



Der Transit Custom Trail mit Sperrdifferenzial darf auch mal den Asphalt verlassen und sich seinen Weg abseits der Straße suchen.

ROTWILD

Test: Ford Transit Custom Trail. Hinter der extrovertierten Aufmachung steckt feine Technik. Und so manche Überraschung.

Kommt ja selten vor, streichelt aber die Seele: Endlich schaut der eine oder andere Passant auch bei einem Transporter hin. Ford hat etwas übrig für extrovertierte kleine Laster, das beweist seit Jahren der gestreifte Transit Custom Sport. Gibt er den Dynamiker, so markiert der Custom Trail mit schwarzen Applikationen den Macho.

Wuchtiger Markenschriftzug im Kühlergrill à la Raptor, Stoßfänger à la Geländewagen, schwarz gerahmte Radläufe, schwarze Trittbretter als Flankenschutz, Aluminiumräder, etwas Folie, Dachreling,

drinnen dunkles Leder. Dazu Klimaanlage und ein paar weitere Annehmlichkeiten mehr, fertig ist der appetitliche Transporter für Männer mit Dreitagebart, in Stiefeln, Jeans, großkarierten Hemden und Basecap.

Offroad-Spezialist

Doch der Custom Trail ist viel mehr als ein Auto-Poser, er bringt mit einem Sperrdifferenzial noch einen wesentlichen praktischen Vorteil mit. Für einen Transporter mit Vorderradantrieb ist die Technik eine Rarität. Was sportlichen Ford-

Modellen zu mehr Fahrdynamik verhelfen soll, unterstützt beim Transit Custom abseits der Straße die Traktion. Also ausprobieren: rumpeliger Feldweg steil bergauf: kein Problem. Links Asphalt, rechts feuchte Wiese? Irritiert den Ford nicht. Links Feldweg, rechts Kies? Der spritzt kurz auf, dann spritzt der Ford, und zwar davon. Dahinter steckt ein selbstsperrendes mechanisches Torsen-Differenzial mit sechs Schneckenrädern, wie man es häufig als Zentraldifferenzial in Allradlern findet. Erst bei vollständigem Traktionsverlust auf einer Seite gibt der Ford auf. Aber so



Selbst bei voller Belastung hält sich der Transit Custom kerzengerade. Unbeugsam ist indes auch seine Federung.

Eine Menge dran und drin, der Ford zeigt es gerne.



lange sich was bewegt, so lange bewegt sich auch dieser Transporter.

Das Sperrdifferential vom britischen Hersteller Quaife ersetzt daher zwar keinen vollwertigen Allradantrieb, kann aber auf der Baustelle oder bei schlechten Witterungsverhältnissen das entscheidende Plus an Traktion geben, wenn konventionelle Antriebe bereits hilflos erschlaffen und nach den Rädern auch der Fahrer durchzudrehen droht. Sowohl Kosten als auch Gewicht betragen nur den Bruchteil eines 4x4. Auch wird das Fahrverhalten nicht beeinträchtigt. Und so tobt sich der

Transit Custom mit seiner Lackierung in Race-Rot als echtes Rotwild jenseits des Asphalts aus. Dabei unterstützt ihn der kräftige Turbodiesel mit 125 kW (170 PS) und bulligen 390 Nm. Im Prinzip jedenfalls, wären da nicht die markttypisch ellenlangen Übersetzungen mit entsprechend großen Schaltsprüngen.

Hinzu kommt die für Ford typische Leistungscharakteristik: bei Niedrigdrehzahlen ist der Diesel eher unentschlossen, um darüber umso explosiver zuzufassen und ungeduldig am Lenkrad zu zerren. Prompt verhebt sich der Ford an mancher

Steigung. Also: kleiner Gang und Gas stehen lassen. Und später Obacht beim Aussteigen, sonst wischt der Fahrer das verschmutzte Trittbrett mit seiner Hose ab.

