



Die schnittige Linie des Ford Transit Custom kaschiert geschickt seine stattlichen Abmessungen.

Transit-Reise

Der neue Transit in kompakter Ausführung zielt direkt auf den VW Transporter T5. Garantiert ist ein völlig neues Transit-Fahrerlebnis, eine Reise in die Zukunft.

Manche Dinge ändern sich nie: Wer beim Anfahren auf einen gehörigen Schubser Gas verzichtet, erzeugt nicht mehr als einen peinlichen Hüpfen – der neue Ford Transit hat die altbekannte Anfahrschwäche vom Vorgänger übernommen. Weitere Gemeinsamkeiten gibt es nicht, denn Ford macht bei der Neuauflage nach einem Dutzend Jahren alles anders. So teilt sich der Transit nun in zwei Baureihen, wie in der Transporterszene anderswo schon lange üblich: Erstes Mitglied der neuen Familie ist der Transit Custom mit rund 3 t Gesamtgewicht und Frontantrieb. Er zielt vor allem auf den VW Transporter T5.

Darüber siedelt Ford eine weitere Baureihe rund um 3,5 t an. Sie soll es mit Fiat Du-



Das Cockpit mit V-förmiger Mittelkonsole wirkt überstilt und ist nicht gerade übersichtlich.

cato, Mercedes Sprinter, Renault Master und Konsorten aufnehmen. Der große Transit wird ebenso wie der Transit Custom erstmals auf der IAA zu sehen sein. Ein bemerkenswerter Kraftakt, denn Ford zeigt dort ebenfalls den neuen Lieferwagen Connect. Macht drei neue Modelle und eine von klein bis groß komplett erneuerte Transporterpalette. Der kompakte Transit Custom startet zum Jahreswechsel, der große Transit folgt ihm auf dem Fuß.

Bereits der Kleine ist ganz schön üppig gewachsen. Er streckt sich mit kurzem Radstand auf 4,97 m Länge, in Langversion sind es nochmals 37 cm mehr. 1,97 m Höhe kratzen an der wichtigen 2-m-Marke für Parkhäuser, Garagen und Waschanlagen. Dazu ist der 1,99 m breite Transit recht füllig – er passt zwar knapp in die Garage, doch Aussteigen wird dann bereits schwierig.

Andererseits verbirgt sich hinter den nahezu senkrecht aufragenden Wänden viel Platz – 6 m³ Laderaum laden schon in der Kurzausgabe zum Packen ein. Falls dies nicht reicht: Die Langversion fasst 6,8 m². Und dann



Mit einer breiten Phalanx hat der neue Ford vor allem den VW Transporter T5 im Visier.

folgt im kommenden Jahr noch ein Hochdach, macht mehr als 8 m³ Fassungsvermögen. Aufgrund seiner Außenmaße brilliert der Ford mit Rekordwerten: Die Schiebetür ist 1,03 m breit, zwischen den Radkästen bleiben 1,39 m Platz. Und da sich die Trennwand nicht mehr störend nach hinten ausbuchtet, lassen sich bei Quereinschub bereits in der Kurzvariante drei Paletten abstellen.

Feinstufig abgestimmt

Mit Tricks und Kniffen vergrößert Ford das Frachtabteil des Transit weiter. Eine Klappe rechts unten in der Trennwand verlängert den Laderaum um einen halben Meter in die Stautruhe der serienmäßigen Doppelsitzbank hinein. Stabile klappbare Dachgrundträger machen sich klein, wenn das Ladeabteil ausreicht und tragen ausgefahren bei Bedarf 130 kg Dachlast. Ein Makel: Der neue Transit Custom kann seine britische Abstammung nicht verbergen. Bei den Hecktüren öffnet zunächst der rechte Flügel auf der Bordsteinseite – für Linkslenker lästig beim Be- und Entladen.

Feinstufig abgestimmt sind die Gewichtsklassen des Transit Custom: Vom FT 250 mit 2,7 t Gesamtgewicht hangelt sich der Ford in Schritten von 200 kg bis hinauf zum 3,3-Tonner FT 330. Die Nutzlast steigt parallel, beginnend mit 600 kg auf maximal 1.400 kg. Hinter diesen sehr beachtlichen Werten steht eine gewichtsparende Konstruktion mit einem großen Anteil hochfester Stähle. Sie verleihen dem Transit gleichzeitig eine größere Stabilität im Vergleich zum eher labilen Vorgänger, spürbar zum Beispiel beim Zuschlagen der Türen oder an ausbleibenden Verwindungen der Karosserie. Als Vertrauensvorschuss spendiert Ford darüber hinaus zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Das stattliche Format sehen Beobachter dem Transit nicht an: Die spitze Nase mit dem typischen Ford-Grill in Form eines Parallelogramms, langgezogene Scheinwerfer im Stil des Hauses, eine schräge Windschutzscheibe, die keilförmige Gürtellinie und kräftige Radläufe kaschieren geschickt den Wuchs des Transporters. Nur das schmucklose Heck mit dem hoch angesetzten Fenster und den schmalen Rückleuchten wirkt pummelig.

