

TEST Ford Transit FT 280 K



Verkehrte Welt?

Das gab's noch nie: Ford baut den Transit auch mit Frontantrieb. Das Ergebnis kann sich sehen lassen.

Ford, was tun die bloß? Einschließlich seines Vorläufermodells gibt es den Transit jetzt fast 50 Jahre. Und nun ist auf einmal etwas Entscheidendes ganz anders: Die leichten Varianten bis 3 t Gesamtgewicht haben Frontantrieb, die schweren Ausgaben Hinterradantrieb. Das alles findet in einer identischen Karosserie statt – verkehrte Welt? Wäre der Begriff Plattformstrategie nicht längst

verbraucht, hier könnte man seinen Sinn par excellence erklären. Äußerlich sind am Transit Front- und Heckantrieb nur durch Merkmale wie andere Räder zu unterscheiden, doch auch die haben mehr mit dem Gesamtgewicht als der Antriebstechnik zu tun. Nicht mal eine genaue Typbezeichnung weist darauf hin, mit wem der Fahrer es zu tun hat. Dieser Transporter heißt nur Ford Transit, basta.

Dank seiner neuen Technik verbindet der Transit besser denn je zwei unterschiedliche Transporterklassen: Der Frontantrieb und die 2,6 t Gesamtgewicht des getesteten Transit 280 K stehen für die typische Gruppe des VW T4 mit 1 t Nutzlast. Die ausladende, knapp 2 m breite Karosserie wiederum ist typisches Merkmal der Sprinter-Kategorie mit 3,5 t. Von wegen verkehrte Welt: Der Ford verknüpft diese beide Welten miteinander.

An die kantige Transit-Optik mit ihrem eigentümlichen Mix aus scharfen Kanten und gerundeten Flächen hat sich die Transporterwelt inzwischen gewöhnt. Der Ford ist durchaus ein Transporter mit



Der Transit-Mix aus Kanten, Kurven und Wölbungen führt bei Lichteinfall zu einem spannenden Spiel von Licht und Schatten.



Senkrechte Wände und ein steiles Heck sind die Voraussetzungen für eine hervorragende Raumausnutzung.

Profil. Wenn er trotzdem ein wenig gesichtslos erscheint, ist dies kein Widerspruch: Die Form des Grills zum Beispiel wirkt etwas neutral, findet auch im aktuellen Ford-Programm keine Entsprechung. Und unübersehbare Markenzeichen sind nicht die Sache von Ford.

Seine bullige Form mit fast kerzengerade aufragenden Wänden und einem steilen Heck verhilft dem Ford in seiner Gewichtsklasse zu einem überraschend großen Volumen. Er zählt, eingeordnet nach der Nutzlast, zu den typischen „Eintonnern“, und ein Frachtraum mit 6,3 m³ sind hier in Wort. Weder ein VW T4 noch gar ein Mercedes Vito können da mithal-

ten. Allerdings reizt der Transit die Maße dieser Transporterkategorie voll aus: 1.993 mm Höhe als garagentauglich zu bezeichnen, das fällt beim typischen Stellplatz-Normmaß von 2 m schon schwer – wehe, die Reifen sind etwas zu hart aufgepumpt, dann zieht jede zufällig herausstehende Schraube dem Transit einen markanten Scheitel. Und auch knapp 2 m Breite sind im innerstädtischen Verkehrsgewühl mitunter ganz schön viel.

Der Laderaum profitiert von all dem. Die riesige Hecköffnung, extrem weit auseinander stehende Radkästen und ein Ladeboden, der 10 cm tiefer als beim Hecktriebler steht – das sind habhafte Argumente. Genial und deshalb immer wieder erwähnenswert: Die Hecktüren öffnen per Knopfdruck von 90 auf 180 Grad – kein Griff in gefettete Bügel, nichts spießt gefährlich heraus – Klasse gemacht. Überdies verfügt der Transit trotz seiner vergleichsweise wuchtigen Karosserie über eine ansehnliche Nutzlast: 1 t stemmt der Ford in Serienausstattung, das ist bei 2,64 t Gesamtgewicht eine gute Zahl für den nicht gerade schlanken Transporter.

Er zeigte ein paar Mängel bei der Verarbeitung: Klappergeräusche aus dem Bereich der Türen des Fahrerhauses, dazu ein paar Unsauberkeiten in der Lackierung an den heiklen Ecken der Schiebetürausschnitte – es gibt offensichtlich noch Potenzial für Verbesserungen am neuen Transit, der so neu inzwischen auch nicht mehr ist.

