

Linie der Vernunft

Zum neuen bulligen Ecoblue-Dieselmotor gesellt sich jetzt auf Wunsch ein Wandler-Automatikgetriebe. Mit einem vernünftigen Ergebnis.

Den Transit Custom liefert Ford jetzt auf Wunsch auch mit einem Wandler-Automatikgetriebe, passend vor allem für strapaziöse Kurzstrecken.

Auf dem Nummernschild des Testwagens steht die Buchstabenkombination „IT“, und IT wie Informationstechnologie ist notwendig für ein gekonntes Zusammenspiel zwischen Motor und Automatikgetriebe. Ohne elektronische Heinzelmännchen geht nichts mehr. Erfolg: Wandler-Automatikgetriebe, einst lahm und trinkfest, sind hochmodern und reichen Schaltgetrieben in ihrer Leistungsfähigkeit längst das Wasser oder Getriebeöl. Auch Transporter und Automatikgetriebe finden immer häufiger zueinander. Das betrifft Rettungsdienste, denn deren Chauffeure sollen sich aus Sicherheitsgründen aufs Fahren und nicht aufs Schalten konzentrieren. Das gilt ebenso für Paketdienste, die im Kurzstreckenverkehr und durch extrem häufiges Anfahren als Kupplungskiller bekannt sind.

Ford hat nach einigen Experimenten das Thema neu für sich entdeckt. Den Transit gab's einst schon mit Automatik und mit automatisiertem Schaltgetriebe – doch in der aktuellen Generation musste er ohne Schaltille auskommen. Nun hat Ford seine Linie gefun-

den, eine Linie der Vernunft, um einen uralten Werbespruch der Marke aufzugreifen.

Schnellere, schonendere Gangwechsel

Die Ausführungen des großen Transit mit Frontantrieb bis 3,5 t sowie des Transit Custom sind jetzt optional mit einer Wandlerautomatik zu bekommen. Diese klassische Form eines Automatikgetriebes bringt speziell für Transporter klare Vorzüge mit: Im Unterschied zu Doppelkupplungsgetrieben kann der Fahrer selbst bei ausgiebigen Rangier- und Anfahrmanövern keine Kupplung verheizen. Und im Vergleich zu automatisierten Schaltgetrieben laufen die Gangwechsel deutlich flinker und dazu komfortabler ab.

Ford hat sich für seine Transporter im eigenen Regal bedient: Das Sechsgangaggregat stammt aus eigener Fertigung in Nordamerika, in Europa ist es bisher eine unbekannt große. In der US-Limousine Ford Taurus zum Beispiel koppelte Ford das Aggregat mit einem deftigen V6-Benziner. Für den Einsatz in seinen europäischen Transportern hat Ford die



Übersetzungen angepasst, das Gehäuse und die Aufhängung modifiziert, die Schaltstrategie angepasst und eigens einen neuen Drehmomentwandler entwickelt. Ein Dreitonner im gewerblichen Einsatz à la Transit Custom wird schließlich anders rangenommen als ein PKW.

Nutzen auch ohne viele Schaltprogramme

Die Bedienung erfolgt über einen Wählhebel in einer schlicht-schlanken Konsole in der Armaturentafel, die den Durchgang im Fahrerhaus kaum stört. Eine Plus-/Minus-Taste für den Daumen links im Hebel deutet auf die Möglichkeit manueller Eingriffe hin. Das kann nützlich sein, etwa bei Bergabfahrt zur Erhöhung der Drehzahl und damit der Bremswirkung des Motors. Oder beim Anfahren auf rutschigem Untergrund, denn dabei wählt der Fahrer zur Verbesserung der Traktion dann die mildere zweite Schaltstufe. Auf unterschiedliche Schaltprogramme wie etwa eine zusätzliche Powervariante verzichtet Ford, eine Automatik soll schließlich von Hause aus anpassungsfähig genug sein für unterschiedliche Belastungen. Eine Anzeige im Display zwischen den Armaturen teilt mit, in welchem Modus sich das Getriebe befindet; sie nennt darüber hinaus bei manuellen Eingriffen die



Die schlanke Kulisse der Automatik stört kaum, der Wählhebel besitzt für manuelle Eingriffe eine Plus-/Minus-Taste.

gewählte Schaltstufe. Stand der Technik auch für eine Wandlerautomatik ist die Start-Stopp-Automatik. Eine elektrische Pumpe hält in diesem Fall den Öldruck im Getriebe hoch und gewährleistet damit einen zügigen Start.

Ford liefert das Automatikgetriebe in Verbindung mit den Leistungsstufen von 96 kW (130 PS) und 125 kW (170 PS) des neuen Dieselmotors. Er ist mit seiner üppigen Durchzugskraft von 385 und 405 Nm prädestiniert für eine Automatik. Mit ihrer bulligen Kraft ebnet die Maschine auch größere Übersetzungssprünge ein, denn generell bevorzugen Entwickler inzwischen Automatikgetriebe mit mehr als sechs Gängen. Ford macht dieses leichte Manko darüber hinaus mit einer knackigen Gesamtübersetzung wett. Auch ist die Spanne der Übersetzungen mit 4,48 bis 0,74 eher knapp. Prompt dreht der Transit markenuntypisch hoch: Setzt Ford üblicherweise auf extreme Übersetzungen im höchsten Gang, so orgelt der Transit Custom Automatik bei Tempo 100 in der höchsten Gangstufe mit etwa 2.000 Touren überraschend schnell. Beim Tritt aufs Gas bedeutet dies volle Kraft voraus. Parallel dazu steigt fast zwangsläufig



Das Display zwischen den Armaturen informiert über den aktuellen Modus. Bei manuellen Eingriffen zeigt es ebenfalls die gewählte Schaltstufe an.





