



Vorn bullig und windschnittig, hinten quaderförmig und praktisch: Die Form des neuen Transit polarisiert, hier beim größten Kastenwagen.

Einer für alle



Fahrbericht Ford

Transit. Mit dem neuen Transit will Ford unter den 3,5-Tonnern für Furore sorgen. Er wird als Welt-Transporter gebaut und in über 100 Ländern in einer Vielzahl von Varianten verkauft.

Diese Diskussion hat eine lange Tradition: Bei jeder Einführung eines neuen Ford Transit gibt es deftige Kommentare zu seinem Äußeren. Jeder Transit polarisiert zunächst, das war 1986 so, im Jahr 2000, und nun ist es nicht anders. Die eigenwillige Nase des aktuellen Modells gilt mal als machohaft, mancher wählt tierische Vergleiche bis hin zum Kampfhund. Markant und unverwechselbar ist der neue Ford auf jeden Fall.

Und wie bei jeder Transit-Generation wird man sich an das Erscheinungsbild gewöhnen. Für Transporter gelten ohnehin eigene Gesetze, die der Praxis. So sichern die nahezu kerzengerade aufragenden Wände des Transit ein maximales Ladevolumen. Breite Planken schützen die Karosserie, Stoßleisten die empfindlichen und bei Kastenwagen stets gefährdeten Schweller. Die kräftigen Türgriffe lassen sich selbst mit Fausthandschuhen greifen. Vorn hilft eine breite Trittstufe im Stoßfänger beim Eiskratzen und Scheibenputzen. Der neue „große“ Transit beschränkt sich nicht auf sein Kerngebiet um 3,5 t Gesamtgewicht, seine Spanne reicht von 2,9–4,7 t, im unteren Segment in Schritten von 200 kg eng gestaffelt. Den Kastenwagen gibt es in zwei Radständen und drei Längen von 5,5–6,7 m mit 9,5–15,1 m³ Frachtraum. Dabei muss es nicht bleiben, Ford hat noch einen Jumbo mit 18 Kubik in der Hinterhand. Fahrgestelle und Pritschen gliedern sich sogar in vier Radstände und fünf Längen auf – 4,5 m Radstand und 5,15 m Rahmenlänge bieten eine Plattform für ansehnliche Kofferaufbauten.

Enorme Türen geben den Weg zum Laderaum frei.



Freiraum beim Be- und Entladen

Bei den Längen des Kastenwagens hat Ford auf die Beladbarkeit mit Europaletten geachtet, je nach Ausführung kommen vier oder fünf der Ladungsträger unter. Breite Schiebetüren von 1.300 mm und ein nahezu identischer Abstand zwischen den Radkästen bei Einzelbereifung lassen Freiraum beim Be- und Entladen. Je nach Variante liegt die Ladefläche indes relativ hoch. Sogar beim Fronttriebler ist der Einstieg an der Schiebetür recht beschwerlich. Weil Ford sich hier eine Trittstufe spart, bedeutet dies einen Satz von mehr als einem halben Meter. Da helfen auch große gelbe Haltegriffe nur bedingt. Der mehrteilige Heckstoßfänger dagegen verfügt über einen integrierten Tritt.

Den Laderaum schlägt Ford serienmäßig mit einem Kunststoffboden aus. Er schützt das Blech, ist allerdings nicht gerade rutschfest. Zurrösen in der Seitenwand knapp über dem Boden, man kennt sie bereits vom kleineren Transit Custom, sind eine prima Idee. Sie erleichtern das Verzurren, da die Ladefläche nicht eingeschränkt wird. Ebenso praktisch sind die aufpreispflichtigen LED-Lampen unter dem Dach. Sie leuchten das Frachtabteil im Un-



Der Transit als Arbeitspferd fürs Grobe: Das Fahrgestell gibt es in vier Radständen und fünf Längen.

terschied zu den gewohnten Funzeln sehr hell aus. Wer eine Innenverkleidung der Wände wählt, wird allerdings mit einem Flickenteppich überrascht, das geht auch gefälliger.

