



Ford Transit Econetic

Kleine Fahrt voraus

Sein Sparpotenzial verbirgt der Transit Econetic unauffällig, eigentlich müsste er grün lackiert sein.

Kaum mehr als 7 l/100 km soll der Transit in der neuen Econetic-Ausführung verbrauchen. Verbunden mit deutlichen Einschränkungen.

Sie sind die Spätfolgen der Spritpreis-Explosion des vergangenen Jahres und die Vorhuten künftiger Sparautos mit Blick auf CO₂-Limitierungen: Allenthalben sprießen Transporter, die weniger Diesel verbrauchen, weiter fahren und dabei die Umwelt sowie den

Geldbeutel schonen. Ob Sprinter, Crafter oder jetzt der Transit: Durchweg sinkt der Verbrauch der rollenden Geizhalse um bis zu einem Liter Diesel/100 km gegenüber ihren Vorgängern und Kollegen. Das passende Ford-Stichwort zum Thema heißt Econetic: Hinter dem Kunstbegriff

aus der Ford-Welt verbergen sich Spritsparvarianten mit Dieselmotor. Zu Focus, Mondeo und Fiesta gesellt sich nun mit dem Transit Econetic das erste rollende Sparschwein aus der Nutzfahrzeug-Abteilung.

Ford hat sich zu diesem Zweck das meistverkaufte Modell geschnappt, den Transit FT 280 K mit kurzem Radstand, Frontantrieb und Diesel mit 85 kW (115 PS). Zum Knauser wird der Transit dank einer neuen, ellenlangen Gesamtübersetzung, Schaltanzeige, geänderten Motorsteuerung sowie großen 16-Zoll-Rädern



Hinter dem Schriftzug Econetic verbirgt sich ein ganzes Bündel von Spritsparmaßnahmen.

mit leicht laufenden Reifen. Dazu dreht Ford dem Transporter schlicht den Saft ab: Ein Geschwindigkeitsbegrenzer reduziert das Maximaltempo auf 110 km/h. Vollflächige Radabdeckungen sollen überdies die Aerodynamik verbessern. Lohn der Eingriffe ist ein Normverbrauch von nur 7,2 l/100 km. Knapp ein Liter weniger als ein gewöhnlicher Transit und hoch anständig für einen erwachsenen Transporter. Geschenkt gibt es die Sparausgabe nicht: Das Econetic-Paket kostet netto 450 Euro Aufpreis. Für weitere 600 Euro reinigt Ford die Abgase mit einem Partikelfilter. Damit erreicht der Spar-Ford Euro 5 und nähert sich einem Versprechen von Produktmanager Thomas Juraschek. Er bezeichnet den Transit Econetic optimistisch als „sparsamsten und umweltgerechtesten Transporter“.

Das macht Appetit, denn die Maßnahmen sind durchweg konservativ und ohne heikle technische Experimente. Aber durchaus raffiniert, wie das Ringen um die passenden Übersetzungen zeigt. Ford stellt den Ford auf große 16-Zoll-Räder anstelle der serienmäßigen 15-Zöller. Die Reifengröße 215/75 R 16 C statt 195/70 R 15 C bedeutet aufgrund des großen Abrollumfangs eine Verlängerung der Übersetzung um sechs Prozent. Damit der Ford beladen in Schwung kommt, hat der Hersteller die Achsübersetzungen – hier zwei wegen der beiden Getriebe-Ausgleichswellen – trickreich modifiziert. In den unteren vier Gängen ist der Econetic kürzer übersetzt. Das bedeutet als Gesamtübersetzung eine große Spreizung: unten kurz und oben lang. Sehr lang.

