso die Eigenart, dass die Drehzahl beim Loslassen des Kupplungspe- dals leicht angehoben wird, ob mit oder ohne eingelegetem Gang, da scharrt der Braune sanft



Mit Heck- und Allradantrieb hoher Boden, aber gut nutzbarer Laderaum, kräftige Zurrösen, LED-Strahler – jedoch ein rutschiger Einlegeboden ab Werk.

mit den Hufen. Feinfühlige Fahrer können auf diese Weise ohne Gas anfahren, unsensible Naturen geben zu viel Gas oder leisten sich einen Hüpfen, beides peinlich.

Arbeitet Ford sonst zugunsten niedriger Normverbräuche mit ellenlangen Übersetzungen, so ist dies beim Transit 4x4 umgekehrt. Mangels Untersetzungsgetriebe operiert der Ford mit einer kurzen Achse, dreht deshalb bei Tempo 100 hohen 2.500 Touren. Das steigert den Antritt und gibt Kraftreserven auf tiefem Geläuf. Die Abstimmung führt andererseits beim schnellen Anfahren zu etwa hekti-

Turboloch bei niedrigen Drehzahlen, oben wirkt der Ford zugeschnürt

Hüffermann – ein starker Partner

Vertriebsbüro Telefon: (0 44 31) 94 55 51 20 • www.hueffermann.de

Technische Daten: Ford Transit 350 L2 4x4

Das Ford-Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorne, hinten angetriebene Rohrachse und Längsblattfedern



Maße und Gewichte

Länge gesamt	5.531 mm
Breite Karosserie/Spiegel	2.059/2.474 mm
Höhe gesamt	2.542 mm
Radstand	3.300 mm
Wendekreis	11,9 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.300/1.600 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.565/1.648 mm
Laderaum über Fahrbahn	713 mm
Laderaum (L/B/H)	3.044/1.784/1.786 mm
Breite zw. den Radkästen	1.392 mm
Ladevolumen	9,5 m³
Spurweite vorn/hinten	1.732/1.743 mm
Leergewicht Testwagen	2.460 kg
Nutzlast	1.040 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.500 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.750/2.150 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.800 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.500 kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Aufladung mit Abgas-Turbolader. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 86/94,6 mm, Hubraum 2198 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 350 Nm bei 1.450-2.000/min. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator, Partikelfilter, Schadstoffarm nach Euro 5.

Antrieb Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystickbetätigung, Übersetzungen 5,44 / 2,84 / 1,72 / 1,22 / 1,0 / 0,79, R.-Gang 4,94, Übersetzung Antriebsachse 4,1. Antrieb auf die Hinterachse, zuschaltbarer Allradantrieb.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung McPherson-Federbeinen, Stabilisator. Hinten angetriebene Rohrachse, Längs-

blattfedern. Reifen 235/65 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

Bremsen: Hydraulische Zweikreisbremse, vorn innenbelüftete, hinten massive Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Bremsassistent, Anfahrhilfe.

Elektrik: Batterie 2 x 12 V/80 Ah, Lichtmaschine 150 A/220 A mit Klimaanlage

Füllmengen

Kraftstofftank	80 l
Ölinhalt mit Filter	6,9 l

Wartung/Garantie

Wartung: alle 24 Monate, maximal 50.000 km. Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie, lebenslange Mobilitätsgarantie, 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Ford Transit Kastenwagen Allradantrieb, Trend, 350 L2H2, 92 kW (125 PS) 36.000 Euro (ohne MwSt.)

Fahrleistungen und Verbrauch

Beschleunigung:	
0–50 km/h	5,5 s
0–80 km/h	11,9 s
0–100 km/h	18,4 s
Elastizität:	
60–80 km/h IV/V	4,6/5,9 s
60–100 km/h IV/V	10,8/11,0 s
80–120 km/h	16,7 s
Höchstgeschwindigkeit	150 km/h

Innengeräusche:	
50/80/100 km/h	62/68/67 db(A)

Kraftstoffverbrauch:	
Teststrecke beladen	11,2 l/100 km
Testverbrauch min./max.	8,9–13,9 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

+ Genügendes Platzangebot, langstreckentaugliche Sitze, gelungene Sitzposition. Hervorragende Außenspiegel, gute Ausstattung, viele kleine Ablagen.

- Hohe Innengeräusche, Schalter und Tasten verstreut, keine DIN-A4-Ablage in Reichweite des Fahrers.

Antrieb

+ Guter Antritt ab mittleren Drehzahlen, präzise Schaltung mit kurzen Wegen, permanenter Allradantrieb mit variabler Kraftverteilung.