Das Fahrerhaus bleibt beim Wechsel von Heck- zu Frontantrieb unverändert. Weiche Sitze mit arg kurzen Sitzflächen, jedoch zweifacher Höhenverstellung prägen hier wie dort das Bild. Bemerkenswert: Ford gönnt dem Fahrer in Höhe der Rückenlehne eine Ausbuchtung in der Trennwand, so finden auch Sitzriesen genügend Platz. Für den Beifahrer geht's enger zu, doch würde eine Ausbuchtung hier in die lichte Öffnung der Schiebetür hineinragen, die beim Transit mit kurzem Radstand eine durchschnittliche Breite von 1.030 mm erreicht.

Das Armaturenbrett ist nüchtern, das Plastikambiente mit sprödem und wenig grifffsympathischem Material rundum verbreitet keinerlei Charme. Unverändert faszinierend sind Zahl und Auf- ➤



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.834 mm
Gesamtbreite	1.974 mm
Gesamthöhe	1.993 mm
Radstand	2.933 mm
Wendekreisdurchmesser	10.800 mm
Zulässige Achslast vorn	1.350 kg
Zulässige Achslast hinten	1.550 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.640 kg
Leergewicht Serie	1.643 kg
Nutzlast	997 kg
Zul. Zuggesamtgewicht	3.750 kg
Länge Laderaum	2.582 mm
Breite Laderaum	1.762 mm
Höhe Laderaum	1.430 mm
Breite zwischen den Radkästen	1.390 mm
Beladehöhe	512 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.252/1.030 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.350/1.540 mm
Laderaum über Fahrbahn	678 mm
Spurweite vorn/hinten	1.737/1.700 mm
Anhängelast bei 12 % Steigung	1.800 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor mit Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, vorn quer eingebaut. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Einspritzpumpe. Elektronische Motorsteuerung. Zwei oberliegende Nockenwellen mit Antrieb über Duplexkette, vier Ventile pro Zylinder. Bohrung/Hub 86,0/86,0 mm, Hubraum 1.998 cm³, Leistung 55 kW (75 PS) bei 3.300/min, maximales Drehmoment 180 Nm bei 2.250/min. **Antrieb:** Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,67/2,05/1,35/0,92/0,67/R.-Gang 3,72. Achsübersetzung 4,23:1 (wahlweise 4,54:1), Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen und Dreieckslenkern, Teleskop-Stoßdämpfer. Hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: Vorne Scheiben-, hinten Trommelbremsen, elektronisch geregelter lastabhängiger Bremskraftregler, ABS. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Reifen: 195/70 R 15 C auf Rädern 5,5 J x 15.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

Füllmengen: Motoröl mit Filter: 6,7 l;

Tankinhalt: 80 l

Elektrik: Batterie 12 Volt/70 Ah, Lichtmaschine 105 A.

Wartung: Ölwechsel alle 20.000 km

Garantie: Ein Jahr ohne Kilometerbegrenzung einschließlich Mobilitätsgarantie. Auf Wunsch Garantieverlängerung bis max. vier Jahre. Acht Jahre Garantie gegen Durchrostung.

TEST Ford Transit FT 280 K

nahmefreudigkeit der Ablagen: sehr große Türfächer, Dokumentenfach auf dem Armaturenbrett, große Wanne vor dem Beifahrer und trotz Beifahrerairbag auch ein richtiges Handschuhfach – mehr geht nur schwerlich. Auch Details wie der praxisgerechte Dosenhalter sowie die zusätzliche Steckdose rechts unter dem Instrumentenbord unterstreichen, dass sich Ford zum Leben und Arbeiten im Auto viele Gedanken gemacht hat – nur einen Kleiderhaken haben die Ingenieure vergessen.

Zur Mühe der Ford-Leute passt, dass die simple Bedienung mit klar gekennzeichneten Instrumenten und logischen Schaltern und Hebeln keinerlei Rätsel aufgibt; einzig die matten Kontrollleuchten für Klimaanlage und Heizscheiben sind misslungen. Die Außenspiegel vermitteln gute Sicht nach hinten, wären die praktischen Weitwinkelsätze höhenverstellbar, könnte man gar von Perfektion sprechen. So aber sollten sich großgewachsene Fahrer beim Spurwechsel besser nicht völlig auf den linken Spiegel verlassen.

