



# Alles unter Kontrolle

Neue Optik, neues Cockpit, neue Assistenzsysteme – Ford hat den Erfolgstransporter Transit Custom umfassend renoviert.



**V**ertrauen ist gut, Kontrolle ist besser – die Redewendung wird dem russischen Revolutionsführer Lenin zugeschrieben. Im frisch renovierten Transit Custom nimmt Lenin unsichtbar auf dem Beifahrersitz Platz, denn es ist Kontrolle angesagt. Das Lenkrad vibriert warnend beim Touchieren des Mittelstreifens, bei Überschreitungen der erlaubten Geschwindigkeiten blinkt und piept es, sofern dies der neue Begrenzer mit Verkehrsschilderkennung überhaupt noch zulässt. Die Schilder werden außerdem zuverlässig gemeldet. Bei zu knappem Abstand zum Vordermann leuchtet dezent ebenso ein Hinweis auf



Der Transit Custom hat nach fünf Jahren das zweite Gesicht bekommen und tritt jetzt stämmig und dynamisch auf.

Unten: Das kräftige Heck bleibt unverändert; aufmerksame Beobachter registrieren die elegantere Führung der Schiebetür.



Der Transit Custom Sport pflegt mit Rallyestreifen sowie kräftiger Bespoilerung und 17-Zoll-Rädern einen extrovertierten Auftritt.

## Das aktuelle Transit-Sportstudio

Er ist wieder da, der Transit Sport. Mit breiten Längsstreifen, mit eigenständiger Bug- und Heckschürze, mit Seitenschwellern, Aluminiumrädern im Format 17 Zoll, mit teilweise Lederbezug der Sitze, vielfach verstellbarem Fahrersitz und weiteren Nettigkeiten. Macht einen Aufpreis von netto immerhin gut 4.000 Euro zur Top-Ausstattung Transit Custom Limited. Muss man nicht haben, will aber mancher haben: Zwei bis drei Prozent der Käufer eines Transit Custom wählen den Transit Sport. Ford beobachtet Selbstnutzer als Käufer, ein schicker Transporter als Fahrzeug für den Chef oder Freiberufler. Der Transit Custom Sport ist trotz seiner augenzwinkernder Kriegsbemalung à la Rallyestreifen – in Memoriam Ford Escort und

Co. – nicht etwa ein braves Schaf im Wolfspelz: Motorisierung ist stets der stärkste Dieselmotor mit 125 kW (170 PS), wahlweise mit Sechsgang-Schaltgetriebe oder mit Automatik. Das Modellprogramm ist begrenzt, auch wenn nach 2,9 nun um eine Ausführung mit 3,1 t Gesamtgewicht erweitert. Wegen der serienmäßigen 60er-Bereifung verlangt die Lenkung nach einer festeren Hand. Dem Motor wiederum ist die Kraft nicht so recht anzumerken, erst ab mittleren und vor allem in höheren Drehzahlen unterscheidet er sich deutlich von seinen schwächeren Geschwistern. Ein Spaß-Transporter also, mit Vorteilen eher für die Seele als fürs Hirn. Ungefähr wie Champion's League gucken im Trainingsanzug auf der Couch.

wie bei einem zu niedrigen Gang – alles unter Kontrolle, Transporterfahrer werden auf Sozialverträglichkeit gedrillt. Der frisch überarbeitete Ford Transit Custom steckt auf Wunsch voller Assistenzsysteme, gefüttert von bis zu acht Sensoren, von Front- und Heckradar sowie Kamerasystemen vorne und hinten. Die Grenze zwischen Unterstützung und Bevormundung verläuft fließend, sie ist auch abhängig von der jeweiligen Fahrsituation.

Unstrittig hilfreich ist bei einem weitgehend fensterlosen Kastenwagen der Totwinkelassistent, der beim Spurwechsel den Schulterblick unterstützt.

Und als wahrer Segen für Kastenwagenfahrer stellt sich der „Cross Traffic Alert“ heraus: Das Warnsystem schlägt bei Rückwärtsfahrt Alarm, wenn sich Querverkehr nähert. Erkannt werden ein- und zweispurige Fahrzeuge ab rund 40 m Entfernung mit Geschwindigkeiten bis 60 km/h. Grenzen der Technik und die unveränderte Verantwortung des Fahrers macht der Notbremsassistent deutlich. Auf der ersten Proberunde mit dem Transit Custom gab es einen heftigen Fehlalarm, dagegen blieb die Warnung bei einer bewusst provozierten Annäherung aus.

### Der Design-Sprung

Die viele Technik hat Ford frisch verpackt. Scheinwerfer mit feschem LED-Tagfahrlicht, Kühlergrill und Stoßfänger sind neu. Erinnerter der Bug des mittelgroßen Transit bisher je nach Fantasie des Betrachters entweder an ein Fischmaul oder an ein etwas eingefallenes Gesicht mit herausgenommenem Gebiss, so steht er jetzt mit dicken Backen satt und dynamisch auf der Straße. Das neue Gesicht steht dem Transporter ausgesprochen gut. Wer genau hinschaut, erkennt außerdem an der Seite die nun weitgehend verdeckte Führung der Schiebetür. „Einen Riesensprung nach vorn im

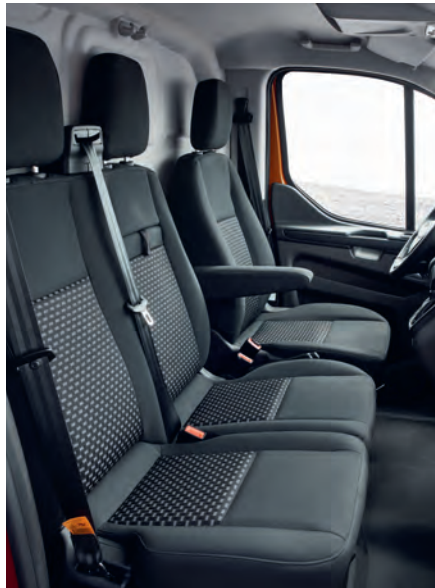


Ford hat das Cockpit kräftig aufgeräumt und das bisherige Schlachtfeld geordnet, einschließlich der Lenkradtastatur.

