

# Der Überflieger?

Darf's etwas mehr sein? Die neue Generation des Ford Transit bietet mehr Leistung, Nutzlast, Assistenzsysteme und Bedienkomfort. Und als erster seiner Klasse spart er auf Wunsch per Mild-Hybrid-Technik. Hebt er nun ab?



**P**ech gehabt, wieder schaut keiner hin. Da hat Ford für die Renovierung des Transit mehr als die Hälfte aller Teile des Transporters angefasst, die Ingenieure sind beim Durchzählen auf 4.600 gekommen, und doch guckt niemand. Ein leicht veränderter Stoßfänger und ein minimal überarbeiteter Kühlergrill wecken keine Aufmerksamkeit. Nicht beim Kastenwagen, erst recht nicht bei der Pritsche. Wüssten die vielen Transit-Fahrer auf der Gegenseite oder links und rechts, was hinter der Fassade steckt, die Lage wäre anders. Bisher war der Transit nicht gerade als Überflieger bekannt, jetzt trumpft er mit spannender Technik auf.

Aber erst einmal einsteigen. Ford hat das Fahrerhaus neu ausgestattet, trotzdem ist es bereits bestens bekannt – das neue Cockpit stammt vom kleineren Bruder Transit Custom. Das heißt zunächst reichlich Ablagen, auch im Format DIN A4. Ford rechnet mit einer durstigen Besatzung, spendiert deshalb gleich fünf Getränkehalter plus zwei Flaschenfächer für Großgebilde. Die Instrumente sind klar gestaltet und gut ablesbar, ein Monitor ragt einem Tablet gleich aus der Mittelkonsole. Gewöhnung verlangen die Klaviatur der Klimatisierung und die Tasten für Nebenfunktionen und Assistenzsysteme unterhalb der Lüftungsdüsen. Ford hat den Fahrersitz neu aufgepolstert, er

erinnert mit sehr straffer Lehne und eher schwacher Ausformung an einen Bürosessel – nichts für dynamische Fahrer, aber passend für viel rein und raus.



Neu im Segment der Transporter: Der Transit als Mild Hybrid mit spritsparendem Starter-Generator.

**Hebt der bodenständige Transit jetzt ab? Die neue Generation bringt vom Motor bis zur Vernetzung jede Menge frischer Technik mit.**



## Alles unter Kontrolle

Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser – diese Weisheit wird dem russischen Revolutionsführer Lenin zugeschrieben. Sie gilt ebenfalls für Fuhrparks. Kein Transporteranbieter ohne Vernetzung und Übertragung wesentlicher Daten – das gilt nun auch für den Transit. Neu ist ein Angebot für kleine Flotten, etwa Handwerksbetriebe. Basis der Datenübertragung ist das Modem „Ford Pass Connect“. Die Daten werden auf die „Ford Pass Pro-App“ im Smartphone von Fahrer und/oder Fuhrparkchef übertragen,

sie versammelt bis zu fünf Fahrzeuge. Die App präsentiert Informationen wie den Füllstand von Kraftstoff und Adblue, den Reifendruck, den Zustand des Motoröls, den Verriegelungsstatus der Türen und den Standort zu Beginn und am Ende des Tages. Zur Wirtschaftlichkeit gesellt sich Sicherheit: Löst die Alarmanlage aus, erhält der Betreiber sofort eine Nachricht. Ford will die Leistungen Schritt für Schritt ausweiten. Für die nahe Zukunft ist zum Beispiel die eine Online-Vereinbarung von Wartungsterminen geplant.

- 77 kW (105 PS), 360 Nm
- 96 kW (130 PS), 385 Nm
- 125 kW (170 PS), 405 Nm
- 136 kW (185 PS), 415 Nm.

Mit Ausnahme der Einstiegsmotorisierung ist die Redaktion alle Varianten gefahren. Besonders harmonisch wirken die beiden mittleren Ausführungen mit sehr angemessener Leistung und üppiger Durchzugskraft. Für den Alltagsbetrieb auf Kurz- und Mittelstrecken im Solobetrieb reicht allemal schon der Transit mit 96 kW (130 PS). Er zieht kräftig aus mittleren Drehzahlen. Falls dies nicht genügt: Eine ordentliche Schippe drauf legt das Triebwerk mit 125 kW (170 PS), vor allem zwischen etwa 2.500 und 3.500 Touren.