Zu den angenehmen Seiten des Fahrerhauses zählt auch die Klimatisierung. Wohl kein anderer Direkteinspritzer kommt so schnell auf Temperatur wie der Ford und verbreitet entsprechend fix

Messwerte

Beschleunigung:

0 - 50 km/h 6,3 s
0 - 80 km/h 14,6 s
0 - 100 km/h 24,6 s

Elastizität:

50 - 80 km/h 4. Gang 9,9 s
50 - 100 km/h 4. Gang 17,8 s
50 - 80 km/h 5. Gang 17,4 s
50 - 100 km/h 5. Gang 28,8 s

Höchstgeschwindigkeit:

134 km/h

Innengeräusche:

Stand/50/80 km/h 58/67/68 dB(A)
100/120 km/h/Vmax 70/72/74 dB(A)

Kraftstoffverbrauch:

Verbrauch minimal 8,3 l/100 km
Verbrauch maximal 11,3 l/100 km
Verbrauch Teststrecke beladen 8,3 l/100 km

Testverbrauch gesamt 9,7l/100km



Durchgehend geöffnet: Bis zu zwei Schiebetüren und üppig gewachsene Heckflügeltüren geben den Weg zum großen Laderaum frei.



Geniale Idee: Per Knopfdruck vergrößert sich der Öffnungswinkel der Hecktüren sauber und leicht von 90 auf 180 Grad.

wohlige Wärme im Innenraum. Da kann sich mancher Wettbewerber mit dreibuchstabigen Abkürzungen für knausrige und entsprechend kühl operierende Turbodiesel-Direkteinspritzer eine dicke Scheibe abschneiden. Auch wird die Heizung mit dem Fahrerhaus alleine problemlos fertig. Nur das effiziente Gebläse dürfte leiser arbeiten, hat den Radau ab Stufe 2 doch gar nicht nötig.

Vielleicht fällt dieser Lärm aber auch nur deshalb auf, weil die Transit-Maschinen deutlich leiser arbeiten als in früheren Jahrgängen. Unter der kurzen Haube steckt beim Fronttriebler ein anderer Diesel als beim großen Bruder mit Hinterradantrieb. Quer statt längs eingebaut, jedoch mit nahezu identisch angeordneten, vorbildlichen Kontrollpunkten werfelt hier ein Vierzylinder, dem 2,0 statt 2,4 l Hubraum genügen müssen. Die Skala der Leistung beginnt hier wie dort mit 55 kW (75 PS) – für die Stadt und den stadtnahen Verkehr in dieser Gewichtsklasse völlig ausreichend. Der Aufbau des Motors ist modern: Vierventil-Zylinderkopf, zwei oben liegende Nockenwellen

mit Antrieb über eine verschleißfeste Kette, Turbolader, Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung und eine vollelektronische Steuerung – das alles klingt vertrauenerweckend. Und die Regelung der Einspritzung über eine moderne Verteilerpumpe statt Common-Rail-Technik muss beileibe kein Nachteil sein.

Verbunden ist die Maschine mit einem Fünfganggetriebe, das wie der Motor auch ebenso im neuen Ford Mondeo Verwendung findet. Kurze Schaltwege und recht präzise Arbeit kennzeichnen die Schaltbox, deren Rückwärtsgang sich im Unterschied zum Hecktriebler rechts hinten findet. Nachdenken könnte man bei Ford noch einmal über die grundsätzliche Position des Hebels: Der klassische, aus dem Boden ragende Schaltstock ist ein Auslaufmodell. Heute gehört ein Joystick her, der Raum sparend im Armaturenbrett Platz nimmt

Der gepflegte Umgang mit der Schaltung ist beim Transit von besonderer Bedeutung, sofern ihm sein Käufer die längere unter den beiden zur Wahl stehenden Achsübersetzungen verpasst, wie auch beim Testwagen geschehen. In Verbindung mit der milden Leistung von 55 kW (75 PS) geht das ins Auge: Auf der Landstraße kommt der Ford häufig über den vierten Gang nicht hinaus, beladen zwingen ihn Steigungen häufig sogar in die dritte Schaltstufe. Der schwächste Motor fühlt sich mit langer Achse an, als hätte ihm ein Wettbewerber mit dem Markenzeichen TDI ein Dämpfungsmittel in



Das Fahrerhaus: reichlich Platz, aber aufgrund billig wirkender Kunststoffe etwas unwirtlich.



