

Wird bald viele
Freunde finden: der Ford
Transit als Doppelkabiner



Gelungener Mix

Kastenwagen mit vom Laderaum abgetrennten Doppelkabinen sind eindeutig im Kommen. Wir sahen uns den Ford Transit Doka-Kasten genauer an.

Wer schon einmal als Transporter-Interessierter über die großen Nutzfahrzeug-Messen in Amsterdam oder Brüssel marschiert ist, für den ist der Doppelkabiner-Kastenwagen keine wirkliche Neuheit mehr. In den Benelux-Ländern ist die Mischung aus Kombi und Kastenwagen mit abgetrenntem Laderaum ausgesprochen beliebt, weil sie eine steuerbegünstigte Bauform darstellt. Der Laderaum im Heck macht aus dem Kombi einen steuerlich günstigen LKW.

Mehr und mehr entdeckt man nun auch bei uns diese überaus praktische

Spielart des Transporters. Und Ford nahm sich des Themas mit besonderer Sorgfalt an. Gerade die gefahrene Kombination mit langem Radstand und Hochdach bietet wirklich genug Raum für Personen und Material.

Angetreten mit der stärksten Motorisierung, dem 92 kW/125-PS-Vierzylinder-TDI, ist dieser voluminöse Transporter gerade richtig motorisiert. Der hohe Luftwiderstand durch das Hochdach macht sich wie zu erwarten im Verbrauch bemerkbar: Die 11,6 l/100 km Gesamtverbrauch über die Teststrecke sind kein sehr guter Wert und belegen, dass der –

MESSWERTE

Verbrauch

flache Landstraße	
bei Ø 78 km/h	10,2 l/100 km
schwierige Landstraße	
bei Ø 79 km/h	10,6 l/100 km
Landstraße gesamt	
bei Ø 79 km/h	10,4 l/100 km
hügelige Autobahn	
bei Ø 119 km/h	12,4 l/100 km

Testverbrauch gesamt

bei Ø 99 km/h	11,6 l/100 km
---------------	---------------

Fahrleistungen

Testberg A (bei Pfahldorf, 9 %)	
Ø-Geschwindigkeit	81 km/h
kleinste Geschwindigkeit	79 km/h
Kindinger Berg (4,5 km)	
Ø-Geschwindigkeit	118 km/h

Innengeräusche

bei 100 km/h	74 dB(A)
bei 120 km/h	79 dB(A)

Ø = Durchschnitt

noch von einer konventionellen Verteilerpumpe versorgte Motor – ganz schön arbeiten muss, um den geforderten 120-km/h-Schnitt zu halten. Einmal mehr zeigt sich auch bei diesem Transit: Ein-

Konkurrenten

Iveco war hierzulande der erste, der mit dem Daily einen Kastenwagen mit abgeschlossener Doppelkabine ab Hersteller anbot. Der Transit und der Daily sind in Gewicht und Größe in etwa vergleichbar. In der leichteren Liga unterhalb 3.000 kg Gesamtgewicht spielt neuerdings der Vito als „Mixto“ eine Rolle. Auch ihn gibt es mit zwei Sitzreihen und Laderaumtrennwand. Beim Mixto lässt sich



Neuerdings spielt auch der Vito als „Mixto“ eine Rolle (links). War der Erste: Iveco Daily (rechts)

die Länge des Laderaums über zwei Radstände und einen verlängerten hinteren Überhang variieren. Von Renault gibt es den Trafic

als Doka-Kasten. Seine Sitzbank lässt sich hochklappen und erlaubt das Durchladen langer Gegenstände.

ROD

mal in Fahrt, passen die Übersetzungen in den oberen Gängen sehr gut. Im Anfahrbereich tut sich der 3,5-Tonner jedoch etwas schwer. Wie schon öfter angemerkt, ist die Ursache für diese kuppelungszehrende Anfahrmüdigkeit die Spreizung des Ford-Fünfgang-Getriebes. Der erste Gang ist einfach nicht kurz genug übersetzt. Mehr lässt sich am Fahrverhalten dieser Transit-Variante aber nicht aussetzen. Im Gegenteil: Angesichts

der Gesamthöhe ist die Steifigkeit des Fahrwerks geradezu bemerkenswert. Und das, ohne einen Stabi an der Hinterachse zu bemühen. Das ist schon erstaunlich und belegt die hohe Kompetenz der Ford-Fahrwerksmacher.