Im Ergebnis legt der Transit Econetic durchaus munter los, tourt aber bei Tempo 100 mit nur 1.800 Umdrehungen über die Autobahn. Was das bedeutet, zeigt ein kleines Rechenexempel: Angesichts einer Nennzahl von 3.500 Umdrehungen resultiert daraus eine rechnerische Höchstgeschwindigkeit von annähernd 200 Sachen. Die würde der Ford mangels Motorleistung niemals erreichen. Aber ohnehin beugen die Ingenieure verschwenderischer Hatz auf der Autobahn mit einer Abriegelung auf nur 110 km/h vor. Dann macht der Motor sanft und fast unmerklich Schluss – nichts geht mehr. Auf Kurzstrecken und auch im Überland-

Hinter dem Kunstbegriff Econetic verbergen sich Spritsparvarianten mit Dieselmotor, der Transit Econetic ist das erste rollende Sparschwein aus der NFZ-Abteilung.

verkehr spielt dies keine Rolle, auf der Autobahn jedoch wirkt der entmannte Transit arg matt. Dort ziehen sich Überholvorgänge von LKW und Bussen enorm in die Länge, während sich im Nacken des Transporters ungeduldige PKW sammeln.

Angenehm ist das nicht und gibt Zeit, über den Begrenzer nachzusinnen: Könnte es sein, dass sich der Transit, stets britisch angehaucht, als Econetic am dortigen Geschwindigkeitslimit von 112 km/h orientiert? Für deutsche Autobahnen hat Ford mit der Kastrationszange

MIETEN

...auf der Erfolgsspur



PEMA

TRUCK-TRAILER VERMIETUNG

- Full-Service-Miete
- Eigene Werkstätten
- Schnellster Service
- Höchste Flexibilität
- Große Auswahl

TECHNISCHE DATEN

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Direkteinspritzung mit Common-Rail-Technik, optional Partikelfilter, dann Abgasstufe Euro 5; Hubraum 2.198 cm³, Leistung 85 kW (115 PS) bei 3.500/min, maximales Drehmoment 300 Nm bei 1.800-2.000/min

Antrieb: mechanisches Sechsgang-Schaltgetriebe mit Joystick-Schaltung, Übersetzungen 3,82-0,79, Übersetzung Antriebsachse 4,36 (Gang I-IV) und 3,10 (Gang V/V); Antrieb auf die Vorderräder

Fahrwerk

Vorne Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator; hinten Starrachse, Parabelfedern; Reifen 215/75 R 16 C auf Rädern 5,5 Jx16; Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung

Bremsen: vorn und hinten Scheibenbremsen, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ESP, Bremsassistent

Maße und Gewichte

| | |
|-------------------------------|----------------------|
| Länge gesamt | 4.863 mm |
| Breite gesamt | 1.974 mm |
| Höhe gesamt | 2.067 mm |
| Radstand | 2.933 mm |
| Laderaum (L/B/H) | 2.582/1.762/1.430 mm |
| Ladevolumen | 6,3 m ³ |
| Zulässiges Gesamtgewicht | 2.840 kg |
| Anhängelast bei 12 % Steigung | 1.600 kg |
| Zul. Zugesamtgewicht | 3.500 kg |

Preis

Ford Transit FT 280 K Econetic 23.700 Euro*

*ohne Mehrwertsteuer



Bei 110 km/h ist Schluss: Ein Begrenzer verhindert schnelle Fahrt.

jedenfalls etwas heftig zugekniffen. Vertriebsgeschäftsführer Jürgen Stackmann erklärt zwar trocken: „Ohne Begrenzer ist die Econetic-Idee geplatzt.“ Doch auf Nachfrage gibt er sich moderat und kann sich künftig auch ein praxisgerechteres Limit von 120 oder 130 km/h vorstellen.

