



Ein handfester Großtransporter mit Hinterradantrieb aus der Arbeiterklasse, unverwechselbares eigenwilliges Design.

TRANSPORTER MIT WUMMS

Der Ford Transit Mild Hybrid ist gespickt mit Spritspartechnik und Assistenzsystemen. Das Ergebnis in der Praxis ist verblüffend.

Die beiden Buchstaben stehen weder für die Initialen der freundlichen Erbtante, noch sind sie der Zulassungsstelle zufällig aus dem Rechner gepurzelt. Die Buchstabenkombination „MH“ auf dem Nummernschild des Ford Transit verrät Eingeweihten vielmehr eine Besonderheit: Hier arbeitet ein „Mild Hybrid“. Der Transit und sein kleiner Bruder Transit Custom sind die ersten und bisher einzigen Transporter mit dieser Technik.

Es lohnt sich, der Sache auf den Grund zu gehen. Denn hinter dem Nummernschild steckt eine Menge mehr als nüchterne Zahlen für einige Prozent weniger Spritverbrauch und ein Aufpreis von 690 Euro.

Finanzminister zum Beispiel würden von „Wumms“ sprechen: In Sekundenbruchteilen wirft der riemengetriebene Starter-Generator ruckartig den Dieselmotor an. Hier orgelt kein Anlasser mühsam und anhaltend. Ebenso schnell stellt der Ford die Ar-

beit bei nächster Gelegenheit schon wieder ein: Rollt der Transporter auf eine Stoppstelle zu, wird er bereits bei 12 km/h abgestellt. Das wirkt mitunter vorwitzig, wenn's gleich weitergeht, reduziert aber im Stadtverkehr die Arbeitszeit des Diesels spürbar und damit den Spritverbrauch. Ähnlich beim erneuten Start an der Ampel: Nicht wie gewohnt beim Tritt auf die Kupplung, sondern erst beim Einlegen des Gangs geht der Diesel wieder in Habachtstellung. Und



Auch in der zweiten Reihe sitzt sich's hoch, aber gut, ein Tipp ist die Variante mit vier Plätzen.



Das Cockpit ist geräumig, die Materialqualität geht in Ordnung, die Verarbeitung ist im besten Sinne routiniert.

wer da 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. Und lässt sich im Unterschied zu anderen auch durch Zupfen am Lenkrad nicht aus der Ruhe bringen.

Er muss gezähmt werden

Zusätzlich 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, um elektrisch angetrieben auf große Fahrt zu gehen. Aber es genügt, um den Motor mit Wumms anzuwerfen, um ihn beim Beschleunigen zu unterstützen und um die Bordelektrik zu speisen. Wer sich fragt, wo die Batterie steckt, folgt nach dem Abstellen



Je mehr Extras, desto mehr Lenkradtasten. Die Grundfunktionen sind schnell erlernt, komplex wird's bei Aktivierung und Einstellung der Assistenzsysteme (links). Sehr klar gezeichnete Instrumente mit den markentypischen blauen Zeigern, informativer Bordrechner (Bild Mitte). Willkommener Rundumschutz: Der Transit passt gut auf, wenn's beim Rangieren eng wird (rechts).

des Diesels dem Rauschen eines Kühlgebläses im Cockpit und entdeckt den Akku rechts in der Sitztruhe auf der Beifahrerseite. Das alles funktioniert gut, richtig gut. So gut, dass der ohnehin überdurchschnittlich starke Zweiliter mit 125 kW (170 PS) und kräftigen 390 Nm Drehmoment noch eine ganze Klasse bulliger wirkt. Stimmt, der Ford lässt markentypisch bei niedrigsten Drehzahlen

immer noch etwas die Flügel hängen. Aber man gebe ein paar Touren zu, dann zieht er vehement davon. Mit Wumms eben. Und weil er so wummsig arbeitet, muss Ford ihn sogar zähmen: Zur Schonung der Technik ist in der Transit-Variante mit Hinterradantrieb das Drehmoment im sehr kurz übersetzten Anfahrang und im Rückwärtsgang reduziert. Nicht, dass es noch einen Knoten in der Gelenkwelle nach hinten zur Antriebsachse gibt.

Gestatten: Eco Guide

Da im Zweifelsfall jedoch immer noch der Fahrer über den Verbrauch entscheidet, begleitet ihn ein ganzes Rudel Assistenten. Im Zusammenspiel von Verkehrsschilderkennung und Tempomat bremsst der Ford auf



Rechts in der Doppelsitzbank hat die Lithium-Ionen-Batterie des Mild Hybrid Platz genommen.

KENNZEICHEN E?