An der könnten sich die Ergonomen ein Beispiel nehmen: Zwar sind Armaturenbrett, Ablagen, Becherhalter, die Schaltung und die übrige Bedienung tadellos. Und auch die Klimaanlage lässt

sich bestens dosieren. Aber beim Einstellen des Fahrersitzes beschleichen den Tester doch immer wieder (das ist ja nicht der einzige Transit, der hier auffällig war) die Zweifel. Kann es sein, dass britische Van-Piloten so klein sind? Der Höhen-Verstellbereich des Sitzes reicht jedenfalls von „schon ziemlich hoch“ bereits in der untersten Stufe bis „Wow, ist das hoch...!“ in der obersten Stellung. Tiefer zu sitzen wäre hier angenehmer, weil der ➤

TEST Ford Transit FT 350 Doka-Kasten



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.651 mm
Gesamtbreite	1.974 mm
Gesamthöhe	2.593 mm
Radstand	3.750 mm
Wendekreis	13,3 m
Länge Laderaum	2.300 mm
Breite Laderaum	1.740 mm
Höhe Laderaum	188 mm
Ladehöhe am Heck (leer)	650 (500 + 150) mm
Ladefläche	3,5 m ²
Ladevolumen	7,0 m ³
Breite zwischen den Radkästen	1.370 mm
Breite Hecktür	1.530 mm
Höhe Hecktür	1.800 mm
Breite Schiebetür	1.275 mm
Höhe Schiebetür	1.465 mm
zul. Gesamtgewicht	3.500 kg
Leergewicht	2.225 kg
Nutzlast Testfahrzeug	1.275 kg
zul. Achslast vorne	1.650 kg
zul. Achslast hinten	2.250 kg
zul. Anhängelast	2.500 kg

Antriebsstrang

Motor: 2,4-l-Vierzylinder-Reihen-Direkteinspritzer mit VTG-Abgasturbolader und Ladeluftkühlung, Einspritzung über elektrisch geregelte Verteilerpumpe, Hubraum 2.402 cm³, Leistung 92 kW/125 PS bei 3.800 U/min, Drehmoment 285 Nm bei 2.300 U/min
Getriebe: 5-Gang-Schaltgetriebe, Achsübersetzung 4,63

Fahrwerk

Federung: vorne McPherson-Federbeine, Stabilisator, hinten Starrachse an verstärkter 2-Blatt-Parabelfeder, hydraulische Stoßdämpfer

Bremsen: vorne innenbelüftete Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen

Reifen: 215/75 R 16 C

Ausstattung

Extras im Testwagen: Doka-Paket 2.140,-, Beifahrerairbag 245,-, Standheizung 1.040,-, Klimaanlage 1.455,-, Fensterheber vorn (elektrisch) 325,-, Zentralverriegelung 415,-, Ultraschall-Einparkhilfe 465,-
Grundpreis lt. Liste: 28.440,- (alle Preise in €)



von links oben nach rechts unten
Der Einstieg ist o.k. Was fehlt, ist ein Griff an der B-Säule.
Der Laderaum ist halbhoch verkleidet und nicht mehr über die Schiebetür zugänglich.
Die Hinterbänker genießen 1A-Sicht und viel Kniefreiheit.

nicht verstellbare Lenkradkranz dann auch nicht mehr am Oberschenkel scheuern würde.

Mehr Komfort genießen da die Hinterbänker, obwohl sie auf einer festen, nicht

verstellbaren Sitzbank Platz nehmen. Die Qualität der Polster ist ausgezeichnet. Der Knieraum zu den Vordersitzen ist gar königlich, die drei Sitzplätze lassen genügend Raum für drei breite Schultern. Und: Man sitzt schön hoch, kann nach vorne und seitlich bestens die großen Fenster genießen.

