

Dynamischer Auftritt: Ford Transit mit dem stärksten Dieselmotor

Zug-Maschine

Mehr Drehmoment hat keiner: Der Transit trumpft mit der höchsten Zugkraft unter den 3,5-Tonnern auf. Was haben Fahrer und Besitzer davon?

Transporterfahrer kennen die Situation: Da schnürt man auf der linken Spur der Autobahn bei dichtem Verkehr locker in der Kolonne dahin; willens zu überholen, doch ohne Chance, da keiner weicht. Und plötzlich klebt da dieser Mittelklasse-PKW wie eine lästige Fliege an der Stoßstange. Licht eingeschaltet, ungeduldig drängelnd, abwechselnd nach links und rechts zuckend. Mit dem Platz hinter einem Transporter vorlieb nehmen? Unerträglich für gesetzte Herren mit weißem Hemd, Krawatte, fortlaufendem Telefonverkehr und gut gefülltem Terminkalender.

Im Ford Transit FT 350 mit dem neuen TDCI-Motor folgt alsbald die genussvolle kleine Rache: Die Kolonne löst sich

auf, der Transit-Fahrer schaltet vielleicht einen Gang zurück, tritt aufs Gas, freut sich über einen kräftigen Schub im Kreuz. Und grinst über einen kurzatmigen Benziner-Sechszylinder der für eine Weile aus dem Blickfeld verschwindet, ehe er nach langem Anlauf und mit starr geradeaus blickendem Fahrer endlich vorbeizieht.

Doch der Ford Transit TDCI ist weit mehr als ein Genussmittel für genervte und mitunter gedemütigte Transporterfahrer. Zwar reißt die Nennleistung von 101 kW (137 PS) nicht gerade zu Begeisterungstürmen hin – in dieser Liga spielen viele mit. Das Drehmoment ist der entscheidende Spaß- und Arbeitsfaktor dieser Transit-Variante, die es nur mit

Hinterradantrieb gibt: 375 Nm – mehr kann keiner unter den 3,5-Tonnern, hier ist der Transit Klassenprimus. Wer aber benötigt so viel Dampf? Der Expressfahrer, der Berge am liebsten ohne Zeitverlust erklimmt. Derjenige, der grundsätzlich mit schwerer Last unterwegs ist. Die Fraktion der Hängerfahrer, die beim Anblick der technischen Daten mit 2,8 t Anhängelast bis zwölf Prozent Steigung gleich in ansehnlichen Baggern, großen Booten und schweren Rössern denkt. Und dabei das maximale Gesamtzuggewicht von 5,75 t dabei nicht vergisst. Vielleicht brauchen auch jene Leute diese dicken Muskeln, die ab und zu gerne einen PKW düpierten ...

Hinter den nackten Zahlen für Leis-

tung und viel Dreh im Moment steht moderne Motorentechnik. Mit Einspritzung per Common-Rail, zwei oben liegenden Nockenwellen mit robustem Kettenantrieb und mit vier Ventilen pro Zylinder verfügt der TDCI über alle wesentlichen Komponenten moderner Dieselmotoren. Als Zutat erhält er als einziger Transit ein Sechsgang-Schaltgetriebe, gewachsen aus der intensiven Zusammenarbeit von Ford und Getrag. Dazu kommen ein paar moderne elektrische Helfer, die die rohe Kraft dieses Vierzylinders zähmen – ruppiges Anfahren am Berg mit 375 Nm und einem beladenen 3,5-Tonner bedeuten Stress für Kupplung, Getriebe, Kardanwelle, Differenzial und Antriebswellen. Eine Voreinspritzung soll den Verbrennungsdruck sanfter ansteigen lassen, den kernigen Transit-Sound dämpfen.

Ergebnis sind Fahrleistungen auf höchstem Transporterniveau. Da wäre eine Höchstgeschwindigkeit von gestoppt Tempo 164 bei 3.600/min mit der längeren der beiden lieferbaren Achsübersetzungen (3,77 und 4,27). Damit übertraf der Testwagen die Werksangabe fast um 10 km/h. Und er wäre noch ein wenig schneller, vor allem auf Gefällestrrecken, würde nicht die Elektronik die Zügel anziehen. Sie regelt den Motor sanft und kaum spürbar bei diesem Tempo ab, da kann der Fahrer das Gaspedal bis zur Ölwanne durchtreten.

Kraftvoll fällt auch die Beschleunigung aus. Leer stürmte der Testwagen in 16 Sekunden aus dem Stand auf Tempo



Im etwas tristen Innenraum hellt eine Klimaanlage wenigstens die Miene des Fahrers auf.

