



Uhrwerk Orange: Der Transit Custom ist ein optisch echtes Schmuckstück, hinter der Hülle steckt einzigartige Technik.

Super statt Diesel

Der Plug-In-Hybrid von Ford ist unter Transportern einzigartig: Er fährt allein mit Strom und erzeugt ihn bei Bedarf per Benzinmotor selbst. Das klingt, als könne er sich nach dem Münchhausenprinzip selbst am Schopf aus dem (Batterie-)Sumpf ziehen.

Abfahrt zum Verbrauchstest mit dem Doppelherz-Ford. Ein Plug-in-Hybrid, bei gehobenen PKW inzwischen keine Rarität, unter Transportern einzigartig. Plug-in-Hybrid heißt: Batterie plus E-Antrieb, laden per Kabel an der Steckdose, dazu ein Verbrenner als Stromerzeuger und Reichweitenverlängerer, mehr geht technisch nicht. Ford verspricht über 50 Kilometer unter Strom, einen Normverbrauch von knapp mehr als 3 l/100 km, dazu eine üppige Gesamtreichweite. Auf dem Weg zum Startpunkt heißt es den Tank bis zur

Oberkante mit Super(!) füllen, zuvor hat der Benzinmotor des Ford den Akku des Transit Custom Hybrid auf rund 75 Prozent Kapazität gebracht. Mehr Ladung gibt es nur an der Steckdose, denn der Ford denkt mit: Vielleicht stehen Gefälle Strecken bevor, auf denen der Transporter fleißig rekuperieren und damit kostenlos den Stromvorrat auffüllen könnte.

Vier Fahrmodi stehen zur Wahl: „rein elektrisches Fahren“ bis der leere Akku uns scheidet, „Motor lädt Batterie auf“, dann rackert der Benziner unentwegt als Stromerzeuger. Bei „EV später“ wird

der volle Ladezustand nach Auftanken an der Steckdose gehalten, also ebenfalls Vorfahrt für den Benziner. Schließlich „Normalbetrieb“, das bedeutet Priorität auf E-Betrieb, bedarfsweise schaltet sich der Benziner zu.

Der Fahrer bestimmt die Rekuperation

Kompliziert? Ach was. Einfach auf der etwas versteckten Wahltaste den Normalbetrieb aussuchen, soll der Ford die Angelegenheit entscheiden. Er fährt elektrisch, so ist's recht. Leise schnurrt er davon, bei niedrigem Tempo akustisch von



Durchdacht ausgestatteter Laderaum von den Türen über die Zurrösen bis zum LED-Flutlicht.



Lang ist's her: Wer erinnert sich noch daran, einen Transporter mit Super zu betanken?



Strom tanken: Der Ford sollte möglichst oft an die Steckdose, pulsierender Ring für den Ladezustand.

einem Sphärenklang begleitet, Fußgänger und Radfahrer danken es dem Schleicher. Leicht hat er's heute nicht, die Fuhre ist wie immer aufs zulässige Gesamtgewicht beladen, stattliche 3,4 t. Im Heck ruhen fast 50 Sack Spielsand. Ganz und gar keine Spielerei war das Beladen nach der Wiegekontrolle. 2.260 Kilo zeigt die Anzeige, kein Pappenstiel. Aber der Ford ist gut ausgestattet, bringt unter anderem eine Doppelsitzbank mit, auch ein Reserverad. Und seine zwei Antriebe. Er fährt durchweg rein elektrisch, mit 93 kW Leistung und 355 Nm Drehmoment ist er für einen kompakten Transporter gut bei Kräften. Hat der Ford den kompakten Akku mit 13,6 kWh geleert, erzeugt ein Dreizylinder-Benziner Strom. Dieser EcoBoost-Motor hat sich seine Meriten unter anderem in Ford Fiesta und Focus erworben. Jetzt

ANZEIGE



Der Wert liegt im Detail.

www.pwp-sa.ch

SWISS + DESIGN

gibt er Ruhe, der Transporter gleitet elektrisch über eine kurze Überlandstrecke, dann hinunter in die Großstadt. Dabei holt sich der Ford einen guten Teil der zuvor genutzten Energie zurück, das streckt die Reichweite. Die Art und Weise dieser Rekuperation bestimmt der Fahrer: Steht der Wählhebel in Stufe „D“, fährt sich der Ford ähnlich einem Verbrenner mit Motorbremse, bergab oder vor roten Ampeln

muss der Fahrer elektrisch beibremsten. Stufe „L“ entspricht mit großer Bremswirkung dem vielfach geschätzten Ein-Pedal-Fahren. Die Wahl ist Ansichtssache, versierte Fahrer sparen auch in D Strom.

