
Vorstellung Ford Transit Custom PHEV: Sauber auf die letzte Meile

Von Frank Wald

Der Ford Transit gehört zu den erfolgreichsten Transportern auf dem Markt. Mit dem aktuellen Facelift der Lieferwagen-Ikone gesellen sich nun erstmals auch zwei elektrifizierte Varianten hinzu: als Transit MHEV mit 48-Volt-Mild-Hybrid, vor allem aber als Transit Custom PHEV und der Bus-Version Tourneo Custom PHEV mit dem ersten seriellen Plug-in-Hybridantrieb soll der städtische Lieferverkehr sauberer werden. Auch wenn der Kunde dafür einen satten Aufpreis zahlen muss.

So bietet Ford den neuen Transit inklusive Front-, Heck- und Allradversionen sowie als Kastenwagen, Kombi, Bus und Fahrgestell in mehr als 450 Varianten an. Wobei nun auch der große Transit im Zwei-Tonnen-Nutzlast-Segment mit leichten Retuschen an Front, Kühlergrill und Scheinwerfern dem bereits im vergangenen Jahr überarbeiteten kleineren Bruder Transit Custom wie aus dem Gesicht geschnitten scheint.

Auch das neue Sync 3-Infotainmentsystem mit größerem Touchscreen-Monitor inklusive Sprachbedienung und Smartphone-Anbindung finden sich nun in der Zwei-Tonnen-Variante. Dazu musste der Transit ordentlich abspecken. Bis zu 75 Kilogramm weniger bringen die einzelnen Versionen nun auf die Waage, wodurch sie nicht nur entsprechend mehr einladen können, sondern auch den einen oder anderen Tropfen Sprit einsparen.

Überarbeitet wurde aber auch der 2,0-Liter-TDCI-Diesel mit wahlweise 105 PS (77 kW), 130 PS (95 kW) und 170 PS (125 kW), zu dem sich nun auch noch eine neue Topvariante mit 185 PS (136 kW) gesellt, die mit dem wichtigen Drehmoment von 415 Newtonmeter unterwegs ist. In Deutschland ist der Transit in den Ausstattungsversionen „Basis“ (ab 33.855 Euro), „Trend“ (ab 36.414 Euro) und „Limited“ (ab 45.208 Euro) lieferbar.

Plug-in-Hybrid spart nur drei Prozent Kraftstoff

Als erster Transporter in seinem Segment ist der Transit nun außerdem optional (rund 820 Euro) mit einem Mild-Hybrid-System mit 48-Volt-Lithium-Ionen-Batterie zu haben. In den front- und heckgetriebenen Handschalter-Modellen mit 130 PS und 170 PS ersetzt dazu ein riemengetriebener Startergenerator die konventionelle Lichtmaschine. Im Schubbetrieb und beim Bremsen nutzt er die Bewegungsenergie, um den Akku aufzuladen, der wiederum beim Beschleunigen den Dieselmotor unterstützt. Zugleich treibt der Startgenerator auch die elektrischen Nebenaggregate an. (Geringer) Lohn der Mühe: Unterm Strich sollen so bis zu drei Prozent Sprit eingespart werden.

Bevor 2021 der erste rein batterie-elektrische Transit auf den Markt kommt, testet Ford darüber hinaus mit dem neuen Transit Custom PHEV und dem achtsitzigen Tourneo Custom PHEV, ob sich Paketboten, Handwerker, Liefer- und Shuttle-Dienste im städtischen Verkehr auch schon mit der teilelektrischen Fortbewegung anfreunden können. Dabei läuft der erste Plug-in-Hybrid im klassischen Bulli-Segment mit bis zu einer Tonne Nutzlast im seriellen Modus.

Mindestens 2,7 Stunden dauert das Laden

Soll heißen: Elektro- und Verbrennermotor sind hintereinander geschaltet, wobei immer elektrisch gefahren wird und der aus anderen Ford-Modellen bekannte 1-Liter-Dreizylinder-

Turbobenziner als so genannter Range Extender permanent die Batterie lädt. Idealerweise soll der 13,6 kWh-Akku aber natürlich immer an der Steckdose geladen werden. Das funktioniert über den Ladeanschluss im vorderen Stoßfänger an der 10-Ampere-Steckdose in 4,3 Stunden, mit Typ-2-Stecker an einer Wallbox für Wechselstrom in 2,7 Stunden. So sollen 40 bis 43 Kilometer rein elektrisch (nach WLTP) und damit lokal emissionsfrei gefahren werden können. Den Durchschnittsverbrauch (nach WLTP) gibt Ford mit 3,1 bis 3,6 Liter (70 -81 g/km CO₂) an, die Gesamtreichweite mit mehr als 500 Kilometern, wobei die Höchstgeschwindigkeit auf 120 km/h limitiert ist.