Die Stückzahlen speziell des Welt-Transporters Transit beweisen es: Ford macht bei Transportern sehr viel richtig. Aber längst nicht alles perfekt. Siehe Elektromobilität. Beim Mild Hybrid ist Ford Vorreiter, es gibt die Technik als Extra für den Transit mit Vorderrad- und Hinterradantrieb, auch für den kompakten Transit Custom – aber es dreht sich dabei um eine Optimierung des Diesels, das hat mit E-Mobilität nicht wirklich zu tun. Einen Vollelektriker wird Ford erst im kommenden Jahr vom Kabel lassen, dann endlich startet der E-Transit. Und Vorsicht: Ankündigungen setzt Ford mitunter erst verzögert um. Eine ganz eigene Rolle spielt der Transit Custom als Plug-in-Hybrid. In Verbindung mit dem kompakten Benziner hat er nur Sinn bei viel Kurzstrecke und häufigem Aufenthalt an der Steckdose (siehe Test in Heft 12/2020). Kein Wunder also, dass Ford auf die Zusammenarbeit mit VW setzt und auf den MEB-Baukasten der Kollegen schaut.

Denn auch an anderer Stelle ist Ford über Plug-in-Hybride noch nicht hinausgekommen. Das gilt für den neuen Kuga und den Mondeo, auch für den mächtigen SUV Explorer, mit rund 2,5 t Leergewicht ein mächtiges Trumm von einem Auto. Die Systemleistung von 336 kW (457 PS) und eine Zehngang-Automatik klingen eher nach LKW-Werten, das Ganze fährt sich souverän. Und auch hier steckt ein Benziner unter der Motorhaube. Kein Auto für den Fuhrpark, sondern für den Chef. Ebenso wie der kommende Mustang Mach-E – da ist er ja endlich der erste Vollelektriker von Ford.

TECHNISCHE DATEN FORD TRANSIT KASTENWAGEN DOPPELKABINE 350 L3H3

Maße und Gewichte

Länge gesamt 5.981 mm
 Breite gesamt 2.059 mm
 Breite über Außenspiegel 2.474 mm
 Höhe gesamt 2.530 mm
 Radstand 3.750 mm
 Wendekreis 13,8 m
 Breite/Höhe Schiebetür 1.200/1.600 mm
 Breite/Höhe Hecktür 1.565/1.648 mm
 Laderaum über Fahrbahn 740 mm
 Laderaum (L/B/H) 2.488/1.784/1.718 mm
 Breite zw. den Radkästen 1.392 mm
 Ladevolumen 7,2 m³
 Leergewicht Testwagen 2.420 kg
 Nutzlast 1.080 kg
 Zulässiges Gesamtgewicht 3.500 kg
 Zul. Achslast vorn/hinten 1.750/2.250 kg
 Anhängelast bei 12% Steigung 2.800 kg
 Zul. Zuggesamtgewicht 5.650 kg

Antriebsstrang

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. Bohrung/Hub 84,0/90,0 mm, Hubraum 1.996 cm³, Leistung 125 kW (170 PS) bei 3.500/min, maximales

Drehmoment 390 Nm bei 1.750 bis 2.500/min (Gänge 1/R auf 350 Nm reduziert). Oxidationskatalysator, Partikelfilter, SCR-Technik mit Adblue-Einspritzung, schadstoffarm nach Euro 6d-Temp Evap-ISC.

Antrieb: Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick, Übersetzungen 5,701/2,974/1,803/1,282/1,0/0,776, R.-Gang 5,17, Übersetzung Antriebsachse 3,31. Antrieb auf die Hinterräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 235/65 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, Zusatzbatterie Lithium-Ionen, 48 Volt/430 Wh bzw. 9,5 Ah

Füllmengen

Tankinhalt: 70 l
 Adblue: 22 l
 Motoröl mit Filter: 8,3 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 60.000 km/2 Jahre
 Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung einschließlich Mobilitätsgarantie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung. Optional Garantie-Schuttbrieftafel nach Ablauf Werksgarantie.

Preis

Ford Transit Doppelkabine L3H3 125 kW (170 PS) Mild Hybrid 37.810 Euro (ohne Mehrwertsteuer)

Messwerte

Beschleunigung: 0–50 km/h 4,3 s, 0–80 km/h 9,1 s, 0–100 km/h 13,7 s

Elastizität

60–80 km/h (IV/V) 3,6/4,6 s
 60–100 km/h (IV/V) 7,5/9,6 s
 80–120 km/h (VI) 15,9 s
 Höchstgeschwindigkeit 166 km/h
 Innengeräusche Stand/50/100 km/h 46/66/68 db(A)
 Höchstgeschwindigkeit 72 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch NEFZ innerorts/außerorts/kombiniert 6,2 / 6,4 / 6,3 l/100 km
 CO₂-Emission kombiniert 166 g/km
 Teststrecke beladen 8,9 l/100 km
 Testverbrauch min./max. 7,1–13,1 l/100 km
 Testverbrauch Adblue: 0,43 l/100 km



Trotz Doppelkabine bleibt eine Menge Laderaum, er ist dank senkrechter Wände gut nutzbar.