Jetzt in der Stadt ist der Hybrid in seinem Element. Der stete Wechsel von stromern und rekuperieren gefällt ihm. Er schnurrt unauffällig dahin, schont die Nerven des Fahrers, anderer Verkehrsteilnehmer und von Anwohnern.

An Kraft fehlt es nicht, selbst schwer beladen gehört der Ford im E-Modus an der Ampel zu den Schnelleren. Trotz des Ballasts kann ihn der Fahrer in der Ebene problemlos im blauen Bereich des Powermeters halten. Die Anzeige signalisiert Leistungsabforderung und Rekuperation, ist bis 50 Prozent E-Leistung blau gekennzeichnet. Pünktlich zum

Schoon

Fahrzeugsysteme



Zubehör zur Selbstmontage

Mehr auf der neuen mobilen Website!



LEO Stampfer-Hebelift



Stirnwandgitter



ALU Werkzeugkiste



FSK Säulendrehkran



Anhängelasterhöhung

☎ 0 49 44 / 91 696-0

🌐 www.fahrzeugsysteme.de

schoon@fahrzeugsysteme.de

Priorität Nummer eins: elektrisches Fahren, bis der Strom der kompakten Batterie zur Neige geht.



Später elektrisch fahren: Die Batterieladung wird bis zur Umweltzone gehalten. Kostet erst Sprit, spart danach.



Jetzt wird's teuer: Fahren und laden gleichzeitig erhöht den Spritkonsum, möglichst bald auf Batteriebetrieb umsteigen.

Ford unter Spannung

Ford geht gern eigene Wege, das zeigt sich trefflich beim Antrieb der Transporter. Das Beispiel Transit Custom Hybrid ist nur ein spektakuläres Beispiel von vielen. Ein weiteres Beispiel: Als erster Transporter-Anbieter bietet Ford sowohl den kompakten Transit Custom als auch den großen Transit optional als Mild Hybrid mitsamt Startergenerator und 48-Volt-Technik an.

Vor dem Aus steht dagegen der im Kölner Werk für Streetscooter zum vollelektrischen Streetscooter XL umgerüstete Transit, denn die Fertigung sämtlicher Streetscooter-Modelle läuft aus. Generell gilt für das einst hochgelobte Projekt Streetscooter: Offensichtlich benötigt kaum jemand einen in überschaubaren Stückzahlen und offensichtlich unwirtschaftlich gefertigten E-Transporter, nachdem jetzt die klassischen Hersteller ins E-Geschäft einsteigen. Auch die Post legt keinen Wert auf neue E-Mobile aus eigener Fertigung, nachdem sie sich mit ihrer Erstausrüstung eingedeckt hat.

Am Streetscooter XL hat auch Ford nur überschaubares Interesse, da der eigene vollelektrische Transit im kommenden Jahr an den Start gehen soll. Außerdem erhält Ford durch die angekündigte Zusammenarbeit mit VW einen Zugang zu den dort entwickelten E-Plattformen. Womit die Zeit eigener Wege dann enden könnte.



Im Normalbetrieb sucht sich der Transit Strom, vorzugsweise aus der Batterie. Bei Bedarf schaltet er den Benziner zu.

Ortsausgang ist dann nach mehr als 30 Kilometern Schleichfahrt Schluss mit Strom. Das Gefälle vom Beginn verwandelt sich in eine anstrengende Steigung. Der Benziner springt an und schafft Strom heran, klingt zunächst dezent, bei hoher Leistungsanforderung angestrengt wie ein wildgewordener Kompressor-kühlschrank. Am Ende der Tour ist der Akku zu zwei Prozent gefüllt, die letzten Kilometer haben den Benzinverbrauch hochgerechnet auf exakt 2,0 l/100 km getrieben. Jetzt gemächlich laden an der Steckdose – Schnellladen ist angesichts des überschaubaren Stromvorrats nicht vorgesehen –, und die Sache wäre perfekt. Günstigen Strom statt Sprit, danach wieder emissionsfrei unterwegs.