Die neue Spitzenausführung kann dagegen die hochgespannten Erwartungen beim ersten ausgiebigen Probegalopp nicht ganz erfüllen. Zu tief ist das Turboloch, in das der Motor unterhalb

von etwa 1.500 Umdrehungen plumpst. Generell ist die Leistungsentfaltung des Zweiliter in allen Varianten etwas unharmonisch. Man kennt dies vom Transit, bei niedrigen Touren tut sich wenig, dann setzt unvermittelt deftiger Schub ein. Das bedeutet: bitte schalten, falls die Drehzahl sackt. Kein Problem angesichts des durchweg serienmäßigen zackigen Sechsgang-Schaltgetriebes.

### Minus acht Prozent in der Stadt

Die Ford-Entwickler haben sich auch um die Maschine herum ins Zeug gelegt. Heraus ragt dabei der optionale Mild Hybrid, eine Premiere für Transporter und auch für den kleineren Transit Custom zu bekommen. Zentraler Punkt ist ein riemengetriebener Starter-Generator. Er speist beim Bremsen und im Schiebetrieb eine Lithium-Ionen-Batterie mit 48 Volt und 10 Ah Kapazität, angesiedelt unter dem Beifahrersitz. Der Starter-Generator

### Wuchtiges maximales Drehmoment

Ebenfalls aus dem Transit Custom bekannt ist die neue Generation des Zweiliter-Dieselmotors. Die Common-Rail-Anlage feuert den Sprit durch piezoelektrische Einspritzdüsen mit bis zu 2.200 bar Druck in die Verbrennungsräume. Dann wären da Stahlkolben, ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie oder eine variabel arbeitende Ölpumpe. Eine saubere Lösung, siehe auch Schadstoffklasse Euro 6d-Temp.

Beachtlich ist neben der Leistung mit neuer Spitzenmotorisierung wie vom Transit schon gewohnt vor allem das wuchtige maximale Drehmoment. Die neue Staffelung:



**Äußerlich eher unauffällig: Die Weiterentwicklung beschränkt sich auf Retuschen an Kühlergrill und Stoßfänger.**



Neu und doch bekannt: Das Interieur des Transit stammt unverkennbar vom kleineren Bruder Transit Custom.



Übersichtliche Instrumente mit den markentypischen blauen Zeigern.



Optisch elegant, aber mit gewöhnungsbedürftiger Bedienung: Tasten für Zusatzfunktionen unterhalb der Lüftungsdüsen.



Beim Transit mit mildem Hybrid nimmt eine zusätzliche Batterie mit 48-Volt-Technik unter dem Beifahrersitz Platz.

kombiniert Anlasser und Lichtmaschine, lässt den Dieselmotor an und unterstützt das Triebwerk beim Beschleunigen sowie während der Fahrt. Ford nennt einen Verbrauchsvorteil von drei Prozent im gut gemischten Normzyklus und bis zu acht Prozent im reinen Stadtverkehr. Dann rentiert sich der Mehrpreis von netto 690 Euro.

Was in der Theorie gut klingt, ist in der Praxis spürbar. So wirft der Starter-Generator den Motor bei Start-Stopp vehement bereits beim Lösen der Fußbremse an, bloß keine Zeit verschwenden. Anders in der Serienausführung der Start-Stopp-Anlage: Zwar wechselt der Motor eilig bereits beim Ausrollen in den Pausenmodus, doch der nächste Start erfolgt dann eher zäh.

Neu sind ebenfalls unterschiedliche Fahrprogramme mit separater Einstellung für Normal- und besonders wirtschaftlichen Betrieb sowie für mehr Traktion bei den Hecktrieblern und Allradlern. Ein Tastendruck genügt zum Wechsel. Premiere in Transportern hat der Ford „Eco Guide“ – dieser Ratgeber empfiehlt auf Basis der Navigation und der Echtzeit-Verkehrsdaten frühzeitiges Abbremsen, noch bevor der Fahrer Hindernisse oder Ortseinfahrten sieht. Das soll Kraftstoff sparen und erhöht gleichzeitig die Sicherheit.

