



Direkt aus dem Studio auf die Teststrecke: Ford hat dem Transit Custom komplett neue und überaus drehmomentstarke Motoren spendiert.

# Frisch aus dem Fitness-Studio

Mit einem neuen und technisch aufwendigen Motor will Ford bei den Transportern punkten. Der Transit Custom entpuppt sich vor allem als extrem kräftiger Drehmomentriese – direkt aus dem Fitness-Studio.

**S**pielsand, Typ Rheinsand gelbgrau, Körnung null bis zwei Millimeter, gewaschen und frei von Schadstoffen“, so lautet die Aufschrift auf den 38 Sandsäcken à 25 kg. Sie lagern hinten im Frachtabteil des Transit Custom. Auf der entgegengesetzten Seite arbeitet ein Zweiliter-Dieselmotor. Und ihn juckt es kein bisschen, das fleißige Hände knapp eine Tonne Ballast in den Laderaum gepackt haben. Bereits die nominelle Leistung des Turbodiesels ist mit 96 kW (130 PS) für einen kompakten Transporter sehr anständig bemessen. Wichtiger aber ist die bullige Zugkraft von 385 Nm, kein Transporter dieser Leistungsklasse hat auch nur annähernd so viel Mumm. Eine Tonne Ladung? Darüber grinst der Transit Custom höchstens.

Transit Custom: Bezeichnung für die mittlere Größe der vielköpfigen Transit-Familie.



## Kann vor Kraft kaum laufen

Es dauert indes etwas, wenn er seine Muskeln anspannt. Bei Niedrigdrehzahlen wirkt der Motor lustlos. Um dann im Bereich des maximalen Drehmoments ungebärdig und fast explosionsartig loszulegen. Harmonisch ist das nicht. Aber stark, bärenstark. Dann kommt die Traktionsregelung kaum nach und in Kurven zerrt der Bizeps des Motors am Lenkrad. Klarer Fall: Dieser Transit Custom hat eben noch im Fitness-Studio gepumpt und kann mitunter vor Kraft kaum laufen. Wer diese Eigenschaft akzeptiert, genießt anschließend den reaktionsschnellen Antritt und richtig gute Fahrleistungen. Hohe Drehzahlen benötigt dieser Bulle nicht. Aber er verträgt sie klaglos. Exakt 1.000

# BUCHEN SIE JETZT FÜR DIE NEUAUFLAGE 2018



**ERSCHEINT IM  
NOVEMBER 2017**  
**ANZEIGENSCHLUSS  
12. OKTOBER 2017**



## KONTAKT/BUCHUNG

Cornelia Paetz · [cornelia.paetz@stuenings.de](mailto:cornelia.paetz@stuenings.de)  
Telefon +49 2151 5100-123



**trailer** journal  
[WWW.TRAILER-JOURNAL.COM](http://WWW.TRAILER-JOURNAL.COM)

# Technische Daten Ford Transit Custom 310 LI

## Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.972 mm
Breite gesamt	1.986 mm
Breite über Außenspiegel	2.272 mm
Höhe gesamt	1.972 mm
Radstand	2.933 mm
Wendekreis	12,2 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.030/1.324 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.404/1.347 mm
Laderaum über Fahrbahn	581 mm
Laderaum (L/B/H)	2.555/1.775/1.406 mm
Breite zw. den Radkästen	1.390 mm
Ladevolumen	5,9 m <sup>3</sup>
Leergewicht Testwagen	2.060 kg
Nutzlast	1.080 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.140 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.625/1.725 kg
Anhängelast bei 12 % Steigung	2.500 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	5.140 kg

## Antriebsstrang

**Motor:** wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 84,0/90,6 mm, Hubraum 1996 cm<sup>3</sup>, Leistung 96 kW (130 PS) bei 3500/min, maximales Drehmoment 385 Nm bei 1500-2000/min. Oxidationskatalysator, Partikel-filter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6.

**Antrieb:** Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73/1,95/1,12/0,78/0,84/0,68, R-Gang 5,30, Übersetzung Antriebsachse 4,19 (Gänge I-IV) bzw. 3,05 (V/VI). Antrieb auf die Vorderräder.

## Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung.

**Bremsen:** Hydraulische Zweikreisbremse, vorn und hinten Scheibenbremsen, ESP mit ABS, ASR, elektronisch geregelte Bremskraftverteilung, Anfahrassistent, Bremsassistent. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

## Elektrik

Batterie 12 V/1x80 Ah, Lichtmaschine 165 A

## Füllmengen

Tankinhalt:	80 l
Adblue:	21 l
Motoröl mit Filter:	8,3 l

## Wartung/Garantie

Wartung: max. 60 000 km/2 Jahre  
 Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Bis zu zwölf Jahre europaweite Mobilitätsgarantie.

