

Sieht aus wie jeder Transit Custom, doch unter dem Blech steckt ein einzigartiges Antriebskonzept für Transporter.



Die Kraft der zwei Herzen:  
Elektroantrieb mit Speisung per Batterie plus Benziner als Range Extender

# Doppelt gemoppelt fährt weiter

Mit seiner Kombination aus batterieelektrischem Antrieb und Range Extender kennt der Plug-In-Hybrid kein Reichweitenproblem. Ford setzt auf eine einzigartige Lösung für Transporter.

**D**raußen gibt sich dieser ganz besondere Transit Custom sanft mit einem leisen sphärischen Wispern zu erkennen, vorbei ist's mit dem typischen Macho-Gehabe eines Diesel-Transporters. Drinnen herrscht dazu passend eine angenehm ruhige Arbeitsatmosphäre, bei zügiger Gangart untermalt vom dezenten Rauschen des Fahrtwinds. Der Ford Transit Custom Plug-In-Hybrid, kurz PHEV, bringt Ruhe in die Stadt und ins Fahrerhaus.

Doch niemand sollte den Transporter trotz seines schmusigen Wesens für

einen Weichling halten. Denn da ist es wieder, dieses wohlige-dynamische Gefühl der E-Mobilität, wenn der Fahrer aufs Gaspedal tritt, das sich beim Elektroantrieb stets in ein Spaßpedal verwandelt. Dann beschleunigt der E-Motor den Ford schnell, leise und ohne jede Unterbrechung. Indes schnellert er nicht ganz so vehement los wie manch anderer Stromer, die Entwickler haben sein Temperament gezügelt, das verhindert Stromvergeudung. Aber dank 93 kW Leistung und 355 Nm Drehmoment geht es aus dem Stand flink genug vorwärts, denn die

volle Kraft steht bei E-Motoren vom Start weg zur Verfügung. Bei 120 Sachen ist dann Schluss, damit schwimmt der Hybrid problemlos im Verkehr mit.

## Mitdenken ist erwünscht

Die ellenlange Bezeichnung des Ford Transit Custom Plug-In Hybrid kommt nicht von ungefähr, in seinem Inneren schlagen gleich zwei Herzen. Er kombiniert einen Elektromotor mit einem Benziner sowie eine Batterie mit einem Tank. Denn der Transporter kann seine flüssigkeitsgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit 13,6 kWh Energieinhalt zwar an der Steckdose aufladen und während der Fahrt durch Rekuperation ein wenig füllen, aber bei Bedarf produziert er seinen Strom einfach selbst. Somit ist nach rund 50 Kilometern abgasfreier Flüsterfahrt zwar Schluss mit dem gebunkerten Stromvorrat, aber nicht mit der Tour.

Im Anschluss greift ein kompakter Benziner mit drei Zylindern und einem Liter Hubraum ein und dient als Generator, der Ford fährt weiterhin elektrisch angetrieben. Der Motor trägt die vielversprechende Bezeichnung Ecoboost, ist

vielfach ausgezeichnet und werkelt in zahlreichen PKW des Ford-Programms. Zum Benziner als Stromerzeuger greift Ford, weil er leichter, billiger und leiser ist als ein kleiner Diesel, dem künftig außerdem Aussperrungen drohen könnten.

Der Fahrer kann die Antriebs- und Ladetechnik während der Fahrt mit verschiedenen Modi per Tastendruck an seine spezifischen Einsätze anpassen. Ganz nach Wunsch liegt die Priorität auf der Speisung des E-Motors durch die Batterie oder den Verbrenner. Will der Fahrer unterwegs Strom für eine emissionsfreie Zone bunkern, schaltet er den Benziner zu, dann wächst der Pegelstand zusehends. Geht der Stromvorrat der Batterie zur Neige, schaltet sich automatisch der Verbrenner zu.

Mitdenken ist erwünscht – oder der Fahrer überlässt dies alles einer Automatikfunktion des Ford. Per Rekuperation gibt es ebenfalls Strom. Zur Perfektion reift das System heran, wenn der Ford ab Frühjahr kommenden Jahres per Geofencing automatisch beim Befahren einer



**Volle Information: Powermeter statt Drehzahlmesser, vier Fahrmodi, Reichweite separat für Batteriebetrieb und Range Extender, zwei Füllstände für Batterie und Benzintank.**

Umweltzone auf Batteriebetrieb umschaltet und zuvor einen ausreichenden Stromvorrat sichert.

Für die Aufladung am Ziel gibt es die Steckdose vorne links unterhalb des Scheinwerfers. An 230 Volt dauert die

Pause bei komplett geleerter Batterie gut vier Stunden, an der Wallbox halbiert sich diese Zeit annähernd. Oder der E-Transporter zieht weiter seine Bahn, dank 54 Liter Benzin insgesamt rund 500 Kilometer weit. Schweißperlen auf

## Planen Sie demnächst einen **BETRIEBSAUSFLUG?**

Auf der Plattform [gruppenreise-navi.com](http://gruppenreise-navi.com) und im **\*Reiseführer Club-Ziele** finden Sie europaweit mehr als 2.000 Angebote von Hotels, Restaurants, Veranstaltungen, Ausflugs- und Erlebniszielen.