100 – mit dem Handicap einer gewichtigen Holzkonstruktion als Ladungssicherung im Laderaum. Große Augen gibt's beim Anblick der Elastizitätswerte. Zwar muss sich der Motor im sechsten Gang bei 50 km/h aus 1.100 Touren quälen, trotzdem benötigt er nur 16 Sekunden bis

Tempo 100. Wer's geschickter anfängt und diese Prozedur im fünften Gang absolviert, der startet bei 1.500 Umdrehungen und ist in 6,3 Sekunden auf Tempo 80 und in nur elf Sekunden auf 100 – für einen Transporter mit mehr als 2 t Gewicht nicht nur beachtlich, das ist faszinierend.

Weniger Leistung – mehr Drehmoment

Als Erklärung dieser vermeintlichen Diskrepanz ist ein kleiner Ausflug in die Welt der Naturwissenschaften notwendig; keine Angst, tut nicht weh. Drehmoment ist Arbeit, gleichbedeutend mit der Formel Kraft mal Weg. Die Leistung resultiert daraus, wenn man sie ins Verhältnis zur Zeit setzt, hier zu den Kurbelwellendrehzahlen des Motors, in der die Arbeit geleistet wird. Die Formel ist ganz einfach: Drehmoment x Drehzahl geteilt durch 9.550 ergibt die Leistung. Vereinfacht: Ein Akkordarbeiter vollbringt vielleicht die gleiche Arbeit wie ein Zeitlöhner.

Doch er erreicht womöglich eine höhere Leistung, weil er diese Arbeit in einer geringeren Zeit schafft.



Der 2,4-l-Motor ist in der gewichtigen Transit-Baureihe längs eingebaut und treibt die Hinterräder an.

Dank vieler elektronischer Helfer vollbringt der Transit zwar keine Höchstleistung im klassischen Sinne. Aber bei niedrigeren Drehzahlen, dort wo die Leistungskurve erst ansteigt, schafft er mehr Drehmoment und damit die höhere Leistung als andere.

Entscheidend in der Praxis: Üblicherweise arbeitet ein Dieselmotor im Transporter zwischen etwa 1.500 und 3.000 Umdrehungen, von schnellen Autobahnetappen mal abgesehen. Und genau dort kann der Transit TDCI mehr als andere Motoren.

Maße und Gewichte

| | |
|-----------------------------------|---------------------|
| Gesamtlänge | 5.201 mm |
| Gesamtbreite | 1.974 mm |
| Gesamthöhe | 2.355 mm |
| Radstand | 3.300 mm |
| Wendekreis | 11.900 mm |
| Höhe/Breite Schiebetür | 1.465/1.250 mm |
| Höhe/Breite Hecktür | 1.565/1.540 mm |
| Laderaum über Fahrbahn | 682 mm |
| Laderaum L/B/H | 2.934/1.762/1.645mm |
| Ladevolumen (max.) | 8,3 m ³ |
| Leergewicht Testwagen | 2.140 kg |
| Nutzlast | 1.360 kg |
| zGG | 3.500 kg |
| Anhängelast (12 % Steigung) | 2.800 kg |
| zul. Zuggesamtgewicht | 5.750 kg |

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung, vorn längs eingebaut, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Duplexkette, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 89,9/94,6 mm, Hubraum 2.402 cm³, Leistung 101 kW (137 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 375 Nm bei 2.000/min

Getriebe/Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Knüppelschaltung, Übersetzungen: 5,44/2,84/1,72/1,22/1,0/0,79/R.-Gang 4,94, Übersetzung Antriebsachse 3,77, Antrieb auf die Hinterräder

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und L-förmigen Querlenkern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Scheibendurchmesser 294 mm, Trommeldurchmesser 280 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung und variabler Übersetzung

Reifen: 215/75 R 15 C auf Rädern 6,5 J x 16

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 80 l; **Motoröl mit Filter:** 7,0 l;

Batterie: 12 Volt/60 Ah, Lichtmaschine 95 A

Wartung/Garantie

Wartung: Ölwechsel alle 25.000 km

Garantie: Zwei Jahre Händler-Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung



Auch mit deftiger Beladung gehört der Transit zu den schnellen Transportern.

In den meisten dieser Disziplinen hängt der Ford sogar den bekannt leistungsfähigen Mercedes Sprinter mit 115 kW (156 PS) ab – der muss mit 330 Nm Drehmoment auskommen.