Prima Spiegel für den Blick zurück. Top wär's, könnte man die praktischen Weitwinkelsätze verstellen.

den Diesel geschüttet. Kein Wunder, denn bei Tempo 100 km/h dreht der Diesel im fünften Gang gerade mal mit 2.300/min und hat fast nichts zuzusetzen, die vierte Schaltstufe reicht bis knapp unter die Höchstgeschwindigkeit. Im Verein mit der sehr niedrigen Nenn-drehzahl von nur 3.300/min heißt dies alles in der Praxis: Beim Beschleunigen muss der Fahrer den Motor hoch drehen,

Mehr Dampf für den Transit

Ford legt nach. Klagen über die zu geringe Kondition der Transit-Dieselmotoren beantwortet Ford mit einer zusätzlichen Variante: Die Maschine mit 2,4 l Hubraum für den Transit mit Hinterradantrieb gibt es im Laufe des Frühjahrs in einer neuen Spitzenmotorisierung.

Der Zuwachs von 88 kW (120 PS) auf 92 kW (125 PS) klingt zunächst mager. Entscheidend aber ist ein Drehmoment-Plus: Die maximale Durchzugskraft steigt von

damit der Anschluss beim Schalten passt. Wehe, der Ford verliert den Schwung, dann bricht er regelrecht ein und ist kaum mehr auf Geschwindigkeit zu bringen.

Dabei ist der kompakte Vierzylinder kein Schwächling: Die sanfte Aufladung verhilft ihm immerhin zu einem maximalen Drehmoment von 180 Nm, für den Solo-Einsatz in der Regel völlig ausreichend. Zumal die Maschine klaglos, sehr gleichmäßig und vibrationsarm auch aus Drehzahlen von 1.500/min und weniger zieht. Der Motor hat eine typische Gummibandcharakteristik, agiert wenig spontan, aber sehr elastisch und komfortabel. Bis zur Abregeldrehzahl bei etwa 4.500/min zieht er hoch, wenn auch ab 4.000/min nur mehr zäh. Fazit: Geschickte Käufer ordern mit der schwächsten Maschine konsequenterweise die kurze Achse (Übersetzung 5,13 statt 4,63:1), das erhöht den Mumm deutlich.

Wichtig ist dies auch für den Verkehr mit Anhänger. Wohlweislich beschränkt Ford beim Transit 280 K mit kleiner Leistung und langer Achse die zulässige Anhängelast auf 1.800 kg, mit kurzer Achse sind 2 t erlaubt. Und Obacht: Das zulässige Zuggesamtgewicht ist auf 3.750 kg beschränkt – Laderaum voll packen oder Anhänger – der Fuhrparkchef muss sich entscheiden.

Nicht nur dank seiner Elastizität darf der schwingungsarme und gut domestizierte Transit-Motor als komfortabel gelten. Zwar klingt er durchaus kernig, jedoch arbeitet das Triebwerk vergleichsweise leise. Unterstützt von der lan- ➤

240 auf 285 Nm. Damit einher geht eine zum Teil deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs: Je nach Gewichtsvariante verbraucht der Transit trotz mehr Leistung zum Teil deutlich weniger Sprit. Hinter der Leistungssteigerung steckt eine neue Motorsteuerung. In Vorbereitung ist überdies eine automatisierte Schaltung namens Durashift für das unverändert mechanische Getriebe: Dank Tasten am Lenkrad können Transit-Fahrer bald wie Schumi schalten. Markteinführung für Durashift ist der Frühsommer, der Preis wird voraussichtlich deutlich unter 2.000 DM liegen.

Mitmachen und gewinnen!



Gewinnspiel Ford Transit für 2 Wochen

Die Ford-Werke AG, Köln, stellt einem interessierten Transportunternehmer zwei Wochen lang den neuen Ford Transit zur Verfügung. Der genaue Termin dafür wird von Ford bestimmt. Gewinnen Sie einen neuen Ford Transit für zwei Wochen – der KFZ-Anzeiger wird danach Ihre Erfahrungen veröffentlichen.

Fragen:

Wie hoch ist die Nutzlast des Ford Transit mit Frontantrieb?

- 997 kg
- 777 kg
- 666 kg

Einsendeschluss: 30.4.2001

Die Hecktüren öffnen sich von 90 auf 180 Grad

- gar nicht
- per Knopfdruck
- durch Betätigen der Hupe

Wie lautet die Internet-Adresse des KFZ-Anzeiger?

- www.kfz.de
- www.truckundtransport.com
- www.kfz-anzeiger.com

Name _____

Firma/Funktion _____

Straße/Nr. _____

PLZ/Ort _____

Faxnummer/Telefonnummer _____

**Rück-Fax
(0 21 51) 51 00-1 01**

Ausstattungen und Preise ohne MwSt.