## Preis

Ford Transit Custom 310LI 29.000\* Euro  
 \*ohne Mehrwertsteuer

## Messwerte

**Beschleunigung:**

0–50 km/h	4,6 s
0–80 km/h	9,6 s
0–100 km/h	13,7 s

**Elastizität**

60–80 km/h (IV/V)	3,6/5,5 s
60–100 km/h (IV/V)	8,2/11,0
80–120 km/h (V)	17,0
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Innengeräusche Stand/50/100 km/h	53/62/69 db(A)

**Kraftstoffverbrauch:**

Normverbrauch innerorts	6,9 l
außerorts	5,8 l
kombiniert	6,2 l/100 km
CO <sub>2</sub> -Emission kombiniert	161 g/km
Teststrecke beladen	9,0 l/100 km
Testverbrauch min./max.	7,9–13,0 l/100 km



## Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



## Fahrerhaus

+ Gute Verarbeitung, hohe Materialqualität, Platzangebot zufriedenstellend, ausreichend geschlossene Ablagen mit großer Sitztruhe, herausragende Ausstattung.

- Sehr gewöhnungsbedürftige Bedienung, wenig offene Ablagen.

## Antrieb

+ Sehr durchzugsstarker Motor, leichtgängige und präzise Schaltung.

- Für Kurz- und Mittelstrecken zu lange Gesamtübersetzung, ruppiger Leistungsentwicklung.

## Fahrwerk/Sicherheit

+ Sicheres Fahrwerk, beladen guter Komfort und hohe Fahrsicherheit, präzise Lenkung.

- Leer straffe Abstimmung, Poltergeräusche.

## Laderaum

+ Platz für drei beladene Paletten, Zurrösen geschickt angebracht, Boden und Seitenwände verkleidet, Durchlademöglichkeit, empfehlenswerte LED-Beleuchtung, einfache Erweiterung Hecktüren, leise und leichtgängige Schiebetüren.

- Seitlich keine Trittstufe, Bügel Hecktüren kosten innen Platz.

## Kosten

+ Dichtes Servicenetz, voraussichtlich einfacher Wiederverkauf, sehr lange Wartungsintervalle, sehr umfangreiche Serienausstattung.

- Grundpreis laut Liste hoch.



**Klar gezeichnete Instrumente, in der Mitte ein informativer Bordcomputer**

**Die Lenkradsatelliten und die Tastenflut auf der Mittelkonsole sind sehr gewöhnungsbedürftig.**

Touren oberhalb der Nenndrehzahl beginnt bei 4.500/min der rote Bereich des Drehzahlmessers. Immer noch zieht und zieht das Triebwerk unermüdlich, jagt der Fahrer sie in diese Höhen.

Es arbeitet dabei präsent und etwas knurrig, aber nicht laut. Die kernige Verbrennung entspricht dem etwas rustikalen Charme der Maschine, Krach hat sie nicht nötig. Mitunter zeigt der Transit Custom Ansätze zu Dröhngeräuschen, aber das liegt weniger am Motor als an mangelnder Sorgfalt bei der Feinabstimmung von Aufhängung und Dämmung.

Traditionell verbindet Ford kraftvolle Motoren mit langen Übersetzungen. Das passt in der Theorie und senkt die Normwerte beim Verbrauch. In der Realität klappt die Angelegenheit selbst bei einem Sechsgang-Schaltgetriebe wegen der großen Gangsprünge nicht ganz so gut. So plumpst der Motor beim gewohnten frühen Hochschalten nach dem Anfahren in ein Turboloch. Weil sich die Technik der Motorcharakteristik nur zu bewusst ist, wartet die Schaltanzeige selbst bei lässiger Beschleunigung mit ihrer Schaltempfehlung bis etwa 2.000 Touren. Prompt kommt der Transit auf Landstraßen nur selten bis in den sechsten Gang – gespart ist dann nichts. Alternative ist der häufige Griff zum Schalthebel. Das bedeutet angesichts dessen griffiger Lage und der präzisen Schal-



**Geräumiges Cockpit, auch der Platz in der Mitte ist viel mehr als ein Notsitz.**

tung wenig Mühe – die Gänge flutschen nur so durch die Gassen –, ist aber für einen Motor dieses Kalibers ungewohnt.