Kostenfreier und unverbindlicher Anfrage-Service direkt über die Website:

[www.gruppenreise-navi.com/suche/gruppenanfrage](http://www.gruppenreise-navi.com/suche/gruppenanfrage)



\*Als Leser des KFZ-Anzeiger können Sie den **Reiseführer Club-Ziele** jetzt kostenfrei bestellen. Senden Sie einfach eine Mail an: [gruppenreise-navi@stuenings.de](mailto:gruppenreise-navi@stuenings.de), Stichwort: KFZ-Anzeiger

**gruppen**   
**reise navi**





**Fahrtrichtung und Rekuperation des Hybriden steuert der Fahrer über einen Wählhebel à la Automatikgetriebe.**

**Plug in: Steckdose für die Aufladung per Kabel vorne links unter dem Scheinwerfer.**

der Stirn wegen knapper Reichweite? In diesem E-Transporter der anderen Art kein Thema.

## Benzin ist nicht billig

Das Auf und ab von Stromverbrauch und Rekuperation kann der Fahrer am Powermeter verfolgen, er ersetzt den hier unnützen Drehzahlmesser. Wer stromsparend fährt, bleibt tunlichst im blauen Bereich, denn beim E-Antrieb laufen Leistungsabforderung und Verbrauch parallel. Die verbleibende Reichweite wird separat für Batterie und Benzin angezeigt, ebenso der Füllstand von Strom und Sprit. Ein Wählhebel à la Automatikgetriebe steuert die Fahrtrichtung, ebenfalls die Rekuperation. In Maximalstellung ist die Fußbremse fast beschäftigungslos. Schließlich lässt sich mit dem Stromvorrat des Transporters auch Anderes als sein Elektromotor antreiben: Auf Wunsch liefert Ford den Transporter mit einem 12-Volt-Ausgang und 6 kW Leistung für E-Werkzeug oder Außenscheinwerfer.

Die Idee mit dem Benziner als Generator ist nicht ohne, das wird angesichts der Nutzlast von 1,1 t bei 3,4 t zGG deutlich, mehr als angemessen für einen Kompakt-Transporter. Indes müssen Eigentümer des PHEV mit einem gewissen Spritzuschlag kalkulieren, Benzin ist nicht

billig. Generell ist der Verbrauch des Hybriden extrem vom individuellen Einsatz abhängig. Der Normverbrauch von 2,7 l/100 km und die daraus resultierenden 60 g/km CO<sub>2</sub> dürften in der Praxis eher ein Zufallstreffer sein.

Während einer engagiert gefahrenen Proberunde mit fortlaufendem Wechsel der Modi genehmigte sich der Ford 7,5

Die Idee mit dem Benziner als Generator ist nicht ohne, das wird angesichts der Nutzlast von 1,1 t bei 3,4 t zGG deutlich.

l/100 km. Gewöhnungsbedürftig ist der zwar recht leise, aber etwas unruhige und angestrenzte Klang des Verbrenners im Hintergrund. Nicht nur wegen des Dreizylinders, sondern weil der Motor als Stromerzeuger unabhängig von Geschwindigkeit und Beschleunigung arbeitet.

Wie häufig aber kommt der Benziner zum Einsatz? 50 Kilometer per Batterie reichen zum Beispiel zur Durchquerung von Berlin. Handwerker fahren am Tag

häufig weniger. Während eines ausgiebigen Praxis-Tests in London mit 20 Hybriden legten die Ford-Hybriden gut ein Drittel der Gesamtstrecke von mehr als 240.000 Kilometern im rein batterieelektrischen Betrieb zurück.

## Eine einzigartige Idee

Die Ford-Idee des Zwitterantriebs ist für Transporter einzigartig, alle anderen Marken stellen Käufer vor die Wahl zwischen Diesel und batterieelektrischem Antrieb. Beim Start zum Jahresende konzentriert sich Ford auf den Kastenwagen mit kurzem Radstand und flachem Dach sowie auf den Bus Tourneo Custom. Die Serienausstattung ist mit Klimaanlage, Audiosystem, Diebstahl-Alarmanlage und einigen anderen Annehmlichkeiten recht üppig. Das gilt ebenfalls für den Preis von netto 47.995 Euro für den Kastenwagen, bei vergleichbarer Ausstattung ein Zuschlag von rund 50 Prozent für den E-Antrieb. Zwar spart der Hybrid teure Batteriekapazität, aber zwei Antriebssysteme schlagen zu Buche. Bald wird sich zeigen: Ist der Transit Custom Plug-In Hybrid die Antwort auf eine Frage, die niemand gestellt hat? Oder handelt es sich gar um einen Geniestreich, der die Probleme rund um Reichweite und Stromversorgung von E-Transportern löst?

**Randolf Unruh**