Das Entriegeln der Heckflügeltüren per Tastendruck ist unverändert eine saubere Angelegenheit. Und weil die 270-Grad-Türen ein wenig abstehen, kann bei den kürzeren Karoserievarianten die Schiebetür beim Öffnen in



**WENIGER SCHNICKSCHNACK. MEHR PLATZ FÜR NUTZLAST.
CANTER. DER NUTZLASTER.**

Mit neuem Rahmenkonzept. Für vielfältige Aufbauten und hohe Nutzlast in allen Gewichtsklassen.
Nähere Informationen erhalten Sie unter www.fuso-trucks.de. Anbieter: Daimler AG, Mercedesstraße 137, 70327 Stuttgart


FUSO
Eine Marke im Daimler-Konzern

Transit für die USA, Motoren von morgen

Der europäische Ford Transit stammt seit rund einem Dutzend Jahren aus dem türkischen Werk Kocaeli. Zusätzlich hat Ford in Russland ein Montagewerk errichtet. Ein Vorgängermodell des neuen Transit läuft außerdem in China vom Band. Neu ist die Produktion des Transit in Kansas City/USA für Nordamerika. Dort löst er die angejahrte Ford E-Serie ab, ein Klassiker unter den US-Transportern. War ursprünglich von einem eigenen Frontdesign die Rede, so übernehmen die Amerikaner nun die europäische Optik, auch wenn die eher weiche, aerodynamisch bedingte Linienführung nicht unbedingt dem Geschmack in Übersee entspricht. Aber die Amerikaner bekommen einen eigenen Antrieb. Da wären zwei V6-Benziner mit 3,5 und 3,7 l Hubraum, bekannt unter anderem aus dem neuen Ford Mustang. Und ein alter Bekannter: Der Fünfzylinder-Turbodiesel mit 3,2 l Hubraum ist eine hiesige Entwicklung und krönte in Europa eine Zeitlang mit 147 kW (200 PS) das Vorgängermodell. Gibt es den neuen Transit in Europa nur mit Schaltgetriebe, so überträgt in Nordamerika serienmäßig eine Sechsgang-Automatik die Kraft, durchweg auf die Hinterachse. Auch für Europa ist Änderung in Sicht: Zusammen mit der Abgasstufe Euro 6 wird Ford in zwei Jahren eine neue Generation Dieselmotoren einführen, die aktuellen Motoren basieren auf einer Zusammenarbeit mit Peugeot/Citroen. Im gleichen Schritt ist auch ein Automatikgetriebe geplant.



den Zwischenraum gleiten, prima. Beim Packen müssen sich Fahrer kaum Zwang auferlegen: Bei mittlerer Länge beläuft sich die Nutzlast des Fronttrieblers mit Serienausstattung auf 1,4 t. Dank großzügiger Achslasten gibt es reichliche Reserven für ungleichmäßige Beladung. Mit Heckantrieb sinkt die Zuladung um gut 100 kg. Die ansehnliche Nutzlast liegt laut Ford an der reichlichen Verwendung hochfester Stähle. Und falls Reserven gefragt sind: Wer nicht gerade die schwächste Variante oder eine lang übersetzte Sparsausführung namens Econetic wählt, darf durch die Bank 2,8 t ziehen. Zugmeister ist der abgelastete 4,7-Tonner, er nimmt 3,5 t an den Haken.

Das führt zum Antrieb, der sich auf den bekannten Turbodiesel mit 2,2-l-Hubraum stützt, mit den bekannten Leistungsvarianten 74 kW (100 PS), 92 kW (125 PS) und 114 kW (155 PS). Höchst beachtlich ist jeweils das maximale Drehmoment von 310 sowie 350 und 385 Nm, ebenso das niedrige Geräuschniveau. Spürbar war bei ersten Proberitten jedoch ein Leistungsloch unterhalb der maximalen Zugkraft. In der Regel wird die mittlere Motorisierung völlig ausreichen. Sie hat ordentlich Mumm, wirkt nur im oberen Drehzahlbereich etwas zugeschnürt – geschenkt. Bernhard Schmitz, Transporterchef von Ford in Deutschland, sieht den Motor prompt bei einem Anteil von 50 Prozent.

Wie gehabt gibt es den Transit bis 3,5 t mit Frontantrieb und ab diesem Gesamtgewicht mit Heckantrieb. Obendrein hat Ford einen Transit mit Allradantrieb im Programm. Die Kraftübertragung übernimmt jeweils ein Sechsganggetriebe. Die Schaltung arbeitet gleichermaßen leichtgängig und präzise, das schafft nicht jeder.

