



Mit seiner markanten Nase tritt der Transit bullig und unverwechselbar auf. Es hat Tradition: Jeder Transit war bisher gewöhnungsbedürftig.

Die tolle Kiste

Test Ford Transit 350. Hinter der markanten Karosserie steckt ein komfortables Fahrerhaus und ein prima Fahrwerk. Wie aber schlägt sich der neue Transit, wenn er als Transporter richtig ranklotzen muss?

Senkrecht ragen die Wände des Laderaums zum Himmel. Stämmig und breitschultrig steht der neue Transit da, wie frisch aus dem Fitnessraum. Der große Transit, ganz ohne Beinamen, sozusagen der Transit schlechthin. Er schaut etwas finster drein, trägt eine wuchtige Nase, etwas Kampfhund ist bei seinem Auftritt schon dabei. Zum markigen Auftritt passt das kräftigste Triebwerk: Hier fährt er mit Hinterradantrieb und der stärksten Motorisierung mit 114 kW (155 PS) und vor allem 385 Nm Drehmoment vor. Ein echter Kerl also, der es mit den Besten aufnehmen will.

Der Rundgang um die Karosserie zeigt praktische Details: Kunststoffplatten schützen rundum, auch die Radläufe. Schutzleisten verkleiden die empfindlichen Weichteile der Schweller, die bei Transportern häufig in Mitleidenschaft gezogen werden. Obendrein gibt es stabile Türscharniere, ein vollwertiges Reserverad, eine zweite Batterie. Ein Leicht-

gewicht kann so einer nicht sein, der Hecktriebler wiegt mit Anhängerkupplung, zweiter Batterie und Vollausrüstung für Laderaum und Fahrerkabine 2,4 Tonnen. Absolut gesehen viel, doch angesichts der umfangreichen Ausstattung schon wieder günstig. Und falls die Nutzlast nicht reichen sollte, zieht der Ford 2,8 Tonnen, mit der optionalen kürzeren Achsübersetzung sogar 3,5 Tonnen.

Hoch empor reckt sich auch die Fahrerkabine, sie gehört zu den Überraschungen. Endlich ein Transit mit Platz für große Fahrer, mit bequemen und langstreckentauglichen Sitzen, mit einem zweifach verstellbaren Lenkrad und einer Sitzposition, die passt. Der neue Transit wirft Traditionen über Bord, ab in die Mülltüte mit jahrzehntelangen schlechten Erfahrungen.

Das Cockpit

Frisch sind dagegen die Eindrücke vom kleineren Transit-Bruder mit Zunamen Transit Cus-

Dachspoiler
NEW Daily

Dachspoiler
Transit 2014

Hatcher
GmbH

Industriestr. 39 · D-49536 Lienen
Tel.: +49 (0) 54 83/7 71 55
Fax: +49 (0) 54 83/7 71 56
E-Mail: info@hatcher.de

www.hatcher.de

Besuchen Sie uns in Halle 13, Stand B40



PacLease
TRUCK & TRAILER RENTAL

SMARTER

EFFIZIENTER

MODERNER

Die Premium-Nutzfahrzeugmiete für clevere Transport-Profis!



» IAA
BESUCHEN SIE UNS:
DAF-MESSESTAND
HALLE 17, STAND B20



Bei PacLease mieten Sie Nutzfahrzeuge der Premiummarke DAF · FREECALL 0800 72253273

PacLease.biz

tom, die Instrumente sind identisch einschließlich des übersichtlichen Bordcomputers, auch das kleine Lenkrad. Allerdings übernimmt der große Transit auch die willkürlich über Armaturenbrett und Lenkrad geschütteten Tasten und Schalter. Bei seinen jüngsten PKW hat Ford an dieser Stelle bereits wieder aufgeräumt, Transit-Fahrer dagegen müssen das Durcheinander auftragen. Dabei ist das Cockpit generell nicht ohne: Die Materialqualität des oberen dunklen Teils mit sanfter Narbung angenehm, das helle Hartplastik weiter unten und an den Türverkleidungen lässt sich verschmerzen. Die Trennwand zum Laderaum ist perfekt eingepasst und gepolstert, das bremst Kälte und Geräusche von hinten aus. Selbst an Kleiderhaken hat Ford gedacht.

Ablagen für den üblichen Kleinkram gibt es reichlich. Hervorzuheben ist das kleine abgedeckte Fach hinter dem Lenkrad mit Steckdose und USB-Anschluss, auch eine Kabeldurchführung am Deckel haben die Entwickler nicht vergessen. Indes fehlt ein Fach im Format DIN A4 im unmittelbaren Umfeld des Fahrers für Papierkram. Aber Ford rechnet mit durstigen Fahrern: große Flaschenfächer seitlich im Cockpit, wuchtige Türfächer, alles da. Nur – wohin mit kleineren Gebinden?