Grundpreis Transit FT 280 K	34 700 DM
Anhängervorrichtung	850 DM
ABS	Serie
ASR/Sperrdifferenzial	nicht lieferbar
Außenspiegel elektrisch verstellbar, beheizt	300 DM
Beifahrer-Doppelsitz	300 DM
Beifahrersitz verstellbar	Serie
Radiovorbereitung	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fahrerairbag	Serie
Beifahrerairbag	450 DM
Fahrersitz höhenverstellbar	Serie
Fahrtenschreiber	1.100 DM
Fensterheber elektrisch	650 DM
Handschuhfach mit Deckel	Serie
Heckflügeltüren	Serie
Hecktüren verglast, Scheiben beheizbar	Serie
Klimaanlage	3.000 DM
Laderaum mit Holzboden	700 DM
Laderaum mit Zurrösen	150 DM
Laderaum-Schiebetür links	800 DM
Laderaum-Seitenverkleidung halbhoch	Serie
Seitenschutzleisten	150 DM
Trenngitter hinter Fahrer	225 DM
Trenngitter hinter Fahrer und Beifahrer	350 DM
Trennwand geschlossen	450 DM
Trennwand mit Fenster	450 DM
Türablage Fahrer	Serie
Türablage Beifahrer	Serie
Vollverglasung Aufbau (nur erste Reihe)	500 DM
Wärmeschutzverglasung	
Fahrerhaus	100 DM
Zeituhr	Serie
Zentralverriegelung	600 DM

gen Übersetzung ist der Sound in der Fahrerkabine erstaunlich dezent. Die komfortbetonte Charakteristik hat jedoch auch Nachteile: Die weiche Aufhängung des Triebwerks verleitet den Antriebsstrang bei Fahrten über wellige Pisten oder bei sehr geringer Drehzahl zum Aufschaukeln, im Volksmund auch treffend Bonanza-Effekt genannt.

Wie gut eine moderne Maschine auch heute mit einer Spritzumessung per Ein-



Quadratisch, praktisch, gut: Der Transit macht als Transporter eine ausgezeichnete Figur.

spritzpumpe harmoniert, beweist der Transit an der Tankstelle: Mit 9,7 l/100 km im Schnitt unterstrich der Ford seine Rolle als ausgezeichneter Futterverwerter. Die anspruchsvolle, standardisierte Teststrecke der Redaktion bewältigte er, voll ausgeladen und verbrauchsbetont gefahren, gar mit nur 8,3 l/100 km – ein ganz hervorragendes Ergebnis.

Ebenfalls weit überdurchschnittlich gut schneidet der Fahrkomfort ab. Selbst leer benimmt sich der Kastenwagen auf buckliger Fahrbahn sehr zivil, bei Transportern nicht eben selbstverständlich. Nachteil des sanften und duldsamen Charakters sind große Federbewegungen, auch sackt das Heck bei Beladung stark ein. Hinzu kommt eine starke Seitenneigung in Kurven: Ford hat beim Fronttriebler den Stabilisator weggelassen, also legt sich der Transit fast in die Biegung wie weiland ein 2 CV. Und da die weichen Sitze wenig Seitenhalt bieten, klammert sich der Fahrer dann in seiner Not am Lenkrad fest.

Wobei diese Neigung zur Neigung nicht zu einem Trugschluss verführen darf: Das Fahrwerk des Transit ist narrensicher und erlaubt hohe Kurvengeschwindigkeiten; die gut dosierbaren Bremsen helfen bei Übermut. Der Fahrer fühlt sich bei schneidigen Fahrmanövern bloß nicht wohl. Das hängt auch mit der



Der Transit mit Frontantrieb verfügt über einen quer eingebauten Motor mit 2 l Hubraum, ein sanfter und sparsamer Geselle.

Lenkung zusammen, die wenig Fahrbahnkontakt vermittelt. Ihr großes Plus ist wiederum der große Radeinschlag: Mit seinem entsprechend kleinen Wendekreis dreht der Transit fast auf der Hinterhand – toll.

Die erstaunliche Wendigkeit ergibt zusammen mit den ausgezeichneten Eigenschaften als Last-Wagen ein schlüssiges Bild: Der Ford Transit mit Frontantrieb ist enorm wendig, sehr wirtschaftlich und transportiert fast wie ein Großer. Dass der Fahrspaß etwas zu kurz kommt, wird gewerbliche Käufer kaum stören. Verkehrte Welt? Von wegen.

RANDOLF UNRUH