



Fotos: Jan Burgdorf

Neben der zum Test angetretenen L1-Version gäbe es den E-Custom auch in der um 40 Zentimeter längeren L2-Variante, die einen Kubikmeter mehr einlädt. Mittlerweile sind beim Akku 70 anstelle der hier getesteten 64-kWh-Version nutzbar.

Elektro-Sportler

Mit dem E-Transit Custom bietet Ford einen modernen Elektro-Transporter für die Midsize-Van-Klasse. Der surrende Kastenwagen startet in sportlichem Gewand auf die Teststrecke.

Der trägt dick auf: In mattem Schwarz abgesetzte Leichtmetallräder mit 235er-Bereifung, sportliche Schwellerverkleidungen samt Heckschürze und Dachspoiler. Zusätzlich untermalt der sich über den „E-Transit Sport BEV“ ziehende schwarze GT-Streifen, dass dieser Ford kein klassischer Kastenwagen sein will.

Das bestätigt auch der Blick in den Konfigurator: Die Ausstattungslinie Sport BEV startet bei „sportlichen“ 55.000 Euro, was die meisten Fuhrparkverantwortlichen die Reißleine ziehen lassen wird. Schließlich geht es mit dem keinesfalls nackt ausgestatteten Trend (ab 50.750 Euro) ebenso flott voran, denn unter dem Blech arbeitet der gleiche Antriebsstrang.

Der gibt sich in Sachen Dauerleistung mit 85 Kilowatt zwar eher bescheiden, tritt man das Gaspedal aber voll durch und ruft die Peakleistung ab, gelangen bis zu 160 kW oder verbrennertypisch ausgedrückt 218 PS

an die Hinterräder. Die 2,3 Tonnen des E-Custom fallen so kaum ins Gewicht. Auch weil der Midsize-Van dank des hoch angesetzten zulässigen Gesamtgewichtes von 3.225 Kilogramm eine für diese Klasse üppige Nutzlast von mehr als 900 Kilogramm offeriert.

Wie bei jedem batterieelektrischen Fahrzeug sollte man aber auch im Sport-Ford seinen rechten Fuß zügeln. Ansonsten gehen die 64 nutzbaren Kilowattstunden des unterflurmontierten 82-kWh-Akkus (im Testwagen aus dem Jahr 2025) deutlich schneller zur Neige, als die 272 Kilometer ausweisende Reichweitenanzeige bei vollgeladenem Stromspeicher verspricht. In den neuesten Modellen sind 70 kWh nutzbar.

Niedriger Verbrauch im Test

Wir lassen es auf der größtenteils durch den Stadtverkehr führenden Elektro-Testrunde bewusst ruhig an-

gehen. Der Lohn ist ein Verbrauch von 20,2 kWh auf 100 Kilometer, mit dem man an der vom Hersteller angegebenen WLTP-Reichweite von 328 Kilometern kratzt. Sobald Überland- oder gar Autobahnteilstrecken hinzukommen, nimmt die Reichweite aber erwartungsgemäß überproportional ab. Möglichkeiten, den Bewegungsradius per größerem Akku zu erweitern, gewährt Ford beim Custom nicht. Dafür ist die serienmäßige Schnellladeleistung mit maximal 125 kW vergleichsweise ordentlich. In 38 Minuten soll der Akkustand wieder von zehn auf 80 Prozent steigen.

Auf der Straße gefällt der E-Custom mit seinem gut abgestimmten Fahrwerk. Ebenfalls anfreunden kann man sich mit dem Bedienkonzept. In urbanen Gefilden empfiehlt sich das Aktivieren des in der Stärke passend abgestimmten Rekuperationsmodus, der schon in Rollphasen mit der Energierückgewinnung beginnt.



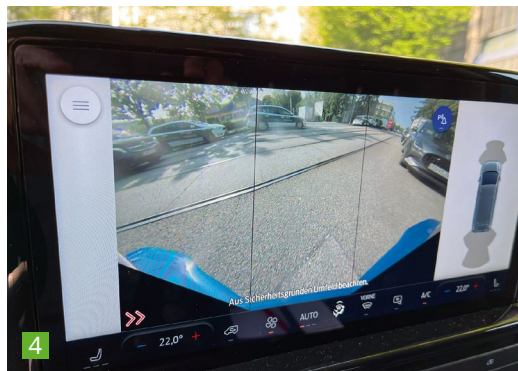
1



2



3



4

- 1 Digi-Cockpit mit vielen herkömmlichen Schaltern.
- 2 Unter der Beifahrersitzbank findet sich ein guter Platz fürs Ladekabel.
- 3 Bis zu 5,8 Kubikmeter passen ins Frachtabteil.
- 4 Die Rückfahrkamera erfasst einen weiten Radius.

Mit der Zeit gewöhnt man sich zudem an ein weiteres Ritual, das nach jedem Neustart von vorn beginnt: Vier Touchbefehle sind am Bildschirm nötig, um den Tempowächter abzuschalten. Ansonsten nervt der Assistent bei jeder kleinsten Tempoüberschreitung mit energischem Protest. Auch die automatische Geschwindigkeitsanpassung des Tempomaten

sollte besser aus sein, weil der Transit sonst beim Passieren entsprechender Straßenschilder (und falsch erkannten) nachdrücklich den Anker wirft. Was während unserer ausgiebigen Testfahrten mehrfach den nachfolgenden Verkehr irritierte.

Empfehlenswert ist dagegen die Rückfahrkamera (500 Euro), die vor allem beim Ausparken des hinten

Ford E-Custom

Preis: ab 48.700 Euro

E-Motor: maximale Leistung

160 kW (218 PS) | Dauerleistung

85 kW (115 PS) | 415 Nm

Heckantrieb | Lithium-Ionen

Akkukapazität (brutto/netto):

82,5/64 kWh,

Ladeleistung (AC/DC): 11 | 125 kW

Abmaße & Messwerte

L | B | H: 5.050 | 2.275 | 1.960 mm

Radstand: 3.100 mm

Laderaum: 2.602 | 1.777 | 1427 mm

max. Ladevolumen: 5,8 m³

zul. Gesamtgewicht: 3.225 kg;

Leergewicht (Testfahrzeug):

2.300 kg | Nutzlast: 925 kg

zul. Anhängelast (gebremst):

max. 2.300 kg

WLTP-Verbrauch: 23,7 kWh/100 km

Test-Verbrauch: 20,2 kWh/100 km

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

fensterlosen vollelektrischen Stadttransporters aus Querparklücken wichtige Einblicke in den seitlich von hinten kommenden Verkehr gewährt und vor Unfällen schützt.

Finanzieren ließe sich diese Option – wie auch weitere sinnvolle Extras für gestresste Stadtfahrer – beispielsweise durch Verzicht an anderer Stelle. Schließlich findet sich in den Ford-Preislisten noch die BEV-Einstiegsversion für 48.700 Euro. Die dürfte mit ihren 136 PS den Job kaum schlechter machen.

Jan Burgdorf