Sehen spielt beim großen Transit eine große Rolle. Die Windschutzscheibe ist weit hinauf gezogen, die Ampel perfekt in Sicht. Jedoch versperrt die hohe Motorhaube den Blick direkt vor den Transporter, und die A-Säulen wirken recht klobig. Die Außenspiegel dagegen haben geradezu Genussfaktor: Ansehnliche Hauptspiegel plus üppige verstellbare Weitwinkelgläser vermitteln einen vorbildlichen Blick nach hinten.

Licht und Schatten wechseln angesichts des Laderaums ab. Der Boden des Transit als Hecktriebler liegt 10 cm höher als bei seinen Geschwistern mit Frontantrieb. Das kostet Laderaum und erschwert trotz Trittstufe den Einstieg. Für den Aufstieg spendiert Ford an der Schiebetür große Haltegriffe, die Heckflügeltür geht in diesem Punkt leer aus. Aber sie erfreut mit einer einfachen und sauberen Entriegelung der Türflügel. Auch klappen die 270-Grad-Flügel nur so weit auf, dass sie nicht mit den geöffneten Schiebtüren kollidieren können – das bekommen namhafte Wettbewerber nicht hin.

Die breitschultrige Karosserie spiegelt sich im Frachtraum in nahezu kerzengeraden Wänden wider – ein Fall für wahre Hochstapler und

Sehen spielt beim großen Transit eine große Rolle. Die Windschutzscheibe ist weit hinauf gezogen, die Ampel perfekt in Sicht.

Auch von hinten pflegt der große Ford einen stämmigen Auftritt, die Wände ragen fast senkrecht auf.





Die Fahrerkabine ist geräumig, die Sitze sind für Fahrer und Beifahrer sind komfortabel und langstreckentauglich.

für sperrige Güter. Die Zurrösen hat Ford weit außen einige Zentimeter oberhalb des Bodens verteilt, besser als die klassischen Ringe im Boden. Überdies hinterlassen die Ösen einen ausgesprochen handfesten Eindruck. Stabil ist auch der ab Werk eingelegte wannenförmige Kunststoffboden, indes auch unangenehm rutschig. Zu den Auffälligkeiten zählen die optionalen LED-Leuchten an der Decke.

Trotz der steilen Wände, besonders üppig fällt der Laderaum des Transit nicht aus. Das gilt für die gesamte Baureihe, im Maximum ist bei gut 15 km³ Schluss – während sich die Wettbewerber bereits der 20-m³-Marke nähern. Ford hat wie beim Vorgänger bei Bedarf einen Jumbo in der Hinterhand. Er wird nötig sein, will man nachhaltig in die KEP-Branche eindringen.

Der Motor

Zu den wenigen Übernahmen vom Vorgänger gehört der Motor mit 2,2 Liter Hubraum, eine gemeinsame Entwicklung mit dem PSA-Konzern. Nicht auszuschließen, dass die Maschine zusammen mit der späteren Einführung von Euro 6 vor einem Wechsel steht. Bis dahin aber verdient sich das Triebwerk durchaus

Meriten, wenn auch der Eindruck zwiespältig ist. Trotz überschaubaren Hubraums von 2,2 Litern bietet der Vierzylinder in seiner kräftigsten Ausführung nicht nur eine ansehnliche Leistung von 114 kW (155 PS), sondern vor allem ein wuchtiges Drehmoment von 385 Nm. Augenmerk verdient die Leistungsentfaltung: Ist das Triebwerk erst einmal aus einem tiefen Turboloch herausgekrabbelt, hängt es prächtig am Gas und überrascht mit einer geradezu explosiven Leistungsentfaltung. Während das Triebwerk bei niedrigsten Drehzahlen trotz variablem Turbolader etwas zäh zur Sache geht, dreht es bei Bedarf fröhlich hinauf bis rund 4.500 Touren.

An Muskeln mangelt es dem Diesel beileibe nicht, unterstützt von der vorbildlich exakten und leichtgängigen Joystick-Schaltung. Jedoch fehlt es an Feinschliff im Detail: Die Kupplung agiert ruppig, der Sprung vom kurzen ersten Gang zur zweiten Schaltstufe ist groß, und bei eingeschlagener Lenkung folgt mitunter beim Rangieren ein peinlicher Hüpfen mit folgender unfreiwilliger Motorstille. Beim Testwagen fiel außerdem ein gelegentlicher Schickauf beim Wechsel zwischen Schiebebetrieb und wenig Gas auf.