Zum Spritsäufer würde sich der Transit Econetic damit nicht entwickeln, denn da wären noch die anderen Maßnahmen. Die Schaltanzeige etwa, ein grün aufleuchtender Pfeil im Drehzahlmesser, arbeitet durchaus intelligent: Bei wenig Gas mahnt sie zum frühen Hochschalten, schickt den Transit dabei auch in Drehzahlminderungen unter 1.500 Touren. Er meistert derlei Zumutungen überraschend gut, läuft zwar ein wenig mürrisch, zieht aber tapfer durch. Bei deftiger Beschleunigung gestattet die Schaltanzeige Drehzahlen von knapp 3.000 Touren – wer Leistung abfordert, dem wird sie

gegeben. Zupass kommt dem Transit Econetic die Durchzugskraft der Maschine: Für 115 PS aus 2,2 l Hubraum sind 300 Nm Drehmoment sehr ansehnlich.

Überfordert ist das Triebwerk allerdings, will der Fahrer im sechsten Gang zulegen: Nur behäbig geht es voran, Beschleunigung verwandelt sich in Entschleunigung. Es fehlt an Spannkraft, soll's vorwärts gehen, folgt der Griff zum Schalthebel hinunter in Gang fünf oder gar vier. Die Alternative heißt Gelassenheit: Ist's wirklich so schlimm, wenn der Ford in aller Ruhe Geschwindigkeit aufbaut? Wer mit dem Econetic wirklich sparen will, der sollte seine Fahrweise umstellen.

Mancher Spritsparer entpuppt sich als Mogelpackung, auch Ford schummelt ein klein wenig: Angeblich rollt der Transit Econetic auf Leichtlaufreifen, ausgewiesene Leichtläufer aber gibt es für Transporter nicht. Jedoch heißt es, dass die verwendeten Reifen Marke Conti Vanco 2 vergleichsweise gut rollen und somit ihren Beitrag zum Spritsparprogramm leisten. Die großen Räder lassen den

Transit gleichzeitig wachsen: Unbeladen durchbricht der Ford als Econetic die Zwei-Meter-Marke, misst exakt 2.067 mm – Vorsicht vor knappen Einfahrten. Die langen Übersetzungen führen außerdem zu einer reduzierten Anhängelast von 1.600 statt sonst 2.000 kg. Das erlaubte Zugesamtgewicht sinkt gar auf 3.500 kg statt 4.800 kg.

Nun kommt die Preisfrage: Lohnt sich der Aufpreis für den Econetic? Wer konsequent nach Norm fährt, muss bei derzeitigen Dieselpreisen lange 40.000 Kilometer fahren, um den Mehrpreis wieder hereinzuholen. Hinzu kommt die Einschränkung durch die allzu drastische Begrenzung der Höchstgeschwindigkeit. Der Transit Econetic in dieser Form ist deshalb nur für eng begrenzte und genau definierte Einsätze sinnvoll. Für alle anderen Fahrten bleibt der gewohnte Transit die bessere Wahl. **RANDOLF UNRUH**

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com

Milde Sorte

Schaute der Ford Transit Connect bisher recht grimmig-verkniffen in die Welt der Lieferwagen, so blickt er nun milder drein. Zwischen den unveränderten eckigen Scheinwerfern sitzt nun ein trapezförmiger Grill. Der neue Stoßfänger wirkt wie eine trotzig vorgeschobene Unterlippe. Die Vermutung liegt nahe, dass der neue Bug Vorschriften und Wünschen aus Nordamerika entspricht – dort bietet Ford den kompakten Lieferwagen ab Sommer ebenfalls an.