Faszinierende Normverbräuche

Wie inzwischen generell üblich, glänzt der neue Transit mit faszinierenden Normverbräuchen. Den 3,5-Tonner mit Frontantrieb sieht Ford als Kastenwagen im Mix bei 7,6 l/100 km, der Hecktriebler soll einen knappen Liter darüber liegen. Mit dem optionalen Start/Stoppsystem rutscht der Verbrauch weitere drei Zehntel nach unten. Den Vogel schießen die Econetic-Varianten ab, lieferbar für die mittleren Leistungsstufe mit Frontantrieb: Angeblich schluckt der Transit damit als 3,5-Tonner nur 6,5 l/100 km, eingerechnet eine Geschwindigkeitsbegrenzung auf 110 km/h – lassen wir uns überraschen. Generell erfüllt der Transit die aktuelle Abgasstufe Euro 5b+, einige Ausführungen gehen bereits als Euro 6 an den Start und verlangen zusätzlich nach Adblue. Handfester als die Traumverbräuche sind Service-Intervalle von 50.000 km oder alle zwei Jahre sowie günstigere Wartungs- und Reparaturkosten.



Einen Meter hinter der Maschine findet der Fahrer einen völlig neuen Arbeitsplatz vor, eng verwandt mit dem des kleineren Transit Custom. Endlich gibt es einen Transit mit angenehmer Sitzpolsterung, endlich genug Platz auch für lange Fahrer, endlich ein verstellbares Lenkrad. An Bord lässt es sich gut leben, zumal Ford den Transit robust aber freundlich ausstaffiert und ihm erneut eine Vielzahl an Ablagen sowie eine sehr anständige Ausstattung mitgegeben hat. Anfahrasistent, Bordrechner, ESP, höhenverstellbarer Fahrersitz, elektrische Fensterheber, zweifach verstellbares Lenkrad, Zentralverriegelung mit Fernbedienung – bereits in der Grundausstattung ist viel dran. Sogar eine Steckdose in der Ablage über den Instrumenten mit Kabeldurchführung am Rand des Deckels.

Die gehobene Ausführung „Trend“ fährt bereits mit Radio, Tempomat, Klimaanlage, Lederlenkrad, elektrisch verstellbaren Außenspiegeln und weiteren Schmäckerln vor. Auch den oder die Beifahrer haben die Entwickler nicht vergessen. Ein Doppelsitz mit üppiger Sitztruhe ist serienmäßig an Bord. Und der mittlere Platz ist kein Alibisitz, hier kommen selbst großgewachsene Mitfahrer gut unter. Kritik muss trotzdem sein: Die Schalterklaviatur in der Mittelkonsole, die Vielzahl von Tasten und Satelliten am Lenkrad – all das ist typisch Ford und erfordert viel Gewöhnung.

Anders das Fahrwerk: Unter der Karosserie steckt eine robuste Anlage mit McPherson-Federbeinen vorn – die wie gehabt den Fußraum einschränken – und einer Starrachse mit Parabelfedern hinten. Führt diese Hinterachse beim Transit Custom zu Naserümpfen, so passt sie in der Liga seines großen Bruders. Mit halber Nutzlast bepackt, findet der Transit das rechte Maß zwischen Komfort und Fahrstabilität – egal, ob 3,3-Tonner oder 3,5-Tonner – und poltert kaum. Nur die Pritsche wirkt auf dem Testparcours straffer, es passt zum Einsatz.

Für alle Fälle liefert Ford ein ganzes Bündel an Assistenzsystemen. ESP mit einer Sammlung von Unterfunktionen ist serienmäßig an Bord. Auf Wunsch ergänzen ein adaptiver Tempomat mit Auffahrwarner, ein Spurassistent mit Müdigkeitswarner und andere Aufpasser und Helfer mehr die Sicherheitssysteme.. Zu einem Seitenwindassistenten hat's allerdings nicht gereicht. Wenn trotzdem etwas passieren sollte, sendet das optionale Multimediасystem namens Ford Sync automatisch einen Notruf ab.

An diese moderne Technik wird man sich gewöhnen. Wie an die Optik des neuen Ford Transit, den Ford weltweit auf die gewaltige Stückzahl von jährlich 400.000 Einheiten aufpumpen will.

Ranolf Unruh

(links)
Geräumiges Fahrerhaus mit guten Sitzen, einem freien Durchgang und gewöhnungsbedürftiger Bedienung.

(oben)
Gegen Rempelen hat Ford den Transit bestens geschützt, Beispiel sind Leisten an den gefährdeten Schwellern.

Hinten gibt's eine integrierte Stufe. Der Ladeboden des Hecktrieblers liegt wie gehabt 10 cm über dem Fronttriebler.



Ein etwas rutschiger Kunststoffboden ist ebenso Standard wie seitlich und etwas erhöht angebrachte Zurrösen.