### Weniger sparsam als erwartet

Prompt arbeitet der Transit Custom mit der neuen Maschine nicht ganz so sparsam wie erwartet. Exakt 9,0 l/100 km schluckte der Testwagen voll ausgeladen auf der Teststrecke. Das bedeutet eine glatte Zwei, aber eben nicht sehr gut, mildernde Umstände aufgrund der Winterreifen bereits berücksichtigt. Die Einzelwerte bewegten sich zwischen 7,9 l/100 km im Überlandbereich und 13 l/100 km bei Jagd in vollem Galopp auf der Autobahn. Bei jedem Beschleunigungsvorgang wollen 3,14 t in Bewegung gesetzt werden – die leichteren Ausführungen des Transit Custom werden entsprechend besser abschneiden. Hinzu kommt ein Zuschlag Adblue, denn der Custom ist dank SCR-Abgasreinigung ein Saubermann.

Der Vorrat des Zuschlagstoffs ist mit 21 l großzügig bemessen. Gleiches gilt für 80 l Diesel, viele Wettbewerber sind inzwischen knickriger, senken künstlich das Gewicht und schicken den Fahrer häufiger zur Zapfsäule. Der Testwagen dagegen war mit 2,06 t Leergewicht eher stämmig gebaut. Dazu gehörten ein vollwertiges Ersatzrad und eine Anhängerkupplung sowie der serienmäßige Beifahrer-Doppelsitz und eine zweite Schiebetür. Auch sonst ist der Transit kein Hänfling: Unterstützt durch ein großes Ölvolumen von 8,3 l erreicht er Wechselintervalle von bis zu 60.000 km oder zwei Jahren.

Über dem durchtrainierten Waschbrettbauch des Motors sitzt die keilförmige Karosserie des Ford straff wie ein Muscle-Shirt, abgesehen von einigen etwas üppigen Spaltmaßen. Kaum zu glauben, dass der Transit Custom bereits knapp fünf Jahre unterwegs ist. Unter

**GIBT  
HALT!**



Artikelnr. 4610

#### Hauptanwendung

- Befestigen von Abdeckmaterialien
- Bündeln, Verschließen, Verpacken und weitere Anwendungen
- Universeller Einsatz in Industrie und Handwerk

Duct tapes werden als Allround-Klebebänder für ein breites Anwendungsspektrum verwendet.  
**Einsatzbereiche:** Konstruktion, Wartung, Reparatur, Instandhaltung und Industrie.

Für den Sonderpreis geben Sie bei der Bestellung den Aktionscode „TesaKFZ2016“ an!

Schmalz GmbH & Co. KG  
Oberste-Wilms-Straße 12, 44309 Dortmund  
schmalz@schmalz-online.de  
www.schmalz-online.de

**Schmalz**

## Ecoblue-Motoren: erst Transporter, dann die PKW

Unter der kurzen Motorhaube des Transit Custom arbeitet ein völlig neu entwickelter Motor mit 2,0 l Hubraum. Er löst den früheren 2,2-l-Motor aus einer Kooperation mit der PSA-Gruppe ab. Basis ist ein gusseiserner Block. Die Kurbelwelle ist leicht außermittig gelagert, das soll minimales Kippen der Kolben und den damit verbundenen Ölverbrauch beseitigen.

Der Antrieb der beiden obenliegenden Nockenwellen erfolgt durch einen Zahnriemen. Weitere Merkmale sind ein Vierventil-Zylinderkopf, Common-Rail-Einspritzung mit Piezo-Injektoren und haarfeinen Achtloch-Einspritzdüsen. Der maximale Einspritzdruck beläuft sich auf 2.000 bar. Doppelte Kühlkanäle im Aluminium-Zylinderkopf erhöhen dessen Steifigkeit. Integriert in den Zylinderkopf sind ebenfalls die Kanäle für die Abgasrückführung. Die Aufladung erfolgt durch einen elektrisch angetriebenen Turbolader mit variabler Turbinengeometrie. Der neue



**Ford hat den Zweiliter-Dieselmotor komplett neu entwickelt und mit hochmoderner Technik abgeschmeckt.**

Motor hat seiner Premiere in Transit Custom und Transit gefeiert. Erst im nächsten Schritt wird Ford das Aggregat auch in seinen PKW einsetzen.

## Praxisgerecht, aber rustikal

Reicht das Frachtabteil nicht aus, lässt es sich für Langgut durch einfaches Öffnen einer Klappe bis in die Sitztruhe des Fahrerhauses verlängern. Ist auch dies nicht genug, zieht der Transit bis zu 2,5 t, begrenzt durch ein zulässiges Gesamtzuggewicht von 5,14 t. Das alles ist praxisgerecht und einfach gut. Auf der anderen Seite der Bilanz steht eine gewisse Rustikalität, etwa die starre blattgefederte Hinterachse. Leer steht das Heck des Transporters ihrerwegen ungewohnt hoch, auch teilt sie dann kräftig aus. Jedoch knickt der Transit Custom beladen im Unterschied zu anderen Transportern nicht ein, hält sich kerzengerade. Und überrascht dann, von einem gewissen Fahrwerkspoltern und einer etwas unterdämpften Vorderachse abgesehen, mit einem angenehmen Fahrkomfort. Trotz der simplen Hinterachse erlaubt er außerdem hohe Kurvengeschwindigkeiten und verdaut selbst beladen flotte Spurwechsel bei hohem Tempo.