Auch drinnen übernimmt der Transit die aktuelle PKW-Mode der Marke. Über die V-förmige Mittelkonsole streut Ford eine Handvoll Tasten, weitere finden sich links und rechts der Instrumente – die Klaviaturen sind ebenso unübersichtlich wie die überfrachtet wirkenden Bedienungssatelliten am Lenkrad. Anders die klar gezeichneten Instrumente mit

„Das Paket ist sehr rund“

Bernhard Schmitz, Leiter Nutzfahrzeuge von Ford in Deutschland, über den neuen Transit.

KFZ-Anzeiger: Ford hat bisher das gesamte Transporterspektrum mit nur einem Modell abgedeckt. Weshalb jetzt zwei Transit?

Bernhard Schmitz: Wir haben mit dem Transit Grenzen erreicht. Im Segment bis etwa 3 t gibt es Käufer, die wollen einfach in einem schönen Auto sitzen.

KFZ-Anzeiger: Ist der Spagat zu groß geworden?

Schmitz: Rückblickend hat sich der Spagat gelohnt. Wir sind ohne Kooperation ausgekommen und haben mit dem Transit den meistverkauften Transporter Europas. Da wir jetzt viele Projekte weltweit angehen, hat sich die Lage geändert. Für uns sind jetzt große Märkte wie China hinzugekommen. Jetzt lohnen sich Dinge, die sich vor Jahren noch nicht

gelohnt haben. Deshalb sind wir jetzt auf zwei Baureihen gegangen.

KFZ-Anzeiger: Der Hauptgegner für den Custom heißt T5.

Schmitz: Der T5 ist Marktführer. Wir haben uns genau angesehen, was er gut und weniger gut kann. Wir haben den Transit zum Beispiel wie jeden Ford sehr schön gemacht, um uns von VW und anderen abzugrenzen. Wir haben die Chance, die recht anspruchsvolle Kundschaft des T5 anzusprechen.

KFZ-Anzeiger: Was können Sie besser?

Schmitz: Der Transit sieht besser aus. Der Transit fährt sich aus unserer Sicht noch besser, er ist auch ruhiger. Wir haben innen eine Funktionalität, die je nach Ausstattung besser ist. Darüber hinaus haben wir für den gewerblichen Bereich Lösungen wie den klappbaren Dachträger oder die durchladbare Ladeklappe. Das ganze Paket ist sehr rund.

ihren ungewöhnlichen blauen Zeigern. Je nach Ausstattung weist das mittig angeordnete Display auf neue Sicherheitselemente hin. Etwa mit einer Transit-Silhouette zwischen Begrenzungslinien auf den Fahrspur-Assistenten. Er warnt mit einem pulsierenden Lenkrad beim Abkommen von der Ideallinie. Aus den Fahrzeugbewegungen schließt die Technik auf

Als Vertrauensvorschuss spendiert Ford zwölf Jahre Garantie gegen Durchrostung.

Aktuell
Deutschland GmbH

the Art of Lifting! ...

Art-Lift

Elektrischer Lastenlift



- 200 kg Tragfähigkeit
- Hubhöhe > 500 od. 1000 mm
- Für Transporter, Kasten oder Kofferrfahrzeuge
- Leicht, kompakt, platzsparend
- Kostengünstig in Anschaffung und Montage
- Zuverlässig, sauber und leise

Actual
Deutschland GmbH
Alemannenstr. 27
89250 Senden

www.art-lift.de
info@actual.de
Tel +49 7307 9492-0
Fax +49 7307 9492-26



Die dynamisch-keilförmige Gürtellinie führt zu einem hohen Heck. Schlanke Rückleuchten.



Außenspiegel mit eigenwilligem Sichtfeld und einem gut geschützten Blinker.



Sicherer Halt für die Hecktüren in 90-Grad-Position, Erweiterung mit einem schnellen sicheren Griff.

Auch drinnen übernimmt der Transit die aktuelle PKW-Mode der Marke.

Konzentrationsschwäche oder Müdigkeit und lädt den Fahrer per Signet zum Pausentee.

An den neuen Sitzen wird eine Erschöpfung nicht liegen, sie haben in Form, Polsterung und Verstellweite enorm an Qualität gewonnen, obgleich die Sitzfläche weiterhin zu kurz ausfällt. Beengt bleibt auch der Fußraum, ein typisches Merkmal der McPherson-Vorderachse mit ihrem platzraubenden Federbein. Aber eine zweifache Lenkradverstellung spendiert Ford. Und die lederähnliche Oberfläche des Cockpits fasst sich im Unterschied zum bisherigen Hartplastik angenehm an. Irritierend dagegen die neuen Außenspiegel, denn die starren Weitwinkelgläser verwehren den Blick auf die Karosseriekante. Gute Idee: Die Blinker sind unterhalb des Spiegelglases geschützt montiert, bei leichten Berührungen drohen keine teuren Schäden.

Leise und sparsam

Unter der kurzen Motorhaube hat der bekannte 2,2-l-Diesel Platz genommen. Ford bietet ihn in Leistungsvarianten von 74 kW (100 PS), 92 kW (125 PS) und 114 kW (155 PS) an und gibt ihm als Aussteuer reichlich Drehmoment mit auf den Weg. Mit 310, 350 und 385 Nm liegt die Durchzugskraft der Triebwerke durchweg deutlich höher als in der jeweiligen Leistungsklasse üblich. Das ergibt dies anständige Fahrleistungen, obschon Ford die Höchstgeschwindigkeit durchweg auf 157 km/h begrenzt.

Trotz der hohen Durchzugskraft ist fleißiges Schalten nötig, denn Ford verpasst dem Transporter eine ellenlange Übersetzung: Bei 100 Sachen drehen die Maschinen im höchsten Gang etwa 1.600 Umdrehungen, bei vollem Tempo nur 2.500 Touren. Erst in den oberen Gewichtsklassen gönnt Ford dem Transporter eine etwas kürzere Achse. Halb so schlimm: Das Sechsganggetriebe schaltet sich knackig und auf kurzen Wegen. Die extremen Über-

setzungen senken neben den Geräuschen vor allem den Normverbrauch: Er liegt durchweg unter 7 l. Ob sich diese Superwerte auch in der Praxis erzielen lassen, wird sich zeigen. Die Anlagen des Ford jedenfalls sind gut, denn serienmäßig fährt der Transit Custom mit Start/Stop-Automatik, Batterie- und Lichtmaschinenmanagement und einer gut sichtbaren Schaltempfehlung vor. Hohe Wirtschaftlichkeit spiegelt sich auch in den bemerkenswerten Wartungsintervallen: Sofern nichts dazwischenkommt, sieht der Transit nur alle zwei Jahre oder nach 50.000 km die Werkstatt.

Das Fahrwerk hält der Leistung mühelos stand. Endlich erreicht auch der Transit, was die PKW-Fahrwerke von Ford versprechen: Die Lenkung spricht feinfühlig und direkt an, die angetriebene Vorderachse federt sehr verbindlich. Hinten leistet sich Ford dagegen weiterhin eine blattgefederter Starrachse. Scheibenbrem-

ANZEIGE

sen mit größerem Durchmesser und größeren Belägen halten den Transit ebenso im Zaum wie eine moderne Ausführung des ESP.

Von der Leine ließ Ford den Transit Custom im Verkaufsraum bereits Anfang August, zum Jahreswechsel beginnt die Markteinführung. Der Transit Custom startet mit einem Netto-Grundpreis von 24.950 Euro. Das klingt recht ambitioniert, doch zur Erstauflage gehört eine umfangreiche Ausstattung. Ob CD-Radio oder Bordcomputer, elektrische Fensterheber oder eine zweite Batterie, das zweifach verstellbare Lenkrad oder eine halbhohe Verkleidung der Wände, ein Kunststoffboden im Laderaum oder die Zentralverriegelung mit Fernbedienung – der Transit fährt umfangreich ausgestattet vor.

Das kennt man bereits seit vielen Jahren vom Vorgänger – manche Dinge bleiben eben unverändert, gut so.

Randolf Unruh



Halle 23, Stand D21

UNGLAUBLICH SCHNELL

DIE NEUEN BLITZ GRUBENHEBER SIND NICHT NUR MEHR ALS **30% SCHNELLER**. AUCH IN SACHEN ERGONOMIE SETZT DIE PATENTIERTE DOPPELSEITIGE BEDIENUNG NEUE MASSSTÄBE.

Blitz®

BlitzRotary.com



Ermitteln Sie Ihr Einsparpotenzial!



BlitzRotary GmbH
Hüfinger Straße 55
D-78199 Bräunlingen
Telefon +49.771.9233.0
Telefax +49.771.9233.99
info@blitzrotary.com
www.blitzrotary.com

A DOVER COMPANY