Reizvolles Wechselspiel

Doch Pustekuchen, nichts ist mit Idealbedingungen, jetzt steht eine Landpartie an. Mit flüssiger Streckenführung, aber auch saftigen Steigungen. Die gemeinsame davon baut sich gleich zu Beginn mit 15 Prozent wie eine Wand auf. Sie bringt

den stromleeren Ford an seine Grenzen, der Benziner kann nicht so viel heranschaffen, wie der E-Motor benötigt. Also keucht der schwerbepackte Transporter unter heftigem Kühlschrankbrummen atemlos den Berg hinauf. Prompt taucht am Horizont als Fata Morgana ein bulliger Zweiliter-Turbodiesel aus dem Ford-Regal auf.

Aber nicht lange, denn im folgenden Gefälle pumpt sich die E-Technik wieder auf wie ein Maikäfer im Frühling, die nächsten E-Kilometer sind gesichert. Bis wieder der Benziner einschreiten muss, mal mehr und mal weniger angestrengt. Daraus ergibt sich ein reizvolles Wechselspiel: Beim geschickten Hineinbremsen in Ortschaften holt sich der E-Antrieb eine Portion Energie, stromert abgasfrei und leise durch die Gemeinde, um danach wieder per Verbrenner Saft zu bunkern. Den Stand der Dinge erkennt der Fahrer an der doppelten Reichweitenanzeige für Batterie- und Benzinbetrieb, pfffig.

Ein, zwei deftige Steigungen bremsen die Fuhre zwischendrin erneut aus, doch generell schwimmt der Ford, passend zur Lackierung, gelassen wie ein edler Koi-Karpfen durch den Verkehr. Ganz billig ist dessen Fütterung nicht, mit zwei Prozent Reserve startete er, mit zwei Prozent

Technische Daten

Maße und Gewichte

Länge gesamt	4.973 mm
Breite gesamt	1.986 mm
Breite über Außenspiegel	2.272 mm
Höhe gesamt	2.000 mm
Radstand	2.933 mm
Wendekreis	12,2 m
Breite/Höhe Schiebetür	1.030/1.324 mm
Breite/Höhe Hecktür	1.404/1.347 mm
Laderaum über Fahrbahn	564 mm
Laderaum (L/B/H)	2.554/1.775/1.406 mm
Breite zw. den Radkästen	1.392 mm
Ladevolumen	6,0 m ³
Leergewicht Testwagen	2.260 kg
Nutzlast	1.140 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	3.400 kg
Zul. Achslast vorn/hinten	1.750/2.015 kg
Anhängelast bei 12% Steigung - kg	

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Dreizylinder-Turbobenziner in Reihenbauweise, quer eingebaut. Elektronische Steuerung, Abgas-Turbolader. Zwei oberliegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, variable Ventilsteuerung, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 71,9/82,0 mm, Hubraum 999 cm³, Leistung 62 kW (84 PS) bei 4.300/min. Dreiwege-Kat, Otto-Partikelfilter, schadstoffarm nach Euro 6d Temp-EVAC-ISC.

Wassergekühlter, permanenterregter Synchron-Elektromotor, Leistung 93 kW, Drehmoment 355 Nm. Lithium-Ionen-Batterie, wassergekühlt und -beheizt, Kapazität 13,6 kWh
Antrieb: Eingangsgeltriebe, Übersetzung 13,181:1, Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreiecks-Querlenkern, Stabilisator. Hinten Starrachse mit Parabelfedern. Reifen 215/65 R 16 C auf Rädern 6 1/2 J x 16. Elektromechanische Zahnstangenlenkung. 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/80 Ah

Füllmengen

Tankinhalt: 54 l
Batterie; 13,6 kWh
Motoröl mit Filter: 4,6 l

Wartung/Garantie

Wartung: max. 2 Jahre/30.000 km
Garantie: zwei Jahre Werksgarantie ohne Kilometerbegrenzung inklusive Mobilitätsgarantie, fünf

Jahre Garantie bis max. 100.000 km auf Hochvolt-Komponenten, acht Jahre bis max. 160.000 km Garantie auf Batterie, zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Preis

Ford Transit Custom Limited 340L1H1
52 795* Euro (Basis 47.995* Euro)

*ohne Mehrwertsteuer

Messwerte

Beschleunigung:

0-50 km/h	4,2 s
0-80 km/h	10,2 s
0-100 km/h	16,5 s

Elastizität:

60-80 km/h	4,6 s
60-100 km/h	11,1
80-120 km/h	18,3
Höchstgeschwindigkeit	120 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/100 km/h	/63/65 db(A)
Höchstgeschwindigkeit	69 db(A)

Kraftstoffverbrauch:

Normverbrauch WLTP 3,1 l/100 km + 18 kWh/100 km	
CO ₂ -Emission kombiniert	70 g/km
Teststrecke beladen	8,9 l/100 km
Testverbrauch min./max.	2,0-13,4 l/100 km
Testverbrauch Adblue:	-

kommt er auch wieder an. Dazwischen liegt im Überlandverkehr ein Schnitt von 10,5 l/100 km Super. Ein vergleichbarer Transit Custom Diesel kam auf der gleichen Strecke mit 8,3 l Diesel aus.

Wie sich's für jeden Testwagen gehört, wird auch der Hybride im Anschluss über die Autobahn gescheucht. Weil der Ford tempobeschränkt ist, geht's etwas sanfter zu als gewohnt. Das bedeutet Hinfahrt mit 100 statt 120 Sachen und einen Verbrauch von 9,9 l Benzin, mit Rekupe-rieren ist nicht viel. Noch weniger auf der schnellen Rückfahrt, denn die muss der Transporter wie gewohnt mit Karacho absolvieren, soweit erlaubt. Das reduziert sich in diesem Fall auf Abregeltempo 120. Erneut tritt das Phänomen auf, dass dem Ford an langen Steigungen die Puste ausgeht. Sichtbar wird's sowohl am Tacho als auch am Powermeter, denn dessen Anzeige fällt dann kontinuierlich Richtung 60, manchmal sogar 50 Prozent Leistung. Die Hatz ergibt stolze 12,7 l/100 km. Klare Sache, der Koi-Ford ist eindeutig nicht artgerecht gehalten worden.

ANZEIGE

KRAFTSTOFF SPAREN
WWW.ABC-AEROLINE.DE

AERO LINE
abc

20%

Stadt ja, Autobahn nein

Diese Formulierung wiederholt sich angesichts des Testverbrauchs von 8,9 l/100 km über die Gesamtstrecke, weit entfernt von freundlich kalkulierten Normen der Plug-in-Hybriden. Aber auch von der Reichweite reiner E-Transporter. Auf gleicher Strecke liegt der Transit Cus-

tom Diesel einen halben Liter niedriger, und die Maß kostet dann zusätzlich ein paar Cent weniger. Stichwort Kosten: Der Kastenwagen ist netto ab 47.995 Euro zu bekommen, ein Aufschlag von etwa 70 Prozent zum Diesel. Um es mit Loriot zu formulieren: Sagen Sie jetzt einfach nichts. Denn dieser Aufschlag kann sich trotz Förderung nicht rechnen, er macht sich nur im Kopf bezahlt, als Marketingmaßnahme oder bei möglichen künftigen Einfahrbeschränkungen.

Das Ergebnis des Transit Custom Hybrid ist eindeutig. Stadtverkehr: ja. Überlandstrecken: vielleicht. Autobahnen: besser nicht. Und zwischendrin möglichst viel am Kabel laden. Es wird vorn links eingestöpselt. Die ringförmige Anzeige pulsiert beim Laden blau, zeigt Leben an und die Fortschritte in Stufen von 20 Prozent. Der Steckkontakt ist indes nicht gesichert, das lädt zu Unfug ein. Indes: Die Verbrauchsfahrt über die gewohnte Teststrecke allein sagt nicht alles über das Leistungsvermögen des außergewöhnlichen Ford. Das zeigen wei-

Was unser Tester sagt

Randolf Unruh



Fahrerhaus

- + Gute Verarbeitung, gute Materialqualität, zahlreiche praktische Detaillösungen, sehr übersichtliche Instrumente, Platzangebot zufriedenstellend auch auf dem Mittelsitz, zahlreiche offene Ablagen, große Sitztruhe, gute Basisausstattung.
- Längsverstellung Fahrersitz eingeschränkt. Etwas gewöhnungsbedürftige Bedienung mit vielen Lenkradtasten. Mode-Taste versteckt, ebenso die Tankentriegelung.