Ein einjähriger Feldversuch unter realen Bedingungen in der Londoner City hat gezeigt, dass so tatsächlich 75 Prozent der Strecken rein elektrisch zurück gelegt werden konnten. Ähnliche Studien laufen zurzeit auch in Valencia und Köln.

Starker Start aus dem Stand

Dabei ist der 126 PS (93 kW) starke Antrieb selbst zumindest gewöhnungsbedürftig. Nach dem klassischen Dreh am Zündschlüssel rollt der Transit Custom PHEV, untermalt von einem spacigen Singsang, zunächst rein elektrisch vom Hof. Die 355 Newtonmeter Drehmoment, die E-Motor-typisch ab der ersten Umdrehungen bereit stehen, sorgen dabei für einen kräftigen Antritt. Das funktioniert so lange gut, wie die Batterie genügend Saft hat. Geht der zur Neige, springt der 3-Zylinder-Benziner deutlich vernehmbar bei. Allerdings immer leicht zeitverzögert, so dass die Geräuschkulisse nicht immer der aktuellen Beschleunigung entspricht.

Wie bei dem lästigen „Gummibandeffekt“ der alten CVT-Getriebe jault der Motor deshalb mit der Drehzahl hoch, ohne dass der Wagen unmittelbar schneller wird. Mit einem zusätzlichen „L“-Modus am Schalthebel kann der Fahrer den Grad der Energierückgewinnung (Rekuperation) verstärken. Sobald der Fahrer den Fuß vom Gaspedal nimmt, rekuperiert das System im „Low“-Programm so stark, dass sogar die Bremsleuchten automatisch aktiviert werden.

Geofencing wird im Frühjahr nachgeliefert

Dazwischen gibt es vier weitere EV-Fahrprogramme. Neben der Standardeinstellung „EV Auto“ für kombiniertes Fahren sind das der rein elektrische Betrieb im „EV Jetzt“, das Laden der Batterie während der Fahrt im Modus „EV Aufladen“ sowie die Funktion „EV Später“, um einen möglichst hohen Ladezustand für die spätere Einfahrt in eine emissionsfreie Umweltzone zu garantieren. Ab Frühjahr 2020 soll dafür außerdem ein so genanntes Geofencing-Modul sorgen, das in solchen definierten Zonen automatisch in den reinen Elektroantrieb wechselt und per App verschlüsselt dokumentiert, um etwaige Bußgeldforderungen der Behörden entgegen treten zu können.

Apropos Geld: Die Kombination aus sauberem Antrieb und großer Reichweite ist vorerst jedoch noch was für Idealisten und Imageträger. Denn der Einstieg in den Plug-in-Hybrid-Transit beginnt mit dem Kastenwagen ab 57.114 Euro, die achtsitzige Shuttle-Version Tourneo Custom Bus kostet sogar mindestens 71.900 Euro, wenn auch dann ausschließlich mit der Topausstattung Titanium. Das vergleichbare Diesel-Pendant mit Automatikgetriebe ist bereits ab 42.250 Euro zu haben. (ampnet/fw)

Daten: Ford Transit Custom Kastenwagen PHEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,97 x 1,99 x 2,00

Radstand (m): 2,93

Antrieb: serieller Plug-in-Hybrid, Front

Range Extender: R3-Zylinder-Benziner, 999 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Drehmoment E-Motor: 355 Nm

Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 13,6 kWh
Systemleistung: 92,9 kW / 126 PS
Elektr. Normreichweite (WLTP): 43,2 km
Höchstgeschwindigkeit: 120 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: k.A.
Verbrauch (Durchschnitt nach WLTP): 3,1 Liter
CO₂-Emissionen: 70 g/km (Euro 6.2)
Leergewicht / Zuladung: min. 2187 kg / max. 1138 kg
Kofferraumvolumen: 6000 Liter
Basispreis: 57 114 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford