

Die Ruhe nach dem Dreh

Fahrbericht | Zum Euro-6-Start spendierte Ford seinen beiden größeren Transporter-Baureihen einen neuen Dieselmotor. Der 2,0-Liter-TDCi gefällt mit kultiviertem Lauf und soll bis zu 13 Prozent weniger verbrauchen.



Foto: Jan Burgdorf/Springer Fachmedien München

Gutes Paket | Der im Flottenmarkt erfolgreiche Transit (Custom) erhält ein wirksames Motor-Update

— Da horchen nicht nur erfahrene Transit-Fahrer erfreut auf. Vorbei die Zeiten, als sich auf den Dreh des Zündschlüssels der 2,2 Liter große TDCi-Diesel mit ruppeligem und nagelndem Verbrennungsgeräusch zu Wort meldete. Stattdessen werkelt unter den Motorhauben von Transit und Transit Custom ab sofort der neue, exakt um 0,203 Liter kleinere Ecoblue-Diesel. Und der verrichtet seinen Dienst bereits im Leerlauf fühlbar kultivierter und laut Ford im Fahrbetrieb um bis zu 1,2 dB (A) leiser. Noch wichtiger: Der neue Antrieb soll sauberer und deutlich sparsamer arbeiten als sein Vorgänger.

Sauberer, da Ford ihn mittels Mix aus SCR-Kat, innermotorischer Abgasrückführung und Partikelfilter auf Euro-6-Niveau hob. Und sparsamer, weil es sich beim 2,0-Liter-TDCi um eine komplette Neuentwicklung handelt, bei der die Entwickler vor allem auf eine geringe innere Reibung achteten. Lohn dieser Maßnahmen: Ford verspricht im Vergleich zum 2,2-Liter-Vorgänger einen um bis zu 13 Prozent geringeren Verbrauch.

Start bei 105 PS | Der Wahrheitsgehalt dieser Aussage ließ sich auf den ersten Testfahrten noch nicht überprüfen. Dafür bestätigte die schwächste Einstellung (105 PS), was sich anhand der Papierwerte bereits

Motor | Neuer Diesel für Transit (Custom)

2,0-Liter Ecoblue (neu) | 2,2 Liter-TDCi (alt)
Motor: 105 PS und 360 Nm | 100 PS und 310 Nm
 130 PS und 385 Nm | 125 PS und 350 Nm
 170 PS und 405 Nm | 155 PS und 385 Nm

Wartungsintervall: 2 Jahre oder 60.000 km

Verbrauch: ab 6,1 l/100 km/157 g CO₂ je km (Custom)

Euro-6-System: SCR-Katalysator, Partikelfilter und innermotorische Abgasrückführung

Preis netto zzgl. Umsatzsteuer

erahnen lässt. Denn der Einstiegsmotor bringt es auf beachtliche 360 Newtonmeter Drehmoment, ein Wert den andere Hersteller erst in Kombination mit 150 und mehr Pferdestärken schaffen. Daher sind die Zeiten nun vorbei, als Transit-Diesel erst oberhalb von 2.000/min richtig zum Leben erwachten.

Drehzahlkräftig | Die 105-PS-Version spricht spontan an, zieht ab 1.400 Touren kräftig durch und rettet sich problemlos auch aus dem Drehzahlkeller von 1.100/min. Selbst auf der Autobahn wirkte der mit immerhin 600 Kilo beladene Testwagen nicht untermotorisiert. Kaum besser kann es die um 25 PS aber eben auch nur 25 Newton-

meter stärkere Einstellung. Zudem entfaltet der 130er seine Leistung weniger harmonisch und erst oberhalb von 1.600/min. Die 1.700 Euro (Transit) und 1.750 Euro (Transit Custom) Aufpreis darf man sich deshalb getrost sparen. Oder man investiert gleich mindestens 4.200 Euro mehr für die 170-PS-Version, die mit 405 Newtonmetern naturgemäß in einer anderen Liga spielt. Das Topmodell führen wir im großen Transit in Kombination mit Heckantrieb, dem Ford die bisherigen Nebengeräusche seitens der Kardanwelle und dem Differenzial weitgehend aberzog.

Pro Fronttriebler | Trotzdem ist man beim 3,5-Tonner mit dem Fronttriebler meist besser beraten, der 500 Euro günstiger kommt, im Frachtabteil mehr Platz und laut technischen Daten eine um knapp 100 Kilo höhere Zuladung bietet. Schließlich gehört der Transit zu den schwereren Transporter-Modellen des Segments und mit Euro 6 kommen laut Ford noch 20 bis 40 Kilo hinzu.

Allen Transit und Transit Custom zugute kommt die veränderte Dämpferabstimmung für höheren Fahrkomfort und die bei hohem Tempo jetzt etwas verbindlichere Lenkung. Weiterhin ohne Kritik bleiben auch die leichtgängigen, aber trotzdem exakt geführten Sechsgang-Getriebe. Trotzdem bietet Ford ab 2017 alternativ einen Sechsgangwandler für die frontgetriebenen Transit Custom und Transit an. Jetzt schon serienmäßig ist der Seitenwindassistent, der ähnlich wie beim Mercedes-Benz Sprinter übers ESP eingreift, falls der Ford von einer kräftigen Böe erfasst wird.

Helfer-Riege | Noch mehr Sicherheit stellt sich optional in den beiden Ford-Transportern ein. Beim Custom für 750 Euro und für 850 Euro beim Transit gibt es den Fahrspurassistenten. Für weitere 1.200 Euro halten die Kölner den Abstand zum Vordermann automatisch ein, warnen vor drohenden Frontal-Kollisionen und bremsen im Notfall automatisch. Bei den Testfahrten sehr verlässlich arbeitete die zum Paket gehörende Verkehrszeichenerkennung. Freuen werden sich die Fahrer des Transit über die nun übersichtlicher gestaltete Mittelkonsole, sofern das Navi samt Touchscreen (ab 1.875 Euro) dazubestellt wird. | Jan Burgdorf