



Der Ford Transit pflegt einen unverkennbaren Auftritt – ihn wird niemand verwechseln.

Das Schaf im Wolfspelz



**Fahrbericht
Ford Transit 330L2
Econetic. Der rote Lack
ist nur böse Fassade: In
Wahrheit empfiehlt sich
der Ford Transit 330L2
Econetic als echtes
Arbeitstier – wohl aber
mit manchen Macken.**

Race-Rot heißt die Lackierung und leuchtet in der tiefstehenden Wintersonne. Die Bezeichnung weckt selbst bei einem stattlichen und nicht eben sportlich wirkenden Transporter gewisse Erwartungen. Auf dem Heck des Testwagens deutet gleichzeitig das Schild „Econetic Technology“ auf eine Spritspar-Ausführung des Ford Transit hin. Was denn nun bitte, Race oder Eco?

Race-Rot – das passt auf Antrieb auch nicht unbedingt zu 92 kW (125 PS) Leistung aus 2,2 l Hubraum. Für einen Transporter mit 3,3 t Gesamtgewicht ist dies ein eher durchschnittlicher Wert. Doch Vorsicht: Ford legt seit Jahren mehr Wert auf Drehmoment denn auf Spitzenleistung. Das passt zu den langhubig ausgelegten Motoren und heißt in diesem Fall 350 Nm Zugkraft über ein breites Drehzahl-

band von 1.350 bis 2.400 Touren. Das klingt nach breitem Kreuz und bulliger Kraftentfaltung – ein Racer der etwas anderen Art? Da aber legt sich die Econetic-Technik quer. Sie enthält neben den inzwischen üblichen Maßnahmen wie Start-Stopp-Technik und einem Batterie-Managementsystem weitere Tricks. Wenn Ford zum Beispiel von „intelligenter Beschleunigungskontrolle“ spricht, dann wird bei leerem Fahrzeug nicht so viel Dampf zugelassen, wie möglich wäre. Bei manch anderem neuen Transporter funktioniert dies über eine Kastrationstaste im Cockpit, hier ist es unabwendbar. Obendrein regelt ein Geschwindigkeitsbegrenzer den Transporter bei 110 km/h ab. Bei Motorstart wird der Limiter automatisch aktiviert, jedoch kann der Fahrer ihn im Ford per Tastendruck ausbremsen.

Matter Auftritt, brav nach Vorschrift

In der Praxis tritt der Transit im Gegensatz zu seinen Papierwerten eher matt an. Von hoher Durchzugskraft bei niedrigen Drehzahlen ist wenig zu spüren. Im Gegenteil: Erst bei höheren Drehzahlen kommt der Motor in Schwung und entwickelt Temperament. Das hängt auch mit ellenlangen Übersetzungen zusammen. Die Antriebsachse des Econetic ist mit 4,19:1 genau elf Prozent länger übersetzt als beim gewöhnlichen Transit mit Frontantrieb. Im sechsten Gang dreht die Maschine bei Tempo 100 deshalb dezent im Hintergrund nuschelnd gerade mal mit 1.700 Umdrehungen. Das drückt den kombinierten Normverbrauch zusammen mit den anderen Tricks von 7,5 auf 6,4 l/100 km. Gleichzeitig steigt jedoch der Frustpegel: Wer bei Landstraßentempo im Sechsten kräftig aufs Gas tritt, der spürt - nichts. Und wenn der Fahrer dann entnervt zurückschaltet, ist mit dem angekündigten Superverbrauch zwangsläufig schon wieder vorbei. Ebenso unterbindet die Technik rigoros schneidiges Anfahren des Fronttrieblers. Subjektiv setzt sich der Transporter mehr in



Bewegung, als dass er beschleunigt. Der Ford fährt sozusagen stets brav nach Vorschrift. Böse formuliert: Econetic Technology pendelt irgendwo zwischen Entmündigung und Entmannung.

10 m³ Ladevolumen, LED und Zurrösen

Mannhafter reagiert der Ford, geht's ans Beladen. Bei unverändertem Blechgehäuse liegt

Der Laderaum des Modells mit Frontantrieb liegt 10 cm niedriger – macht einen halben Kubikmeter mehr Laderaum und Stehhöhe.

MAC
WWW.MAC-AUTOMOTIVE.EU

PRO

DACHTRÄGER-SORTIMENT FÜR PROFI-FAHRZEUGE



ALUMINIUM

- HIGH-TECH Aluminium-Träger
- formschön



STAHL

- solide Stahlträger, vollverzinkt
- kunststoffbeschichtet

■ **Genial: Mit nur 10 GRÖSSEN deckt man fast den kompletten Transporter-Markt ab!**

■ **100 KG Tragkraft**



Im Fachgroßhandel erhältlich bei:



www.wm.de



www.europart.net



Bequeme Sitze zeichnen den aktuellen Transit aus, ebenfalls eine gewöhnungsbedürftige Bedienung, gelinde formuliert.

der Ladeboden des Transit mit Frontantrieb zehn cm niedriger als der des Hecktrieblers, macht knapp 1,90 m Stehhöhe Im Heck und exakt zehn statt 9,5 m³ Volumen in der Ausführung mit mittlerem Radstand – eine kurze Ausführung gibt's beim großen Transit ohne Zunamen erst gar nicht. Die Heckflügeltüren schwenken per Tastendruck mit sauberen Fingern auf volle Öffnungsweite. In den hinteren Stoßfänger ist eine Trittstufe eingeformt, an der breiten Schiebetür hilft ein Griff beim Einsteigen (weshalb eigentlich nicht hinten?). Auf Wunsch erhellen gleißende LED-Leuchten das Frachtabteil, serienmäßig halten zehn Zurrösen das Ladegut. Wie immer fällt allerdings auch der rutschige Kunststoffboden unangenehm auf.

Soll der Frachter mittels Anhänger in die Verlängerung gehen, muss der Fahrer genau kalkulieren. Econetic und große Anhängelast schließen sich aus – wegen der überlangen Übersetzung wäre der Transit mit Extralast schnell überfordert. Während der Fronttriebler sonst stattliche 2.800 kg schleppt und es auf ein stolzes Zuggesamtgewicht von 5,3 t bringt – kurioserweise mehr als zulässiges Gesamtgewicht plus Anhängelast des 3,3-Tonnens – so ist beim Econetic bei 1,8 t Schluss. Für sich genommen auch ein passabler Wert, wichtiger ist deshalb die Einschränkung auf vier t Zuggesamtgewicht. Das heißt: entweder beladener Zugwagen oder beladener Anhänger.

Im Solobetrieb beweist der Ford dagegen Reserven: Zulässige Achslasten von 1,75 t vorn und 2,05 t hinten lassen jede Art der Lastverteilung zu. Doch so prächtig diese Transit-Variante auch einsteckt, sie teilt ebenfalls kräftig aus: Das Fahrwerk ist stramm und auf kurzen

Bodenwellen etwas bockig – im Unterschied zum heckgetriebenen Testwagen vor einigen Monaten. Typisch Frontantrieb sind wiederum Antriebseinflüsse in der Lenkung.

Welch ein Kontrast zum gekonnt hergerichteten Fahrerhaus mit komfortablen Sitzen und eine Vielzahl von großen und kleinen Ablagen. Dagegen ist die Bedienung der Satelliten rund ums Lenkrad und der Tastschwemme in der Mittelkonsole unverändert gewöhnungsbedürftig. Hier hat alles seinen Platz – doch welchen bloß? Gelungen sind andere Details, etwa die auf der Fahrerhausseite gepolsterte Trennwand. Oder die Anzeige der optionalen Rückfahrkamera im Innenspiegel. Zwar ist dessen Sichtfeld überschaubar groß, doch der Blick fällt bei Rückwärtsfahrt ganz automatisch darauf.

ANZEIGE



ASA
SCHMUTZFÄNGER
 www.psaindustri.dk email: psa@psa.dk
 • Alle Größen - aus eigenem Werk
 • Kurze Lieferzeit - Frei Haus
 • Kostenlose Angebote

ANTISPRAY TYPE APPROVALS
 TÜV -35°C TEST
 91/226EEC
 109/2011EEC
 Erhabene Logos

IHR LOGO

Deutschsprachige Beratung
 Tel.: +45 86 98 35 00 Fax: +45 86 91 51 10

ALTEC
 Altec GmbH, Rudolf-Diesel-Str.7
 D-78224 Singen, Tel.: 07731/8711- 0
 Fax: 07731/8711-11
 E-Mail: info@altec.de
 Internet: www.altec.de

ALU-RAMPEN

Schrulliger Charakter ist ein Arbeitstier

Ein letzter Rundgang um den Transporter zeigt die typischen Transit-Details: die unverkennbare Nase, ein wenig Boxer, ein wenig Uralt-Bedford. Die Trittstufe im Stoßfänger zum leichteren Scheibenputzen. Breite Seitenschutzleisten plus Beplankung der empfindlichen und bei Transportern immer wieder demolierten Schweller. Der eigenwillige Tankverschluss, der beim kompletten Auffüllen gerne eine Pfütze Sprit hochrülpsst. Jede Generation des Transit hat Charakter und ein paar Schrullen, weshalb sollte dies bei der aktuellen Ausgabe anders sein?

Der Transit Econetic ist da besonders ausgeprägt und mehr Schaf im Wolfspelz als Wolf im Schafspelz. Doch mal ehrlich – ist das bei einem zur Arbeit geborenen Transporter so schlimm?
Randolf Unruh



Lösungen für den KEP-Dienst: Spier



Spier

Vielfältige Lösungen für den KEP-Dienst

Zum Spier-Kundenkreis zählen auch KEP-Unternehmen. Einige der Transporteure bevorzugen den Transport mit Integralfahrzeugen. Auf diesem Markt ist das traditionelle Fahrzeugwerk ebenfalls seit Jahren ein fester Bestandteil. Erst 2012 legte das Fahrzeugwerk zusammen mit Mercedes-Benz einen neuen Meilenstein in der Integralfahrzeuggeschichte im Auftrag des weltweit größten Paket- und Logistikdienstleisters. Durch eine intensive Zusammenarbeit war es möglich, das Eigengewicht der Integralfahrzeuglösung drastisch zu senken und somit die Nutzlast enorm zu erhöhen. Im Einklang dazu sanken die Gesamtbe-

triebskosten der Fahrzeuge enorm bei einem gleich gebliebenen hohen Qualitätsstandard. Doch um der wichtigsten Ressource des Transportes, dem Fahrer, der den täglichen Belastungen des Transportes ausgesetzt ist, gerecht zu werden, wurden noch zahlreiche weitere Verbesserungen umgesetzt. Die Verkehrssicherheit wird erhöht, indem dem Fahrer eine bessere Rundumsicht gewährt wird. Besonders in großen Städten mit engen Straßen und viel Verkehr ist dies besonders wichtig. Dies wurde durch die Vergrößerung der Glasfläche in der Beifahrertür erreicht, dies erhöht nicht nur die Sicherheit des Fahrers, der Mitmenschen und der Ware, sondern schon auch den Geldbeutel durch eine geringere Unfallgefahr. Eine stark reduzierte Geräuschkulisse im Fahrerraum entlastet den Fahrer während seinen täglichen Auslieferungen. Zahlreiche

weitere Unterstützungen wie beispielsweise einem komfortableren Einstieg, sollen den Fahrer entlasten.

Dieses Konzept verfolgt das Fahrzeugwerk auch als ein Spezialanbieter für Kastenwagenlösungen. Spier rüstet die Laderäume von Kastenwagen mit individuell zugeschnittenen Transportlösungen aus. Diese Lösungen umfassen primär Regalausrüstungen für eine flexible Lagerung der Transportware und Schiebewände für einen schnellen Weg zwischen Laderaum und Fahrerhaus, sowie zahlreiche weitere Ausstattungsoptionen.

Das Familienunternehmen hat ein eigenes Regalnachrüstsystem für Kastenwagen ohne werksseitige Regalvorrichtung entwickelt, sodass eine Vielzahl von verschiedensten Kastenwagen mit einem Regalsystem ausgerüstet werden können.

Wir haben
die Lösung.



PWP Alu Trailer Kit

Bausätze für Curtain Sider, schnelle Montage in vielen Varianten.



PWP – der Wert liegt im Detail.

www.pwp-sa.ch



PWP