So temperamentvoll der Ford auch abzieht, leichtfüßig absolviert er diese Prozeduren nicht. Er macht mit jeder Faser deutlich, dass hier kein automobiler Feingeist loresprescht, sondern ein rustikaler, ja mitunter ungehobelter Haudrauf. Das beginnt bereits beim Losfahren, auf Grund der Elektronik entweder mit etwas zu wenig oder etwas zu viel Gas absolviert – beides kann peinliche Folgen haben. Auch minimale Geschwindigkeitsanpassungen mit dem Gaspedal beim Dahinrollen dosiert die Elektronik nicht immer sauber.

Und beim Zwischenspur erinnert der TDCI an einen Turbo früher Jahre: Ab etwa 2.000 Umdrehungen gibt es einen Tritt ins Kreuz, dann geht die Post ab. Nach schnellen Schaltungen nimmt sich der Motor gerne eine Auszeit. Auffallend auch das Prasseln der Voreinspritzung, zwischen etwa 1.500 und 2.500 Touren das vorherrschende Geräusch.

In den Drehzahlminderungen, deutlich unter 2.000/min, bekommt der Fahrer zudem die Grenzen der Laufkultur des Vierzylinders zu spüren. Zwar soll ihn ein Zweimassen-Schwungrad zähmen, doch der Antriebsstrang opponiert mit vehementem Rumoren so rigoros gegen den Tritt aufs Gas, dass der Fahrer häufig derlei Drehzahlen vermeidet. Wer gar auf engem Geläuf im zweiten Gang um die Ecken schleicht, muss sich darauf gefasst machen, dass der Ford regelrecht bockt.

Nein, ein gepflegter Mitarbeiter mit

Kultur ist dieser Transit bei allem Können nicht. Trotz aller Durchzugskraft ist deshalb häufiger der Griff zum Schalthebel erforderlich, der als mächtiger Schwengel direkt aus dem Getriebe und damit dem Kabinenboden herauswächst. Dies führt nach alter Transit-Sitte zwar zu kurzen und durchaus exakten Schaltwegen, aber auch zu einer etwas knochig und hart wirkenden Schaltung, die dem Fahrer spürbare Widerstände entgegensetzt. Eine automatisierte Variante ist den schwächeren Motoren vorbehalten.

Durchaus stimmig sind grundsätzlich die Übersetzungen. Der erste Gang ist anfahrtauglich auch am Berg, vier und fünf liegen etwas eng zusammen, deshalb fällt der Sprung zur sechsten Schaltstufe ein wenig groß aus – doch das bügeln die Bärenkräften der Maschine weg. Auf Grund seiner Charakteristik darf man

MESSWERTE

Beschleunigung

| | |
|-----------------------------|----------|
| 0–50 km/h | 5,7 s |
| 0–80 km/h | 11,3 s |
| 0–100 km/h | 16,6 s |
| Höchstgeschwindigkeit | 164 km/h |

Innengeräusche

| | |
|------------------------|----------------|
| Stand/50/80 km/h | 57/70/68 dB(A) |
| 100/130/km/h | 69/74 dB(A) |

Kraftstoffverbrauch

| | |
|---------------------------|---------------|
| Verbrauch minimal | 10,0 l/100 km |
| Verbrauch maximal | 14,6 l/100 km |
| Teststrecke beladen | 10,6 l/100 km |

Testverbrauch gesamt

| | |
|-------------------|---------------|
| Verbrauch Ø | 11,7 l/100 km |
|-------------------|---------------|

Ø = Durchschnitt

Transit: Das richtige Zubehör

Kastewagen lang, hoch, Trennwand hinein und ab damit? Das wäre etwas wenig, gibt doch die Aufpreisliste des Ford einige spannende und nützliche Details her, die das Leben an Bord angenehm gestalten.

- Wer rückwärts in Engstellen belädt, freut sich über Türen mit 270 Grad Öffnungswinkel. Beim Transit sind es nur 255 Grad, der Grund ist stichhaltig: Die enorm breite Schiebetür läuft zwar in die aufgeklappte Heckflügeltür hinein, vermeidet durch den geringeren Öffnungswinkel jedoch Kollisionen, unterstützt durch eine Seitenschutzleiste. Ideal wäre eine Fixierung der geöffneten Türen, doch Fehlanzeige.
- Zurrösen sind beim Transit Serie, nicht aber die Trennwand. Sie steht in unterschiedlichen Konfigurationen zur Wahl, gehört zum Pflichtprogramm. Gut: Auf der Fahrerseite im Bereich der Lehne ist die Trennwand ein

paar wichtige Zentimeter in den Laderaum hineingearbeitet, Beifahrer müssen mit weniger Platz vorlieb nehmen. Optional lieferbare Zurrschienen an den Seitenwänden helfen bei der Ladungssicherung; es gibt sie in zwei Höhen. Bleiben wir im Laderaum: Kleinkram passt in ein verschließbares Fach mit Antirutschmatte vorn unter das Fahrerhaus, eine sinnvolle Angelegenheit.