Ihr Spezialist für Deichsel-, Zentralachsanhänger und Sattelaufleger.

Im Programm

- Chassis für Sattelaufleger, 1-3-achsig
- Zwangsgelenkte Ausführungen
- City Sattelaufleger
- Chassis für Zentralachs- und Drehschemelanhänger
- Vorbereitung für Mitnahmestapler, mit LBW, bzw. deren Vorbereitung
- Moderne Oberflächenvergütung, z.B. KTL + Pulver oder verzinkt
- Komplettanhänger mit Schiebeplane
- Trockenfrachtkoffer
- Möbelkoffer und Baustoffanhänger
- sowie verschiedene Arten von Containerchassis

Ihre Ansprechpartner:

Herr Renner, renner@web-trailers.de, Mobil 0 179 / 797 62 82
 Herr Böhme, boehme@web-trailers.de, Mobil 0 171 / 185 24 57

Tel. 0 59 36 / 934 09 72 www.web-trailers.de



Große Auswahl: Den Transit Custom gibt es mit drei Leistungsausführungen, zwei getrieben, sowie zahlreichen Karosserie- und Ausstattungsvarianten.

der Normverbrauch, je nach Modell veranschlagt Ford im Mix einen Zuschlag von etwa einem halben Liter/100 km. Dies aber müssen Käufer abseits von Autobahnen und Schnellstraßen nicht wörtlich nehmen, denn im Zweifelsfall schaltet ein flinkes Automatikgetriebe in der Stadt fleißiger hinauf als ein phlegmatischer Transporterfahrer.

Select Shift: dynamisches Getriebe

Die Redaktion konnte die Kombination von Transit Custom und Automatik anhand der Spitzenmotorisierung von 125 kW (170 PS) bereits ausprobieren, eingebaut in einen fein ausgestatteten Transit Tourneo. An Bord duftete es nach edlem Leder, doch die Automatik passt ebenso zu schlichten Kastenwagen.

Das neue Getriebe namens Select Shift ist dynamisch ausgelegt: Zum Hinaufschalten sollten es schon 2.500 Umdrehungen oder etwas mehr sein. Wer mit Vollgas beschleunigt – auf einen Kickdown mit spürbarem Druckpunkt verzichtet Ford – treibt den Diesel bis in Drehzahlhöhen von 4.000 Touren, deutlich über die Baumgrenze der Nenndrehzahl hinaus. Hinauf schaltet das Getriebe flauschig-weich, hinunter geht es dagegen mitunter etwas ruppig zu. Mitunter arbeiten Motor und Getriebe noch nicht perfekt Hand in Hand. Rollt der Ford in Ortschaften hinein, lässt das Getriebe die Drehzahlen zwar gelassen bis unter 1.500 Touren sacken. Jedoch schaltet die Automatik selbst

bei kleinen und ruhigen Gaspedalbewegungen sehr flott zurück, anstatt das wichtige Drehmoment und die damit verbundene Zugkraft des Dieselmotors auszunutzen. Das ständige selecten und shiften von Select Shift beweist zwar viel Biss für energischen Vorwärtsdrang, aber keine Souveränität, ein wenig Aktionismus ist dabei.

Gewisse Einschränkungen gehören beim Fahren mit einem Automatikgetriebe dazu. Die gewichtige Technik senkt die Nutzlast des Transit Custom um rund 50 kg. Auch reduziert Ford sowohl die maximale Anhängelast um 750 bis 100 kg als auch das zulässige Gesamtzuggewicht. Ein 290er Transit Custom mit kurzem Radstand zum Beispiel darf nur 1,8 statt sonst 2,5 t ziehen, das maximale Gesamtzuggewicht erreicht 3,94 anstelle von 4,84 t.

Der Aufpreis von exakt 1.650 Euro (ohne Mehrwertsteuer) zum serienmäßigen Sechsgang-Schaltgetriebe klingt für einen Kastenwagen auf Antrieb hoch, ist aber im Vergleich zu den direkten Wettbewerbern VW T6 und Mercedes Vito verblüffend zurückhaltend. Und wenn im Laufe des Transporterlebens mit der Wandlerautomatik im Transporter ein, zwei Kupplungen plus entsprechende Ausfallzeiten gespart werden, hat sich der Mehrpreis bezahlt gemacht. Hinzu kommt der Komfortgewinn der Automatik, es geht dank der IT an Bord gelassener zu, nicht nur für Rettungs- und Paketdienste.

Randolf Unruh

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

ANTISPRAY TYPE APPROVALS
 91/226EEC
 109/2011EEC

TUV
 -35°C TEST
 IHR LOGO

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