Fein abgestimmt ist nach ersten Erfahrungen ebenfalls die neue elektromechanische Lenkung, ebenso Voraussetzung für ein ganzes Bündel an Assistenzsystemen. Der Transit passt beim Spurwechsel auf und lenkt beim versehentlichen Verlassen der Fahrspur gegen. Er bietet einen Totwinkelassistenten mit Anhängerfunktion an, sprich mit verlängertem Sichtwinkel bis zu zehn Meter hinter

den Transporter. Es gibt einen adaptiven Tempomaten und der Notbremsassistent erkennt Fußgänger, nun auch nachts im Scheinwerferlicht. Der aktive Parkassistent übernimmt das Ein- und Ausparken, beim Rückwärtsrangieren warnt der Ford vor Querverkehr. Ford bietet außerdem eine intelligente Geschwindigkeitsregelanlage, sie passt das Tempo der Beschleunigung an – hoffentlich mit zuverlässiger Erkennung durch die Kamera. Sie nimmt mittig hinter der Frontscheibe hinter einer klobigen Verkleidung Platz, das bekommen andere schlanker hin.

## Mehr Nutzlast

Verschlankt haben die Ingenieure dagegen den Transit generell. Die Motorhaube aus Aluminium spart 5,4 Kilo, neue Stahlräder 5,5 Kilo. Hinzu kommen Gewichtsmaßnahmen an Stoßfänger, Bremsen und Dieseltank, der Einsatz hochfester Stähle und eine neue Trennwand aus Verbundwerkstoff statt Blech zum Laderaum. Gewichtiger Einzelposten ist mit 14,7 Kilo Ersparnis eine Überarbeitung der ange-



Äußerlich weitgehend unverändert, technisch markant: Der aktuelle Transit hat einen großen Entwicklungssprung hingelegt.

triebenen Hinterachse – bei unveränderter Robustheit, wie Entwicklungsleiter Michael McDonagh versichert. Macht zusammen beim Fronttriebler bis zu 58 Kilo mehr Nutzlast und beim Hecktriebler sogar maximal 80 Kilo. Der Ingenieur kündigt bereits die nächsten Weiterentwicklungen an. Ab dem kommenden Frühjahr liefert Ford den Transit mit Hin-

terradantrieb auf Wunsch mit der feinen Zehngang-Wandlerautomatik, die schon das Sportcoupé Ford Mustang galoppieren lässt. Ein Jahr später ist dann der vollelektrisch angetriebene Ford Transit an der Reihe. Wird der von Hause bisher brave Transit nun zum Überflieger? Genaues Hinschauen lohnt sich jedenfalls.

**Randolf Unruh**



## SIE HABEN DIE AUFGABEN... ...WIR HABEN DIE LÖSUNGEN!



Unsere Krane von 5 bis 48 kNm - leicht, kompakt und bedienerfreundlich.

### Neu im Programm:

MAXIJIB - unsere Krane mit Fly Jib für Reichweiten bis 10 m horizontal.



City-Hakengeräte für alle gängigen Transporter bis 5to Gesamtgewicht. Lieferung als montagefertige Kits - wahlweise elektro- oder motorhydraulisch. Lieferung auf Wunsch mit passenden Containern.

Als Arbeitswerkzeug in der Nutzfahrzeugversion und als Adventure Begleiter im privaten Bereich bietet der Dangel Allrad einen hohen Grad an Mobilität in schwierigem Gelände. Verfügbar für ausgewählte Fahrzeugmodelle von Citroen, Peugeot, Opel und Fiat. Sprechen Sie Ihr Autohaus an!



Gemeinsam mit mehreren europäischen Partnern liefern wir Ihnen Alupritschen für Fahrzeuge bis 12to und Drei-Seiten-Kipper für Fahrzeuge bis 7,5to Gesamtgewicht an. Neben den Standardlösungen bieten wir ein breites Spektrum an Sonderlösungen genau nach Kundenwunsch. Plangestelle für Alupritschen in diversen Ausführungen gehören genauso zum Programm wie verschiedene Bordwanderhöhen für unsere Kipper.



Jörg De Bondt    Telefon +49-(0)2381 97224-0  
Fahrzeugaufbauten    Telefax +49-(0)2381 97224-22  
Ahlener Straße 172    mail@fahrzeugaufbauten.info  
D-59073 Hamm    www.fahrzeugaufbauten.info