IN DER TRANSIT-PREISLISTE TAUCHT AUCH EINE VIER-SITZIGE VARIANTE AUF, DANN ENTWICKELT SICH DER FORD ZUM WAHREN MANNESCHAFTSWAGEN.

Wunsch unterwegs sanft ab und tendiert ganz klar zum Dienst nach Vorschrift. In diesem Fall verändert sich die Kennung des Gaspedals – wer schneller als erlaubt fahren will, muss bewusst kräftig zutreten. Das funktioniert im Großen und Ganzen recht gut, führt aber bisweilen zu Missverständnissen, wenn der Ford auf die abweichende Beschilderung einer Parallelspur hereinfällt.

Und dann wäre da der „Eco Guide“. Er erkennt anhand der Bordnavigation die Kurven voraus, mahnt frühzeitig zum Gaswegnehmen oder Bremsen, empfiehlt den passenden Gang. Das ist kein Ersatz für ein waches Auge des Fahrers. Bedeutet aber für Transporter einen ersten Schritt in Richtung

vorausschauender Tempomat, wie ihn die LKW-Welt kennt. Soll der Eco Guide mehr sein als eine neckische Spielerei, sollten die entsprechenden Anzeigen in den Armaturen aber ruhig etwas größer ausfallen. Auch weitere Assistenten arbeiten engagiert und meist gekonnt mit: Der in seiner Wirkung einstellbare Spurrassistent greift nicht zu heftig ins Lenkrad, der Spurwechselassistent warnt frühzeitig vor Verkehr nebenan, der adaptive Tempomat hängt sich an den Vordermann. Der Transit kann auch alleine einparken und im Notfall bremsen. Er warnt vor zu geringem Abstand und vor Hindernissen rundum beim Rangieren. Selbsterklärend ist die Einweisung der vielen Helfer

nicht, die Justierung verlangt etwas Geduld und das Studium der Betriebsanleitung, auch wirkt die Verteilung mancher Tasten etwas willkürlich.

Einfacher ist der Umgang mit dem Mild Hybrid, denn der kann's ohne geschulte Führungskraft am Steuer. Vollgepackt auf 3,5 t, überraschte der Ford auf der anspruchsvollen Hausstrecke mit einem musterhaften Verbrauch von nur 8,9 l/100 km – neuer Rekord für diese Gewichtsklasse. Auch der zusätzliche Schluck Adblue bringt die Bilanz nicht aus dem Lot. Dabei ist die Tour mit Stadt- und Überlandstrecke sowie einer Autobahnschleife einschließlich Vollgasetappe kräftig gewürzt und auch topographisch anspruchsvoll. Der Transit profitiert dabei von einer nicht zu langen Übersetzung. Tempo 100 heißt im sechsten Gang etwa 1.900 Touren, das passt bestens auch auf der Landstraße.



Unverwechselbar ist der Transit auch von hinten, die sanften Rundungen des Hecks erinnern an das Ur-Modell der sechziger bis achtziger Jahre.

WAS UNSER TESTER SAGT

Fahrerhaus

+ Gute Verarbeitung, angemessene Materialqualität, sehr übersichtliche Instrumente, Platzangebot in erster und zweiter Reihe gut, zahlreiche offene Ablagen und Steckdosen, gute Basisausstattung, hervorragende Außenspiegel, zahlreiche Assistenzsysteme lieferbar.

- Teils etwas gewöhnungsbedürftige Bedienung sowie recht komplexe Einstellung der Assistenzsysteme Nüchtern eingerichtete zweite Reihe.

Antrieb

+ Sehr kraftvoller Motor ab mittleren Drehzahlen, leicht-

gängige und präzise Schaltung, kurzer Anfahrang, gut angepasste Gesamtübersetzung.

- Mäßige Kraftentfaltung bei sehr niedrigen Drehzahlen, Kardanwelle macht sich bei hohen Geschwindigkeiten durch Geräusche bemerkbar.

Fahrwerk/Sicherheit

+ Generell sicheres Fahrwerk, beladen guter und leer ansprechender Komfort. Passend übersetzte elektrische Lenkung. Rundum einschließlich Schwellerleisten gut geschützte Karosserie.

- Fahrwerk etwas spurrillenempfindlich, Rollneigung bei sehr hohen Geschwindigkeiten, beladen spürbare Nickschwingungen der Vorderachse.

Laderaum

+ Gute Nutzbarkeit durch senkrechte Wände und große Türen, geschickt angebrachte Zurrösen, helle LED-Beleuchtung, auch für Außenarbeiten am Heck, einfache Erweiterung Hecktüren, leise und leichtgängige Schiebetüre.