Rustikaler Anpacker

Durchaus von Vorteil ist eine gewisse Rustikalität des Transit Custom, sie wird an der starren blattgedederten Hinterachse deutlich. Der Transit Custom teilt sie sich mit seinem großen Bruder. Deshalb rückt die zulässige Achslast in Maximalvariante auf knapp über 2 t, das Gesamtgewicht auf 3,4 t und die Anhängelast

TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte	Antriebsstrang	Fahrwerk/Elektrik	Messwerte	Füllmengen
Länge gesamt: 5.340 mm Breite gesamt: 1.986 mm Breite über Außenspiegel: 2.272 mm Höhe gesamt: 2.050 mm Radstand: 3.300 mm Wendekreis: 13,4 m Breite/Höhe Schiebetür: 1.030/1.324 mm Breite/Höhe Hecktür: 1.404/1.347 mm Laderaum über Fahrbahn: 536 mm Laderaum (L/B/H): 2.921/1.775/1.406 mm Breite zw. den Radkästen: 1.392 mm Ladevolumen: 6,8 m ³ Leergewicht Testwagen: 2.120 kg Nutzlast: 1.280 kg Zulässiges Gesamtgewicht: 3.400 kg Zul. Achslast vorn/hinten: 1.750/2.015 kg Anhängelast bei 12 % Steigung: 2.800 kg Zul. Zuggesamtgewicht: 5.365 kg	Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Turbodiesel in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Common-Rail-Direkteinspritzung, Abgas-Turbolader mit variabler Geometrie und elektrischem Antrieb. Zwei obenliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, vier Ventile pro Zylinder. Mild-Hybrid mit 48-Volt-Technik. Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Hubraum 1.996 cm ³ , Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 390 Nm bei 1.750-2.500/min. Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp Evap-ISC. Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 3,73 / 1,95 / 1,12 / 0,78 / 0,84 / 0,68, R-Gang 3,91. Übersetzung Antriebsachse 4,19 (Gänge 1-4) bzw. 3,05 (Gänge 5-6). Antrieb auf die Vorderräder.	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 elektromechanischer 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 240 A. Zusatzbatterie Lithium-Ionen, 48 Volt/430 Wh bzw. 9,5 Ah	Beschleunigung: 0 – 50 km/h 4,3 s 0 – 80 km/h 8,7 s 0 – 100 km/h 12,3 s Elastizität: 60 – 80 km/h (IV/V) 3,7/5,1 s 60 – 100 km/h (IV/V) 7,5/10,4 s 80 – 120 km/h (VI) 15,3 s Höchstgeschwindigkeit: 160 km/h Innengeräusche: Stand/50/100 km/h 45/67/68 db(A) Höchstgeschwindigkeit: 72 dB(A) Kraftstoffverbrauch: 7,4 l/100 km (Normverbrauch WLTP kombiniert); 195 g/km (CO ₂ -Emission kombiniert) Teststrecke beladen: 7,9 l/100 km Testverbrauch min./max.: 6,8-11,3 l/100 km Testverbrauch Adblue: 0,28 l/100 km	Tankinhalt: 70 l Adblue: 21 l Motoröl mit Filter: 8,3 l Wartung/Garantie: Wartung: max. 40.000 km/2 Jahre Garantie: zwei Jahre Werks-garantie ohne Kilometerbegrenzung einschließlich Mobilitätsgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Optional Garantie-Schutzbrieftafel nach Ablauf Werksgarantie. Preis Ford Transit Trail Kastenwagen L2 125 kW (170 PS) Mild Hybrid: 40.870 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

auf 2,8 t, wenn auch mit eingeschränktem Zuggesamtgewicht. Deftige Werte für einen mittelgroßen Transporter. Und dem Transit Custom als Trail mit seinen hochgekrempten Ärmeln macht dies sichtlich nichts aus. Leer steht das Heck ein wenig hoch, beladen ist er unbeugsam kerzengerade und streckt den

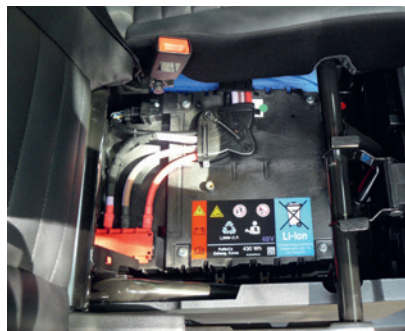
Rücken durch. Konsequenz: Das harsche Fahrwerk steckt nicht nur ein, es teilt auch aus. Leer markiert der Transit Custom passend zu seiner Aufmachung den harten Hund, auch beladen wirkt er nicht verweichlicht. Gibt der Fahrer dem Transporter die Sporen, stößt das Fahrwerk jedoch an Grenzen. Der Testwagen

zeigte dann eine gewisse Roll- und Gierneigung, die elektrische Lenkung reagiert etwas spitz aber mit wenig Präzision. Was auch an den verwendeten Vierjahreszeiten-Reifen des Trail gelegen haben mag. Dazu nickt er unangemessen freundlich bei Bodenwellen. Gut also, dass die Fuhre auf 160 Sachen begrenzt ist, für einen Transporter ohnehin genug.