Übersichtliche Instrumente, informativer Bordcomputer



**...nie mehr zu wenig drauf!
...nie mehr überladen!**

info@air-weigh.de www.air-weigh.de

Air-Weigh

On-Board
Wiegesysteme

MAC

PRO



ALUMINIUM > FAHRZEUGSPEZIFISCH



STAHL > FAHRZEUGSPEZIFISCH

■ **DACHTRÄGER-SORTIMENT FÜR PROFI-FAHRZEUGE**

■ **Genial: Mit nur 10 GRÖSSEN deckt man fast den kompletten Transporter-Markt ab!**

■ **100 KG Tragkraft**



Im Fachgroßhandel zu beziehen über die Verkaufshäuser von Wessels + Müller AG.
www.wm.de





» IAA



Technische Daten: Ford Transit 350 L3H2



Maße und Gewichte

| | |
|------------------------------|----------------------|
| Länge/Breite | 5.981 mm |
| Breite Karosserie/Spiegel | 2.056/2.474 mm |
| Höhe gesamt | 2.546 mm |
| Radstand | 3.750 mm |
| Wendekreis | 13,3 m |
| Breite/Höhe Schiebetür | 1.300/1.600 mm |
| Breite/Höhe Hecktür | 1.565/1.648 mm |
| Laderaum über Fahrbahn | 717 mm |
| Laderaum (L/B/H) | 3.494/1.784/1.786 mm |
| Breite zw. den Radkästen | 1.392 mm |
| Ladevolumen | 10,2 m³ |
| Spurweite vorn/hinten | 1.732/1.743 mm |
| Breite/Höhe | |
| Leergewicht Testwagen | 2.400 kg |
| Nutzlast | 1.100 kg |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 3.500 kg |
| Zul. Achslast vorn/hinten | 1.750/2.250 kg |
| Anhängelast bei 12% Steigung | 2.800 kg |
| Zul. Zuggesamtgewicht | 5.500/6.300 kg |

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, längs eingebaut. Aufladung mit Abgas-Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Kette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 86/94,6 mm

Hubraum: 2.198 cm³, Leistung 114 kW (155 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 385 Nm bei 1.600 bis 2.300/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 3,15 (I-IV), 3,55 (V/VI). Antrieb auf die Hinterachse.

Fahrwerk

Vorne: Einzelradaufhängung McPherson-Federbeine, Stabilisator. Hinten angetriebene Rohrachse, Längsblattfedern. 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

Füllmenge: Kraftstofftank: 80 l, Ölinhalt mit Filter 6,9 l

Wartung/Garantie: Wartung: alle 24 Monate, maximal 50.000 km

Garantie: Garantie: zwei Jahre Neuwagengarantie, lebenslange Mobilitätsgarantie, 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis: Ford Transit Kastenwagen Heckantrieb, Trend, 350 L3H2, 114 kW (155 PS) 34.350 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Fahrleistung und Verbrauch

Ford Transit 350 L3H2
114 KW (155 PS) Heckantrieb

Beschleunigung

0–50 km/h 5,0 s
0–80 km/h 10,7 s
0–100 km/h 16,2 s

Elastizität

60–80 km/h IV/V 4,0/8,5 s
60–100 km/h IV/V 5,0/10,0 s
80–120 km/h 18,3 s
Höchstgeschwindigkeit 157 km/h
Innengeräusche
50/80/100 km/h 56/68/69 db(A)

Kraftstoffverbrauch

Teststrecke beladen 10,6 l/100 km
Testverbrauch min./max. 8,6–14,9 l/100 km

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh

Fahrerhaus

+ Gutes Platzangebot, langstreckentaugliche Sitze, gelungene Sitzposition, hervorragende Außenspiegel, gute Ausstattung, viele kleine Ablagen.

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

Antrieb

+ Sehr guter Antritt ab mittleren Drehzahlen, kraftvoller Motor, Präzise Schaltung mit kurzen Wegen

- Antrittschwäche bei sehr niedrigen Drehzahlen, ruppige Kupplung, Abstimmung Gang eins/zwei

Fahrwerk/Sicherheit

+ Sehr sicheres Fahrwerk, präzise Lenkung, hoher Fahrkomfort, ESP mit Nebenfunktionen serienmäßig, griffige Bremsen, Assistenzsysteme lieferbar

- Poltergeräusche, Lenkung bei hohen Geschwindigkeiten etwas nervös

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 Heckantrieb nicht üppig, knappe Nutzlast

Kosten

+ Gute, als Trend sehr gute Ausstattung, lange Wartungsintervalle, extrem lange Mobilitätsgarantie

- Anschaffungspreis laut Liste recht hoch, durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch

Eine Wucht ist der Diesel dagegen, geht es im Stadtverkehr oder auf der Landstraße mit etwas Drehzahl aus dem vierten Gang heraus zur Sache, dann schießt der wuchtige Transporter förmlich vorwärts.