Antrieb

- + Mehrere Dutzend Kilometer emissionsfrei möglich. Bis in mittlere Geschwindigkeiten sehr kraftvoller Antritt, ebenso beladen aus dem Stand. Sehr leiser Antrieb. Da ohne Schaltung, für den Fahrer sehr bedienungsfreundlich.
- Eingeschränkte Leistungsfähigkeit an größeren Steigungen, wenig feinfühler Antrieb beim Rangieren an Steigungen.

Fahrwerk/Sicherheit

- Beladen recht guter Komfort, präzise Lenkung, sicheres Kurvenverhalten.
- Leer straffe Abstimmung, beladen bei zügiger Fahrweise und schnellen Spurwechseln aufschaukeln, spürbare Nickschwingungen der Vorderachse, leichte Poltergeräusche.

Laderaum

- + Zurrösen geschickt angebracht, Boden und Seitenwände (halbhoch) verkleidet, empfehlenswerte LED-Beleuchtung, einfache Erweiterung Hecktüren, leise und leichtgängige sowie geöffnet sicher verriegelte Schiebetür.
- Bodenbelag aus Kunststoff bei Nässe rutschig, Seitlich keine Tritstufe, Bügel an Hecktüren kosten innen etwas Platz.

Kosten

- + Günstiger Kraftstoffverbrauch bei passendem Einsatz, dichtes Servicenetz, überschaubare Wartung, umfangreiche Serienausstattung. Für E-Antrieb große Gesamtreichweite.
- Grundpreis sehr hoch. Hoher Kraftstoffverbrauch durch Benzinmotor. Unklarer Wertverlust.

tere Tests. Wer den Transporter an der Steckdose voll auflädt, kommt bei einer anspruchlosen Überlandtour mit dem leeren Kastenwagen etwa 38 Kilometer weit.

Teuer wird's, lädt der Fahrer den Ford während der Fahrt auf, um danach durch



Typisch Transit Custom: gut ausgestattetes und sorgfältig verarbeitetes Cockpit mit reichlich Ablagen.



Gut versteckt, aber wichtig: Mode-Taste zur Wahl des Fahrmodus.



Nur ein unauffälliges Zusatzschild weist auf die Besonderheit des Kastenwagens hin.

eine Umweltzone zu flüstern. Von null auf 75 Prozent Batterie dauert dies auf der Landstraße ungefähr 30 Kilometer und kostet einen Verbrauch von etwa 16 l Benzin/100 km. Damit rollt der Ford weitere 30 Kilometer und halbiert den Benzinverbrauch wieder. Einen genauen Blick lohnen die Fahrleistungen. Trotz seines Mehrgewichts zieht der Hybrid dem von Hause aus kräftigen Transit Diesel bis in mittlere Geschwindigkeiten davon. Das gilt allerdings nur im lupenreinen E-Betrieb. Muss der Benziner Strom erarbeiten, fallen die Fahrleistungen rund zehn Prozent schwächer aus.

Die generellen Eigenschaften des Transit Custom bleiben unangetastet: Die Sitze sind bequem, bieten jedoch wenig Seitenhalt, ihre Bezüge sind schmutzempfindlich. Zahlreiche durchdachte Ablagen einschließlich Sitztruhe nehmen jede Menge Kleinkram auf. Das Ambiente ist sachlich, die Instrumente sind prima ablesbar, die Außenspiegel vorbildlich. Ty-

pisch für den Transit Custom sind weitere praktische Lösungen: Kleiderhaken in der Mitte der Trennwand, gut zugänglicher Öffner der Motorhaube. Der Blick in den Laderaum beginnt mit einer leichtgängigen Schiebetür und einer einfachen und sauberen Erweiterung der Hecktüren von 90 auf 180 Grad. Drinnen stecken acht stabile Zurrösen, auf Wunsch eine Verlängerung des Laderaums unter den Doppelsitz und vier LED-Deckenfluter. Das Fahrwerk benimmt sich leer stramm und etwas poltrig, beladen eher sanft und wippend, kann sich dann beim schnellen Spurwechsel aufschaukeln – die blattgefederte Starrachse hinten ist ein Kontrast zum Hightech-Antrieb.

Der wiederum ist einzigartig unter Transportern. Ob er passt und sitzt, oder ob's beim Diesel bleibt – das hängt vom Einsatz, den Kosten und nicht zuletzt natürlich von der Einstellung des Käufers ab.

Randolf Unruh