

Pressepräsentation Ford Transit: Frei von Zusätzen

Von Jens Riedel

Mit dem Transit bringt Ford im Mai das vorletzte Modell seiner am Ende binnen zwei Jahren komplett erneuerten Nutzfahrzeugpalette auf den Markt. Transit? Gibt es den neuen nicht schon seit einem Jahr? Jein. Bei Ford hat sich die traditionsreiche Transporterbezeichnung vom Baureihennamen zum Gattungsbegriff entwickelt. Transit heißen künftig alle Lieferwagen der Marke, sie tragen aber (je nach Fahrzeuggröße) eine Zusatzbezeichnung. Es gibt den Transit Custom in der klassischen VW-Bus-Größe, den Lieferwagen Transit Connect und im Laufe des Jahres auch noch den kleinen Transit Courier auf Fiesta-Basis. Ohne Zusatz weiterhin einfach nur Transit heißen darf in Zukunft aber ausschließlich einer: der größte im Bunde.

Während dem Transit Custom seit rund einem Jahr die Rolle des Arbeiters bis einer Tonne Nutzlast zufällt, spielt der Transit eine Klasse höher in der Kategorie bis zwei Tonnen. Und das darf er auch zeigen. Mit dem großen Kühlegrill und der steiler stehenden Motorhaube tritt er bulliger als der schnittigere Custom auf. Unterbewusst erinnert der Kühlergrill an die amerikanischen Pick-ups der Marke und die klassischen Lieferwagen der USA. Ebenso gut würde das Transitzesicht aber auch einem asiatischen Transporter stehen. Und so ist es letztendlich auch: Wie alle Fahrzeuge von Ford ist auch dieses Modell ein Auto für alle globalen Märkte. „One Ford“ nennt der US-Konzern diese Philosophie. In den USA wird der Neue allerdings nicht Transit heißen, sondern als T-Serie die E-Serie ablösen. In Nordamerika bekommt er zudem exklusiv einen 3,2-Liter-Fünf-Zylinder-Diesel sowie einen 3,7-Liter- und einen 3,3-Liter-Benziner mit Doppelturbo spendiert – alle mit Automatik, versteht sich.

Die Aufsplitterung in die beiden Gewichtsklassen bringt es mit sich, dass es den Transit Kastenwagen ausschließlich mit Hochdach (in zwei Höhen) gibt. Dazu offeriert Ford drei Radstände und inklusive der reinen Fahrgestelle fünf Längen, darunter erstmals auch eine Version mit extra langem Radstand und verlängertem Chassis für Aufbauten von fünf Metern Länge. Fahrgestelle mit Kabine sowie Doppelkabinen, Kombi und

Pritschenwagen, so genannte „Windläufe“ für die Caravanbranche und Busvarianten mit jetzt bis zu 18 Sitzplätzen machen den Transit so vielfältig wie nie.

Ein paar Zentimeter mehr hier und dort sorgen dafür, dass das Ladevolumen spürbar zugenommen hat. So schluckt beispielsweise der L2 (mittlerer Radstand) mit hohem Dach jetzt fast einen Kubikmeter mehr sowie vier Europaletten – eine mehr als bisher. Die seitliche Schiebetür gibt eine Öffnung von 1,30 Metern Breite frei. Das ist nach Ford-Angaben der Bestwert im Segment und erleichtert auch Gabelstaplern den Zugang zum Frachtraum. Ein Vinylladeboden mit zehn Zentimeter hochgezogenen Rändern für einfachere Reinigung, noch geradere Seitenwände und serienmäßige seitliche Verzurrösen stehen ebenfalls für den gestiegenen Nutzwert.

Längst spielen aber auch im Transportgewerbe Sicherheit und Komfort eine Rolle. Torque Vectoring, ESP und die patentierte Kurvenkontrolle, die das Fahrzeug bei zu schnell angegangenen Kurven auch durch Zurücknahme der Motorleistung entschleunigt, sind ebenso erhältlich wie Spurhalteassistent, Rückfahrkamera, Müdigkeitswarner und Anhängerstabilitätskontrolle sowie adaptive Geschwindigkeitsregelanlage. Optional angeboten werden zudem Seiten- und Kopf-Schulterairbags.

Neben der Basiversion gibt es den besser ausgestatteten Trend. Beiden gemeinsam ist, dass sie nicht nur im Cockpit Pkw-Niveau erreicht haben, sondern auch annähernd im Fahrverhalten. Von der alten Rustikalität ist so gut wie nichts mehr zu spüren, wenn man vom harten Kunststoff des Armaturenbretts und der Türinnenverkleidung sowie der manchmal polternden Starrachse hinten absieht. Beides darf man einem Nutzfahrzeug aber nicht ankreiden.

Belassen hat es Ford beim bisherigen Motorenangebot. Der 2,2-Liter-Diesel aus der Zusammenarbeit mit PSA ist in den Leistungsstufen 74 kW / 100 PS, 92 kW / 125 PS und 114 kW / 155 PS wählbar. Die beiden uns zur Verfügung gestandenen stärkeren Aggregate erfüllen mit 350 und 385 Newtonmetern Drehmoment ihre Aufgabe ordentlich, zeichnen sich aber nicht gerade durch Elastizität aus. Der 125-PS-Motor stellt seine Drehmoment Spitze rund 250 U/min eher und 100 Touren länger bereit, während die 155-PS-Variante mehr Drehzahl fordert und der Wechsel vom fünften in den sechsten Gang hier ruhig etwas früher erfolgen könnte. Für die Zukunft sind aber ohnehin eigene Motoren vorgesehen.

In den unteren Gewichtsklassen läuft der Transit mit Frontantrieb, die größeren Varianten sind Hecktriebler, aber auch Allrad wird es wieder geben. Erweitert wurde das Angebot an den sparsamen Econetic-Versionen, die den Normverbrauch auf bis zu 6,4

Liter pro 100 Kilometer senken. Werben kann Ford nicht nur hier mit gesunkenen Betriebskosten, sondern generell mit kürzeren Wartungsarbeiten und längeren Inspektionsintervallen (zwei Jahre bzw. 50 000 km). Die Nettopreise für den Kastenwagen beginnen bei 27 200 Euro, das Chassis mit Fahrerkabine gibt es ab 23 700 Euro. Angesichts des deutlichen Mehrwertes der neuen Modellgeneration spricht Ford von einer sehr moderaten Anhebung.

Drei Jahre lang dürfte der Transit den derzeitigen Vorsprung halten dürfen, denn die Konkurrenzmodell VW Crafter und Mercedes-Benz Sprinter werden erst 2017 erneuert. Vorher darf er aber auf jeden Fall noch feiern: Im nächsten Jahr wird die Baureihe 50 Jahre alt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.



Ford Transit.