Anders in den beiden höchsten Gängen, dort tut sich der Diesel trotz hohen Drehmoments und einer nicht übertrieben langer Übersetzung (Drehzahl knapp über 2.000 Touren bei Tempo 100) beim Tritt aufs Gas anfangs etwas schwer – da klafft es wieder auf, das Turboloch.

Trotz Start-Stopp-Anlage: Die Kombination von mittelhohem Transit und stärkster Motorisierung gehört nicht gerade zu den Sparwundern: Voll ausgeladen konsumierte der Ford auf der standardisierten Teststrecke 10,6 Liter/100 km. Für Top-Werte hapert es an einem überzeugenden Minimalverbrauch, unter rund 8,5 Liter ließ sich der Transit selbst bei verbrauchsbetonter Fahrweise nicht drücken – das können Andere besser.

Trotzdem ist der Transit eine wirtschaftliche Investition. Die langen Serviceintervalle belaufen sich auf zwei Jahre oder maximal 50.000 Kilometer, beim Öl- und Filterwechsel hält sich die Rechnung dank der überschaubaren Wechselmenge von 6,9 Litern in Grenzen. Auch stimmen Preis und Ausstattung. Bereits die Basisversion ist laut Liste zwar nicht billig, jedoch überraschend gut ausgestattet. Die gepflegte Variante „Trend“ bringt fast alles mit, was das Herz begehrt. Wer das Maximum an Wirtschaftlichkeit herausholen will, der wählt die Ausführung mit Frontantrieb. Das bringt einen halben Kubikmeter Laderaum, senkt dessen Kante deutlich, erhöht die Nutzlast um 120 kg und spart obendrein 500 Euro in der Anschaffung.

Wer jedoch einen harten Arbeiter sucht, entscheidet sich für den Transit mit Heckantrieb. Er lässt sich ausgesprochen angenehm fahren, und dies auch bei forciertem Fahrstil, denn die Entwickler haben dem Transit ein feines Fahrwerk mitgegeben. Schon leer benimmt sich der breitspurige Transit sehr zivi-



Die Heckflügeltüren vermeiden eine Kollision mit den großen Schiebetüren.

lisiert, federt verbindlich und lässt erstaunlich hohe Kurvengeschwindigkeiten zu. Die Lenkung arbeitet sehr direkt und präzise, das ESP hält sich im Hintergrund und greift nur im Extremfall ein. Beladen gibt sich der Transit komfortabel und liegt unverändert satt und sicher auf der Straße. Ankreiden kann man ihm allein einen leicht wiegenden Seemannsgang bei schneidigen Spurwechseln mit hohem Tempo. Bei hohem Tempo wirkt die Lenkung denn auch ein wenig nervös. Doch das ist sehr wenig Leiden auf sehr hohem Niveau. Wären da nicht unüberhörbare Poltergeräusche des Fahrwerks, es gäbe kaum Verbesserungsvorschläge. Zumal auch die Bremsen sehr gut dosierbar und griffig arbeiten. Zur Unterstützung des Fahrers bietet Ford eine Handvoll Assistenzsysteme an. Da zupft der Spurassistent mitunter dezent am Lenkrad, informiert der Müdigkeitswarner über nachlassende Kondition. Und das kleine aber klare Bild der Rückfahrkamera wird im Innenspiegel eingebildet.

Frisch aus dem Fitnessraum, das trifft nicht nur den optischen Eindruck der stämmigen Karosserie, das gilt für fast alle Eigenschaften des großen Transit. Des echten Ford
Randolf Unruh



Die Zurrösen wirken solide und stabil, der Kunststoffboden ist rutschig.



Auf Wunsch gibt es LED-Flutlicht an der Decke, dann strahlen vier Lampen.



WEKA Fahrzeugbau

Besuchen Sie uns auf der  vom 25. September – 02. Oktober 2014
– Halle 27 – Stand Nr. A12 –

Seit über 165 Jahren Fahrzeugbau,
Sonderanfertigungen und Service.

info@weka-fahrzeugbau.de
www.weka-fahrzeugbau.de