- Anfahrschwäche bei niedrigen Drehzahlen, wenig Drehfreude, ruppige Kupplung, Abstimmung Gang eins/zwei.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Generell sicheres Fahrwerk, präzise Lenkung, guter Fahrkomfort, ESP mit Nebenfunktionen serienmäßig, griffige Bremsen, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.

- Poltergeräusche des Fahrwerks, Lenkung bei hohen Geschwindigkeiten etwas nervös, voll beladen Schlingerneigung.

Laderaum

+ Laderaum mit senkrechten Wänden gut nutzbar, Türgriffe sowie Ver- und Entriegelung sicher, stabile und geschickt angeordnete Zurrösen, auf Wunsch helle LED-Innenbeleuchtung.

- Hohe Ladekante, rutschiger Bodenbelag, Volumen mit Allradantrieb nicht üppig, knappe Nutzlast.

Kosten

+ Gute, als Ausführung „Trend“ sehr gute Ausstattung, lange Wartungsintervalle, extrem lange Mobilitätsgarantie.

- Mit Allradantrieb höherer Kraftstoffverbrauch.

schen Schaltmanövern. Außerdem steigt die Geräuschkulisse an, unterstützt von zusätzlichen Geräuschen aus Richtung Verteilergetriebe und Vorderachse. Da sind mal leise singende Zahnräder zu vernehmen, bei viel Last und niedrigen Drehzahlen röhrt und schnaubt der Braune. Um Tempo 100 herum dröhnt er lästig. Hinzu kommt das markentypische Prasselgeräusch des Motors – akustisch zeigt der Allrad-Transit mannigfache Facetten.

Atemlos mit akzeptablen Trinksitten

Wer laut auftritt, ist deshalb aber nicht stark: Mehrgewicht, Wirkungsgradverluste im Allradantrieb und die knappen Übersetzungen lassen den Transit beim Sprint etwas atemlos und angestrengt wirken. Also besser bedächtig ziehen lassen und das zurückhaltende Temperament eines Kaltbluts ausnutzen.

Angesichts von zusätzlicher Antriebstechnik und kurzer Achse sind die Trinksitten akzeptabel. Auf der standardisierten Teststrecke begnügte sich der Transit vollbepackt mit 11,2 l/100 km. Das ist ein Zuschlag von einem halben Liter im Vergleich zu einem Testwagen mit Heckantrieb und damit vergleichsweise günstig. Immerhin muss der Allradler inner-

Gute Federung, feines Zaumzeug

Bei diesem eher untypischen Einsatz schlägt er sich tapfer. Zwar lässt das Fahrwerk mit kurzem Radstand etwas Richtungsstabilität vermissen, auch neigt der beladene Transit bei zackigen Spurwechseln zum Aufschaukeln. Doch Unsicherheit kommt dabei nicht auf. Ein Kompliment verdient sich der Federungskomfort: Beladen geht der Ford kaum in die Knie und benimmt

sich sehr verträglich, leer fährt er sich straff, aber nicht ungebürlich hart. Indes entpuppt sich das Fahrwerk als poltrig. Für Notfälle versammeln sich an Bord auf Wunsch allerlei Assistenzsysteme, etwa der fast zu dezent am Lenkrad zupfende Spurassistent und ein Müdigkeitswarner. Nette Idee für den Regen-/Lichtsensor: Arbeitet der Wischer im Dauerbetrieb, schaltet

der Transit automatisch das Fahrlicht ein. Abseits der Straße sind derlei Feinheiten eher ungewohnt. Das gilt ebenfalls für das üppige Ausstattungspaket namens Trend mit Klimaanlage, CD-Radio, Temporegler, Lederlenkrad und vielen Details mehr. Muss man nicht haben, nimmt man aber gern. Denn so ein Brauner wirkt mit feinem Zaumzeug doch gleich viel angenehmer.

orts auf Start-Stopp-Technik verzichten und wurde wie alle anderen Transporter auch mit vollem Galopp über eine Vollgasstrecke getetzt.

Randolf Unruh

EUROFORUM
an informa business

29. und 30. September 2015
Marriott Hotel Hamburg

Geschäftsmodell

SMALL SCALE LNG

Steigen Sie jetzt in das rasant wachsende Geschäftsfeld ein!



In Kooperation mit



Zukunft ERDGAS e.V.
Gemeinsam. Für nachhaltige Energie.



Initiative Erdgasmobilität
Erdgas und Biomethan als Kraftstoffe

EnergieAgentur.NRW
Klimaschutz made in nrw

DIE KONFERENZ FÜR
ALLE MARKTTEILNEHMER

- Maritime Wirtschaft
- Straßengüterverkehr
- Industrie
- Energieversorger

Weitere Informationen: www.euroforum.de/LNG

Infoline: +49 (0)2 11. 96 86-33 48 (Ralf Ernst)