- Eine Klimaanlage sollte für den Profi am Steuer Pflicht sein – die Kondition wird es danken. Getönte Scheiben wiederum müsste Ford der Serie spendieren – hier kosten sie 65 Euro Aufpreis – wie bitte?
- Eine Trittstufe an der Hecktür erscheint beim hohen Boden des Hecktrieblers sinnvoll, am besten gleich mit dem Park-Piloten verbinden, der nervtötend piept, aber genau dadurch manche Kollision verhindert.



Kein Zusammenstoß: Die Schiebetür touchiert die Heckflügeltüren nur sanft – Schutzleiste an Schutzleiste.

- Elektrisch verstellbare Außenspiegel sind Teil des Elektropakets, das viele Annehmlichkeiten versammelt: Zentralverriegelung mit Fernbedienung und separat verriegeltem Laderaum, elektrisch betätigte Fensterheber, alles zusammen zum Sonderpreis – lohnt sich. Nur wäre es konsequent, würde die doppelte Zentralverriegelung auch das Fahrerhaus verschließen, wenn hinten zum Entladen geöffnet ist und nicht nur umgekehrt.

dem Motor dafür ruhig etwas Zeit geben – einfach ziehen lassen, der TDCI schafft das schon. Zu seinen Eigenheiten zählt auch ein enorm weiter Drehzahlbereich. Die Nenn Drehzahl beträgt 3.600/min – und bei Bedarf zieht der Diesel tapfer bis auf 4.800 Touren hinauf, auch wenn diese Drehzahlen kaum jemals genutzt werden.

Der Fahrer wird die Maschine sinnvollerweise eher im weit gesteckten, grün gekennzeichneten Bereich des Diesels halten, zwischen 1.500 und 3.000 Touren. Das genügt allemal, auch bei beherztem Einsatz. Selbst auf der Autobahn: Mit langer Achse entsprechen 3.000 Touren einer Reisegeschwindigkeit von 140 km/h. Da fühlt man sich wohl im Transit, das Radio übertönt noch mühelos die Maschine und nicht umgekehrt. Es ginge auch deutlich schneller vorwärts, doch dann wird's ungemütlich laut in der Kabine; bei Höchstgeschwindigkeit beginnen gar die Türen zu flattern.

Das Transit-Fahrwerk macht das Tempo mit, auch wenn Ford noch auf Scheibenbremsen hinten verzichtet, die Bremse bei voller Beanspruchung einen sehr kräftigen Tritt verlangt und rubbelt. Leer benimmt sich die Federung auf groben Unebenheiten etwas derb, voll beladen federt der 3,5-Tonner Transit mitunter fast durch – die angenehme Wahrheit liegt dazwischen. Beladen sollte der Fahrer auch schnelle Spurwechsel vermeiden, sie behagen dem Ford nicht unbedingt.

Zu den alten Weisheiten gehört, dass starke Motoren nicht unbedingt mehr Kraftstoff verbrauchen als schwächere, eine kundige Fahrweise vorausgesetzt, die nicht ständig alle Reserven nutzt. Dies trifft auch für den Transit TDCI zu, selbst wenn er in der Realität nie extrem sparsam unterwegs ist – aber man erwirbt den stärksten Transit schließlich nicht für Schleichfahrten. Um so sympathischer, dass der Testwagen die Teststrecke trotz eines Autobahnteilstücks mit Vollgasan-

teil mit nur 10,6 l/100 km absolvierte. Um die 12,5 l/100 km schluckte der beladene Ford bei zügiger Autobahnfahrt. Und selbst eine Vollgasetappe ließ den Spritkonsum nicht über 14,6 l/100 km steigen – in Anbetracht der Fahrleistungen ein prächtiger Wert.

Weniger attraktiv sind die knapp kalkulierten Ölwechselintervalle von 25.000 km, zumal der Motorölhaushalt 7 l inklusive Filter beträgt – das wird bei häufigen Wechseln recht teuer. Zum Thema Kosten gehört auch der Anschaffungspreis. Der neue TDCI mit 137 Pferdestärken kostet 1.300 Euro mehr als der TDE mit 85 kW (115 PS). Der aber hat nicht nur weniger Leistung, sondern mit 285 Nm gleich ein Viertel weniger Drehmoment. Und das ist ja wieder die reizvolle Seite des TDCI: Die Leistung stimmt, das Drehmoment liegt überragend gut. Nicht nur, um lästige PKW beim Zwischenspur abzuschütteln.

RANDOLF UNRUH