Das Hochdach trägt viel zu dem großzügigen Raumgefühl bei. Nun bräuchte man sicherlich keine Stehhöhe für die hinteren Passagiere aber sie tut wohl. Man hat Volumen zum Atmen und über dem Fahrerhaus zugleich einen Speicherraum, der sich trefflich als Ablage für Garderobe und Handgepäck nutzen lässt.

Der offensichtlich aus Plastik gefertigten Laderaumtrennwand begegneten wir zunächst mit Skepsis. Aber es stellte sich heraus: Weder verursacht sie Klapper-

geräusche noch ist sie allzu durchlässig für Dröhngeräusche aus dem Laderaum. Das große Fenster lässt den Kontrollblick in den Laderaum zu, taugt jedoch nicht für den Durchblick nach hinten beim Rangieren. Hier bietet Ford eine Ultraschall-Rückfahrhilfe an. Mit 465 Euro Aufpreis ist der Abstandswarner zwar reichlich teuer aber dennoch empfehlenswert. Ab etwa 15 cm Annäherung geht der Piepton in einen Dauerton über – Zeit zum Aufstoppen.

Der Laderaum des Doka-Kasten ist von eher blecherner Anmutung. Zwar schützt unterhalb der Gürtellinie eine Verkleidung aus Hartfaserplatten, der obere Teil ist jedoch Ausbeulungen von innen schutzlos ausgeliefert – weitere Verkleidungen aus der Aufpreisliste sind hier notwendig. Schade auch, dass der Laderaum bar jeder Zurrpunkte ist. Die Zurr-



(links) Die Sitzposition ist im Transit von jeher eigenartig hoch. So hoch, dass sogar die Beinfreiheit leidet.

(rechts) Das Cockpit mit seinen barocken Formen ist praktisch und bietet zahlreiche Ablagen.

ösen kosten zwar keinen Cent extra, man darf aber nicht vergessen, zu sagen, dass man sie auch haben will. Also: Mitbestellen! In der täglichen Praxis erweist sich der Transit als Doka-Kasten als überaus praktisches und vielseitig einsetzbares Fahrzeug. Ein großer Vorteil ist, dass das Ladegut vor neugierigen Blicken geschützt ist. Im Vergleich zum Doka-Pritsche können einem auch Wettereinflüsse ziemlich egal sein, die Ladung liegt wie in Abrahams Schoß.

Zugänglich ist der Laderaum in dieser Spielart freilich nur von achtern übers Heckportal. Wegen der angetriebenen

Hinterachse ist der Ladeboden auch 10 cm höher als beim Fronttriebler. Die 650 mm Höhe über der Fahrbahn verteilen sich jedoch auf zwei Stufen von 500 und 150 mm Höhe – das kann man so lassen. Genial: der Entriegelungsknopf für die Türarretierung. Ein Druck auf den in auffälligem Gelb markierten Knopf und schon öffnet der Türflügel um 180 Grad. Wie alle Aktionen an den Türen funktioniert auch dieses mit nur einer Hand oder gar nur mit dem Ellenbogen.

Besorgte Runzeln auf die Stirn trieb uns allerdings die Leergewichtsangabe im Fahrzeugschein: Knapp 2.000 kg nur

sollte der Doka auf die Waage bringen, in Wirklichkeit waren es 2.225 kg inklusive eines 75-kg-Normfahrers. Da staunt sogar der Experte: mehr als 10 Prozent Übergewicht. Wer hier als Anwender nicht die Angaben im Schein auf einer Waage gegencheckt, läuft sehr leicht Gefahr, Überladungs-Punkte zu kassieren.

Fazit: Der Transit als Doka wird sicher bald viele Freunde finden – zu überzeugend ist sein Gesamtauftritt, was Antrieb, Fahrwerk und vor allem den Komfort betrifft. Der Mehrpreis für die Trennwand und die starr eingebaute Sitzbank lohnt sich.

ROBERT DOMINA