- Hoher Ladeboden durch Hinterradantrieb, konzeptbedingt kein seitlicher Zugang, knappe Anhängelast.

Kosten

+ Sehr günstiger Kraftstoffverbrauch, dichtes Servicenetz, einfacher Wiederverkauf, sehr lange Wartungsintervalle, umfangreiche Ausstattung.
- Grundpreis der Testwagenvariante laut Liste recht hoch.

Der Hüftspeck ist weg

Dank seiner gelungenen Abstimmung und der durchtrainierten Muskeln lässt sich der Transit auch von mehr als 40 Sack Sand in einer Kiste im Heck nicht irritieren. Leer bringt er bereits 2,42 t auf die Waage. Zu viel? Nicht vorschnell urteilen: Hinterradantrieb, eine gediegene Ausstattung im Cockpit und die Variante der Kastenwagen-Doppelkabine mit dreisitziger Bank drücken auf die Waage, auch die dicke Batterie des Mild Hybrid und die Bodenplatte im Laderaum. Schon sieht die Gewichtsbilanz für einen stämmigen Hecktriebler richtig gut aus. Ford hat den Transit schließlich zur Fitnesskur geschickt. Brachte der Transit bis vor kurzem reichlich Hüftspeck mit, so profitiert er inzwischen von einer Motorhaube aus Aluminium, einem leichteren Stoßfänger, einer Trennwand aus Verbundwerkstoff, abgespeckten Rädern und Tanks, einer gewichtsoptimierten Hinterachse und weiteren Details. Die Schlankheitskur summiert sich auf rund 75 Kilo.

Umso kräftiger darf die Besatzung gewachsen sein. Das geräumige Cockpit bietet viel Platz, sogar für die Beine eines Fahrgasts in der Mitte. Auch die Passagiere in der zweiten Reihe können sich auf gut ausgeformten Sitzen in einer eher schlicht eingerichteten Umgebung räkel. Tipp: In der Transit-Preisliste taucht auch eine viersitzige Variante auf, dann entwickelt sich der Ford zum wahren Mannschaftswagen. Trotz Trittstufe verlangt der hohe Boden des Hecktrieblers jedoch nach einer gewissen Steigfähigkeit.

Auch fehlen hinten jene Ablagen, die sich vorne zuhauf finden. Dort pflastert Ford das Cockpit Vorbildlich mit diversen

Fächern und bringt Steckdosen aller Art unter, bis zum 230-Volt-Anschluss. Nicht zuletzt kalkuliert Ford mit einer durstigen Besatzung und spendiert eine Vielzahl Getränkehalter für sämtliche Gebindegrößen.

Überzeugend im Laderaum

Auch in anderen Punkten überzeugt der Ford: Die Außenspiegel vermitteln einschließlich der verstellbaren Weitwinkelgläser ein prächtiges Bild, die übersichtlichen Instrumente belegen die Vorteile klassischer



Es werde Licht: separat schaltbare LED-Arbeitsleuchte für Außenarbeiten.

Auch weiter hinten im Laderaum überzeugt der Transit. Das reicht von den nahezu senkrecht aufragenden Wänden über vorbildlich einfache Erweiterungen der Heckflügeltüren auf 180 Grad und einen praktischen Bodenbelag bis zu acht kräftigen Zurrösen und einer lichtstarken LED-Beleuchtung. Dank der optionalen LED-Arbeitsleuchte über der Hecktür geht dem Nutzer auch bei Arbeiten direkt hinter dem Ford ein Licht auf.

Stichwort Arbeit: Das Fahrwerk des Transporters knickt auch unter hoher Last nicht ein, beladen steht der Ford kerzengerade. Trotzdem federt er leer sehr verträglich und beladen ausgesprochen komfortabel. Der Kastenwagen verträgt auch flotte Ausweichmanöver, krängt dabei zwar beladen ein wenig wie ein schwerer Frachter im Sturm auf hoher See, wiegt sich in den Federn, stabilisiert sich aber wieder flott. Somit beweist der Transit auch im Bereich der klassischen Technik gute Form, er hat eben Wumms.

ANZEIGE

ARNOLD Verladessysteme

Besser mit System

Gebäude-Rammschutz Pufferungen

Withauweg 9 · D-70439 Stuttgart
Fon 0711-88 79 63-0 · Fax 0711-81 42 83
www.arnold-verladessysteme.de

Armaturen, die Sitze vermitteln zwar wenig Seitenhalt, sind aber langstreckentauglich, die Verarbeitung ist ansehnlich, der Motor leise. Dass es noch einen klassischen Zündschlüssel gibt und einen Handbremshebel – geschenkt. Ab etwa 120 Sachen aufwärts hören aufmerksame Insassen indes ein leichtes Wummern von der Kardanwelle.