Typisch Transit Custom ist das recht bequeme, wenn auch nicht gerade funktionelle Cockpit. Die gewöhnungsbedürftige Bedienung leidet noch unter schwer nachvollziehbaren Ford-Moden, die bei anderen Modellen zurzeit peu à peu wieder beseitigt werden. Das Display für die Navigation ist mickrig und es fehlt an offenen Ablagen für die kleinen und großen Dinge des Alltags im Cockpit. Abgesehen von zahlreichen Getränkehaltern, Ford-Fahrer sind offensichtlich durstig. Auf der Habenseite stehen der informative Bordrechner, ein gutes Platzangebot – abgesehen vom fehlenden Raum für den Kupplungsfuß – praxisgerechte Türverkleidungen als Armlehnen und der breite Durchgang, das große Sichtfeld dank Schmetterlings-Scheibenwischer. Die Sitztruhe unter dem Beifahrer-Doppelsitz fasst viel Gepäck, die Fahrerjacke hängt an mittig angebrachten Kleiderhaken an der verkleideten Trennwand.

Der straff gepolsterte Fahrersitz ist mäßig bequem und bietet wenig Seitenhalt, ist aber langstreckentauglich. Pluspunkte verdient sich der Transit schließlich mit seinen Außenspiegeln, vor allem die großen Weitwinkelspiegel überzeugen, trotz fehlender Verstellung. Die Qualität lässt eine gewisse Lässigkeit durchblicken: Die Materialien wirken eher durchschnittlich, beim Testwagen knarrte auf unebenem Parkett die Verkleidung der Fahrertür.

Der Transit Custom hat andere Vorzüge: Mit der neuen Motorisierung kommt er direkt vom Training und entpuppt sich mehr denn je als wahrer Kraft-Wagen unter Seinesgleichen. Die 38 Sandsäcke im Laderaum? Sie stören nicht weiter.

**Randolf Unruh**

**Über dem durchtrainierten Waschbrettbauch des Motors sitzt die keilförmige Karosserie straff wie ein Muscle-Shirt.**

der dynamischen Hülle verbergen sich praktische Vorteile. Der Laderaum ist üppig bemessen, drei beladene Europaletten passen quer hintereinander, das gelingt selbst namhaften Wettbewerbern nicht. Der Abstand zwischen den Radkästen ist groß, von oben strahlen LED-Leuchten hell wie Flutlicht. Die Beladung ist durch große Türen und Heckflügeltüren mit simpler Erweiterung sehr einfach. Irritierend sind nur der Ford-typische Kunststoffboden und ungeschützte Kabelverbindungen für die Rückleuchten.



**Der vergleichsweise üppige Laderaum fasst drei beladene Paletten und bietet viel Platz zwischen den Radkästen.**



# Kinderleichte Reiseplanung

24 Länder auf 436 Seiten,  
mit aktuellen Preisen.  
Ihr Reiseführer für die Autobahn.

**Links+Rechts  
der utobahn**

[www.autobahn-guide.com](http://www.autobahn-guide.com)



Ausgesuchte Hotels, Gasthöfe, Pensionen, Gästehäuser, Ferienwohnungen, Tankstellen und Ausflugsziele.

**FAX** +49 2151 5100-215

**POST** Stünings Medien GmbH · Dießemer Bruch 167 · 47805 Krefeld · Deutschland

**TELEFON** +49 2151 5100-113 oder -129

**E-MAIL** [autobahn-guide@stuenings.de](mailto:autobahn-guide@stuenings.de)

- Ich bestelle \_\_\_\_\_ Exemplar/e Autobahn-Guide 2017 gegen Rechnung (je **€ 9,95** + Versandkosten).
- Bitte senden Sie mir künftig Ihren kostenlosen Newsletter per E-Mail zu. Diesen kann ich jederzeit durch eine E-Mail an [autobahn-guide@stuenings.de](mailto:autobahn-guide@stuenings.de) wieder abbestellen.



QR-Code  
zur Online-  
Bestellung

Name \_\_\_\_\_ Vorname \_\_\_\_\_

Adresse \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Datum/Unterschrift \_\_\_\_\_

 **utobahn  
GUIDE**