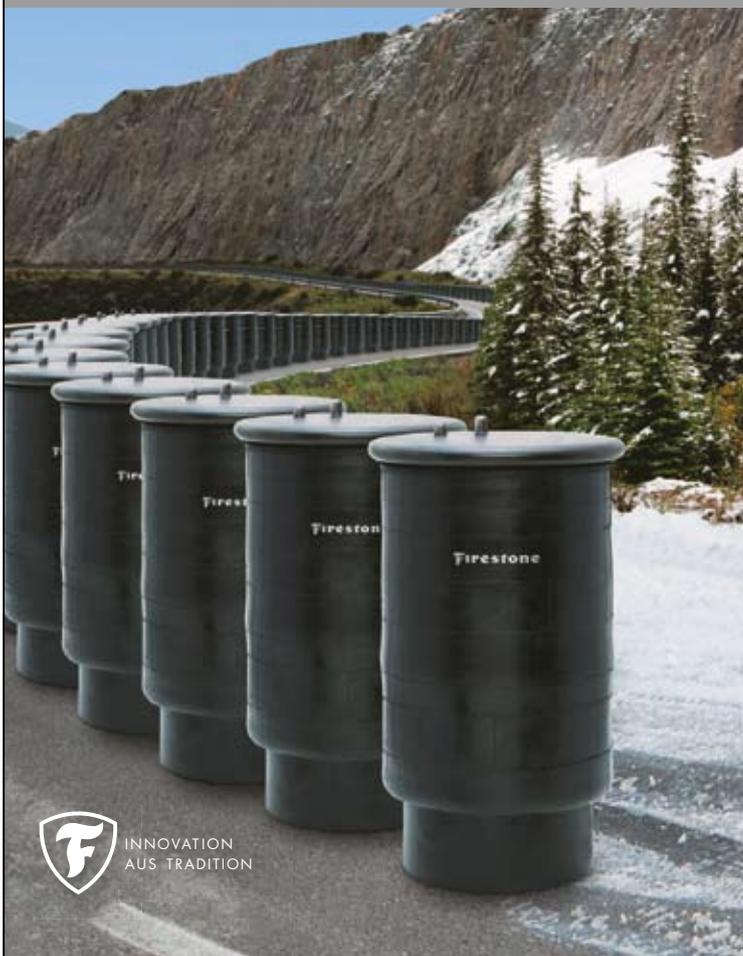
Das recht grobe Interieur hat Ford verfeinert: Die Armaturen orientieren sich nun am Van namens S-Max, das Lenkrad am Fiesta. Ebenfalls angehoben hat Ford das Ausstattungsniveau. Analog zum großen Transit fährt auch der Transit Connect jetzt in den Ausstattungsvarianten namens Basis und Trend vor. Durchweg serienmäßig sind CD-Radio, elektrische Fensterheber, zweifach verstellbares Lenkrad, variable Gittertrennwand und Zentralverriegelung mit Fernbedienung. Unverändert setzt sich das Motorenangebot aus einem Diesel mit 1,8 l Hubraum in den Leistungsstufen 55 kW (75 PS), 66 kW (90 PS) und 81 kW (110 PS) zusammen – jetzt auf Wunsch per ESP im Zaum gehalten. Die Preise beginnen bei netto 13.700 Euro für die Variante mit kurzem Radstand und 16.400 Euro für den langen und hohen Transit Connect.



Das mildere Gesicht kennzeichnet den überarbeiteten Transit Connect.

Die neuen Armaturen orientieren sich am schicken Van Ford S-Max.

NEU! DIE EUROPAZENTRALE UND DAS TECHNISCHE ZENTRUM IN DEN NIEDERLANDEN ZUR UNTERSTÜTZUNG UNSERER KUNDEN



DIE DAUERLÄUFER

Firestone AIRIDE™ Luftfederungen

LKW, Busse, Bahn, PKW — die Fahrzeugindustrie weltweit baut auf Firestone AIRIDE™ Luftfederungen, die sich durch ihre Zuverlässigkeit auszeichnen, Jahr für Jahr und Kilometer für Kilometer. Wer Top-Qualität will, besteht auf die Original-Airide-Luftfederungen von Firestone.

Firestone
World's Number 1
Air Spring.



FIRESTONE INDUSTRIAL PRODUCTS COMPANY

FSIP Europazentrale

Delta 160 6825 MVAarnhem | Niederlande
Tel.: +31 (0) 26 352 98 98 | Fax: +31 (0) 26 352 98 97

www.firestoneip.com/kfz/



INNOVATION
AUS TRADITION