Bei diesem Tempo schnürt der Rot-Schwarze im sechsten Gang mit gerade mal 2.800 Touren dahin. Ergebnis ist ein Verbrauch auf freier Strecke von kaum mehr als 11 l/100 km. Dies begünstigt zusammen mit der Mild-Hybrid-Technik (siehe Kasten) auch den Gesamtverbrauch: Voll ausgeladen sind 7,9 l/100 km generell aller Ehren wert für einen mittelgroßen Transporter und bedeuten in dieser Gewichtsklasse sogar einen neuen Rekord.

Milde Sorte

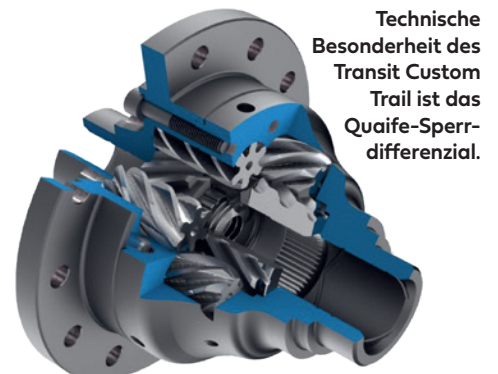
Das gibt's nur beim Transit Custom und seinem großen Bruder: Auf Wunsch fahren sie als „Mild Hybrid“ vor. In Sekundenbruchteilen wirft ein riemengetriebener Starter-Generator den Dieselmotor an. Ohne nerviges Anlasserorgeln und inzwischen sehr geschmeidig. Rollt der Transporter auf eine Stoppstelle zu, wird der Diesel bereits kurz vor dem Halt abgestellt. Das wirkt mitunter stolpernd, wenn's gleich weitergeht, reduziert aber im Stadtverkehr die Arbeitszeit des Diesels und damit den Spritverbrauch. Beim erneuten Start an der Ampel geht der Diesel nicht wie gewohnt beim Tritt auf die Kupplung, sondern erst beim Einlegen des Gangs wieder aus dem Startblock. Wer nun meint, er könne die Technik wie eine herkömmliche Start-Stopp-Anlage mit getretener Kupplung und eingelegtem Gang austricksen, sieht sich überrumpelt: Nach wenigen Sekunden wechselt die Maschine trotzdem in den Pausenmodus. Damit dies klappt wie am Schnürchen, lädt die Technik im Schubbetrieb und beim Bremsen einen Lithium-Ionen-Akku mit 48 Volt Spannung und 430 Wh oder 9,5 Ah Kapazität. Das reicht nicht für E-Strecken. Genügt aber um den Motor anzuwerfen, um ihn beim Beschleunigen zu unterstützen und um die Bordelektrik zu speisen. Die Batterie steckt in der Sitztruhe auf der Beifahrerseite, einfach nach dem Abstellen des Diesels dem Rauschen des Kühlgebläses im Cockpit folgen. Der Aufpreis von netto 1.150 Euro ist nicht ohne, der Spritverbrauch aber überzeugend niedrig.



Noch eine Ford-Besonderheit: Rechts in der Doppelsitzbank steckt die Lithium-Ionen-Batterie des Mild Hybrid.

Nützliche Helfer

Für diesen Erfolg ist allerdings auch der Fahrer gefordert, denn die Charakteristik des zwar nicht lauten, aber recht kernigen



Technische Besonderheit des Transit Custom Trail ist das Quaife-Sperrdifferential.



Schwarz gesehen: Der Trail bringt reichlich Schmuck mit, augenfällig sind unter anderem die schwarzen Aluminiumräder.

Motors verlangt ebenso wie die langen Übersetzungen nach einem häufigen Griff zum Schalthebel. Angesichts der markentypischen Präzision, von kurzen Wegen und Leichtigkeit trotz des hohen Drehmoments ein lässliches Handicap. Zumal dem Fahrer Helfer zur Seite stehen.

Vorausschauend warnt der Ford vor zu hohem Tempo angesichts von bevorstehenden Ortseinfahrten oder Kreuzungen, macht auf Geschwindigkeitsbegrenzungen aufmerksam und kann sich daran halten. Er gibt Hinweise auf zu wenig Abstand, auf Hindernissen beim Rangieren und Verkehr auf der Nachbarspur, greift außerorts aktiv in die Lenkung ein, wenn er es für nötig hält. Er hängt sich an den vorausfahrenden Verkehr und parkt mit wechselndem Erfolg rückwärts längs zur Fahrbahn ein. Die Schar der Assistenten bei Vollausstattung kennenzulernen erfordert Geduld, ihr Einsatz angesichts einer

Gut nutzbarer Laderaum für drei Paletten quer, dazu reichlich Nutzlast dank 3,4 t Gesamtgewicht.

etwas schwer zu durchschauenden Bedienungs-Lernvermögen.