Design“, registriert Bernhard Schmitz, Ford-Transporterchef in Deutschland. Er schaut mit Blick auf konstant wachsende Marktanteile zufrieden drein, der Transit Custom ist sogar der Nutzfahrzeugvariante des VW T6 davongefahren. „Wir haben in den vergangenen Jahren viel Spaß gehabt“, so Schmitz.

Damit der Spaß weitergeht, hat Ford den Transit Custom nicht nur schick eingekleidet, sondern auch dessen Cockpit komplett neugestaltet. Der Fahrer nimmt auf einem robusteren und neu aufgepolsterten Sitz Platz. Für kräftig gebaute Fahrer ist die Sitzfläche etwas knapp bemessen, aber die straffe Polsterung ist langstreckentauglich und der Seitenhalt recht gut. Lob verdient sich wie bisher die Kombination aus Höhen- und Neigungsverstellung.

Augenfällig ist die neue Armaturentafel. Bisher ein unübersichtliches Schlachtfeld voller verstreuter Elemente, hat Ford nun kräftig aufgeräumt. Da wären übersichtliche Instrumente mit einem klar ablesbaren Display. Eine etwas komplexere Bedienung von Heizung und Klimatisierung, dafür aber im Blickfeld des Fahrers gelegen. Gewöhnungsbedürftig sind die zahlreichen Lenkradtasten, mit ihnen wird sich der Fahrer intensiv beschäftigen, doch kein Vergleich mit den bisherigen klobigen und unübersichtlichen Satelliten. In der Mittelkonsole schließlich gibt es eine stufenweise Aufrüstung vom schlichten Radio bis zu einem acht Zoll großen Monitor im Stil eines Tablets. Schon beim ersten Ran-



Das Innenleben des Fahrerhauses ist komplett neu, einschließlich der straffen und nun robusteren Sitze.

giermanöver verdient es sich durch das große und gut aufgelöste Bild der Rückfahrkamera ein Lob.

### Aufgeräumt

Gleiches gilt auch für die Ablagen. Verschwunden ist der unpraktische Deckel oben links, jetzt erstrecken sich drei große offene Fächer im Format DIN A4 über die gesamte Breite, ergänzt von einem Fach für Kleinkram. Besonders stolz ist Ford auf einen ausklappbaren Getränkehalter unterhalb des günstig platzierten Schalthebels. Vermisst hat man ihn angesichts von zwei großen Flaschenhaltern und zwei weiteren Becherhaltern bisher

nicht, aber nur her mit den Raffinessen. Im gleichen Aufwasch hat sich Ford auch die Türverkleidungen vorgenommen und Platz für dreistöckige Ablagen geschaffen. Klare Sache: Der Wechsel von der verwirrenden Spielzeuglandschaft zum funktionellen Cockpit steht dem Transit Custom gut. Zumal Ford alles in vernünftige Materialien hüllt, weder unnötig luxuriös noch unangemessen schlicht. Ein weiteres Detail: Innen ist links auf dem Radlauf jetzt ein klassischer Öffnungshebel für die Motorhaube angesiedelt. Das eigenwillige Spiel vor der Haube mit Schlüsseldreh nach links und rechts ist vorbei.

Darüber hinaus offenbart die neue Preisliste dezente Änderungen. Das Einstiegsmodell wächst von 2,7 auf 2,8 t zulässiges Gesamtgewicht. Sein Preis ist ein wenig nach unten gerutscht, dafür kosten einige Ausstattungspakete mehr.

Beibehalten hat der Ford sein Fahrverhalten. Die sehr direkte Lenkung ergibt auf den ersten Metern ein etwas eckiges Fahren, sie führt den Transporter jedoch zielgenau durch Kurven. Das Fahrwerk ist straff abgestimmt, die starre und blattgedeferte Hinterachse gibt deutliche Hinweise auf den Straßenzustand.

Die Motorisierung hat Ford im Rahmen der Überarbeitung nicht angetastet. Geblieben ist es beim Zweiliter-Turbodiesel in drei Leistungsstufen mit 77 kW (105 PS), 96 kW (130 PS) und 125 kW (170 PS). Höchst beachtlich ist jeweils das maximale Drehmoment von 360, 385 und 405 Nm. Im Ergebnis ist beim Fahren mit niedrigen Drehzahlen kaum ein Unterschied zu bemerken. Anders formuliert: Für einen Großteil der Einsatzzwecke reicht die kleinste Motorisierung völlig aus.

Auch dort setzt Ford beim Wunsch nach Sparsamkeit und niedrigen Emissionen weniger auf Vertrauen, sondern auf Kontrolle: Zur Ausstattung der Neuaufgabe der Sparausführung namens Econetic zählen Leichtlaufreifen und Start-Stopp-Technik, eine geänderte Motorkalibrierung und vor allem eine fix eingestellte Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emission sinken damit nach Norm um sechs Prozent. Prompt winkt Lenin zum Abschied freundlich vom Beifahrersitz. Sie wissen schon: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser.

**Randolf Unruh**