„Kontrastreiche“ Ausstattung

Hinzu kommt ein Kontrast: Hier reichlich Assistenzsysteme und ein Mildhybrid, dort ein herkömmliches Zündschloss und eine mechanische Handbremse. Und obendrein klassische analoge Instrumente, die sich prächtig ablesen lassen. Das setzt sich ebenfalls im Laderaum fort: Oben leuchten vier helle LED-Strahler, hinten gibt es Türbügel, die sich vorbildlich einfach und sauber bedienen lassen. Unten dann den bekannten eigenwilligen Ford-Kunststoffboden. Hoch oben auf dem Dach bringt der Transit Custom Trail noch eine Dachreling mit. Schwarz, versteht sich. Sicherheitshalber steht auf der Sonnenblende der Tipp, dass der Trail mit ihr die wichtige Zweimetermarke überschreitet. Ein weiterer Tipp wird angesichts der Preisliste deutlich (gibt's noch bei Ford,

WAS UNSER TESTER SAGT

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- + Attraktive Optik, gute Verarbeitung, angemessene Materialqualität, sehr übersichtliche Instrumente, Platzangebot gut, zahlreiche offene Ablagen, Getränkehalter und Steckdosen, gute Basisausstattung, gute Außenspiegel, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.
- Teils etwas gewöhnungsbedürftige Bedienung sowie recht komplexe Einstellung der Assistenzsysteme. Sitze mit wenig Seitenhalt. Zusätzliche Trittstufen verschmutzen Kleidung beim Ein-/Aussteigen.

Antrieb

- + Kräftiger Motor ab mittleren Drehzahlen, leichtgängige und präzise Schaltung, kurzer Anfahrgang.
- Mäßige Kraftentfaltung bei sehr niedrigen Drehzahlen, übertrieben lange Gesamtübersetzung.

Fahrwerk/Sicherheit

- + Generell sicheres Fahrwerk, beladen mäßiger Komfort, leer sehr straff bis bockig. Passend übersetzte elektrische Lenkung. Rundum einschließlich Schwellerleisten gut geschützte Karosserie.
- Fahrwerk neigt zum Poltern, Rollneigung bei sehr hohen Geschwindigkeiten, mit Ganzjahresreifen unpräzise Lenkung, beladen spürbare Nickschwingungen der Vorderachse.

Laderaum

- + Gute Nutzbarkeit durch nahezu senkrechte Wände und große Türen, Platz für drei beladene Paletten quer, geschickt angebrachte Zurrösen, helle LED-Beleuchtung, einfache und saubere Erweiterung Hecktüren, leise und leichtgängige Schiebetür mit sicherer Verriegelung auch geöffnet. Sehr hohe Anhängelast.
- Rutschiger Kunststoff-Ladeboden, eingeschränktes zulässiger Gesamtzuggewicht.

Kosten

- + Sehr günstiger Kraftstoffverbrauch, dichtes Service-Netz, einfacher Wiederverkauf, zeitlich lange Wartungsintervalle, umfangreiche Ausstattung.
- Grundpreis der Testwagenvariante laut Liste sehr hoch. Großer Inhalt Motoröl.

danke!): Der Aufpreis vom Transit Custom Trend zum Trail mit seiner nützlichen und schmückenden Ausstattung beläuft sich zwar auf netto 2.700 Euro. Knauser finden die Differenzialsperre aber auch solo als Extra für 650 Euro. Damit ist der Ford ebenso traktionsstark unterwegs – aber klar, dann schaut wieder niemand hin.

Randolf Unruh

Fotos: Randolf Unruh

TEPE SYSTEMHALLEN

Satteldachhalle Typ SD6 (Breite: 6,00m, Länge: 20,00m)

- Traufe 3,50m, Firsthöhe 3,80m
- incl. Schiebetor 3,00m x 3,20m
- incl. prüffähiger Baustatik
- mit Trapezblech, Farbe: Aluzink
- feuerverzinkte Stahlkonstruktion

Mehr Infos

Aktueller Aktionspreis im Internet

Schneeelastzone 2, Windzone 2, a. auf Anfrage

www.tepe-systemhallen.de • Tel. 0 25 90 - 93 96 40