

Im Rückspiegel: 50 Jahre Ford Transit (1)

Von Gerhard Prien

Ein halbes Jahrhundert hat er auf dem Buckel, Fords bekannter Transporter. Am 9. August 1965 rollt der erste Transit vom Band. Ein Jahr später tritt er dann auch in Deutschland an. Mittlerweile wurden weltweit mehr als sieben Millionen Exemplare verkauft. Dabei ist die Geschichte des Transit eigentlich noch etwas älter. Begonnen hat sie in Deutschland - mit dem FK 1000 - und in Großbritannien, mit dem hierzulande eher weniger bekannten Thames 400 E.

Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) präsentiert Ford 1953 mit dem FK 1000 seinen ersten Transporter – und damit so etwas wie den Urahn des späteren Transit. Per Binnenschiff kommen die Karosserien vom damaligen Karosseriebetrieb Drauz in Heilbronn über Neckar und Rhein ins Werk Köln-Niehl. Bereits in den 1930er-Jahren setzt Drauz auf Fahrgestelle von Ford elegante Karosserien, die Zusammenarbeit ist also durchaus erprobt und bewährt. Die Ziffern beim 4,3 Meter langen FK 1000 stehen für die Nutzlast in Kilogramm, die Buchstaben für die Herkunft: von Ford Köln. Genau genommen liegt die Nutzlast bei exakt der Hälfte des zulässigen Gesamtgewichts von 2050 Kilogramm. Der Motor nimmt längs eingebaut vorn in der Kabine Platz. Den Vier-Zylinder-Benziner, der die Hinterräder antreibt, steuert der Taunus 12 M bei, die „Weltkugel“. Er holt aus 1,2 Litern Hubraum 28 kW / 38 PS, für einen Transporter damals ganz ansehnlich. Satte 95 km/h schafft das Nutzfahrzeug mit Blattfedern und 15-Zoll-Rädern damit. Serienmäßig übernimmt ein Drei-Gang-Getriebe (auf Wunsch: vier Gänge) mit Lenkradschaltung die Kraftübertragung. Von Anfang an gibt es den FK 1000 als Kastenwagen, Pritsche und Kombi sowie als achtsitzigen Bus.

Exakt 1021 Exemplare des FK 1000 baut Ford im ersten Jahr. Die Produktion liegt damit bei 13 Transportern pro Tag. Danach steigen die Zahlen an und werden 1955 erstmals fünfstellig. Im Jahr 1964 erreicht die Transit-Fertigung ihre erste Rekordmarke von 35 242 Stück, was einem täglichen Ausstoß von 145 Einheiten entspricht.

Im Jahr 1955 rückt der Motor des FK 1000 ein Stück nach hinten zwischen die

Vordersitze, positiv für die Gewichtsverteilung und das Fahrverhalten. Jetzt ist auch ein Durchstieg innerhalb des Fahrerhauses möglich und der Fußraum wächst. Parallel dazu ergänzt ein stärkerer 1,5-Liter-Motor aus dem Taunus 15 M mit 40 kW / 55 PS das Programm. Blinker ersetzen 1958 die bisherigen Winker. Neu ins Programm kommt – mit höherer Nutzlast – der FK 1250. Basierte der Pritschenwagen bisher auf einem Plattform-Fahrgestell, also auf der Bodengruppe des Kastenwagens, so gibt es jetzt alternativ eine klassische Holzpritsche. Zu den Detailänderungen zählt ein Wechsel vom aufwändig gearbeiteten Front-Emblem zu geprägten Buchstaben.

1961: Aus dem FK wird Taunus Transit

Zu Beginn des Jahres 1961 wird aus dem Buchstabenkürzel FK der Taunus Transit. Das nun durchweg verwendete Vier-Gang-Getriebe ist vollsynchronisiert (bisher erst ab Gang zwei), ein ausstellbares Dreiecksfenster ergänzt die Schiebefenster des Fahrerhauses. Spitzenmodell ist der achtsitzige Bus mit Luxus-Ausstattung und Verglasung des Dachrands. In den folgenden Jahren baut Ford das Programm weiter aus: Einstiegsmodell ist ab 1962 der Taunus Transit 800 mit reduzierter Nutzlast. Die bisher aufpreispflichtige Seitentür zum Laderaum gibt es nun serienmäßig. 1963 kommt der Taunus Transit 1500 mit erhöhter Nutzlast hinzu. Während sich die leichteren Taunus Transit durch eine selbsttragende Karosserie auszeichnen, gibt es den Taunus Transit 1500 ausschließlich als Fahrgestell mit zwillingsbereifter Hinterachse. Sein 1,7-Liter-Benziner mit 44 kW / 60 PS stammt aus dem Taunus 17 M. Bei allen Taunus Transit ersetzt eine Mittelschaltung die bisher verwendete Lenkradschaltung.

Nach zwölf Jahren und 255 832 Exemplaren endet 1965 die Laufbahn des Taunus Transit, der ab 1964 für kurze Zeit auch im portugiesischen Azambuja montiert wird.

Unabhängig und parallel zum FK und Taunus Transit der Ford-Werke in Deutschland legt Ford of Britain in den 1950er-Jahren ebenfalls einen Transporter auf. Der Ford Thames 400 E tritt 1957 als Nachfolger des veralteten Fordson aus den Dreißigern an. Auch für den Thames ist – wie beim FK 1000/Taunus Transit – eine Frontlenker-Konstruktion mit Motor vorne in der Kabine zwischen den Sitzen und Antrieb auf die Hinterachse kennzeichnend. Verkauft wird er sich beinahe ausschließlich in Großbritannien, seine Stückzahlen liegen in einer ähnlichen Größenordnung wie bei seinem deutschen Pendant.

1965: Aktion Rotkäppchen – das Ende der Doppelarbeit

Anfang der 1960er-Jahre läutet Ford das Ende der deutsch-britischen Doppelarbeit ein. Für beide Baureihen soll – unter dem Codewort „Redcap“ (Rotkäppchen) – ein

gemeinsamer Nachfolger entwickelt werden. Da Deutsche und Briten eine eigene, erfolgreiche Automobil- und Transporter-Historie haben, sind sie anfangs nur schwer unter einen Hut zu bringen. Aber die amerikanische Muttergesellschaft setzt sich durch. Sie liefert den Entwurf für das neue Modell, mit einer eigenständigen Plattform und Motoren aus dem Pkw-Bau. Auch das Styling ist amerikanischen Ursprungs, die US-Design-Studios liefern per Schiff ein dreidimensionales Ton-Modell nach Großbritannien. Optik und Konzept sind Anfang 1963 definiert, der Transporter wird in Großbritannien entwickelt und erprobt.

Für den neuen europäischen Transporter wählte man den Namen Transit. Der deutsche Name Taunus entfällt, ebenso wie Thames (Themse). Fast bekommt der Transporter in Großbritannien den Namen V-Serie. Aber einer der Verantwortlichen begutachtet einen für Deutschland bestimmten Linkslenker. Dessen Bezeichnung Transit gefällt ihm. Bis heute gilt der Name für die gesamte Baureihe. Aber die gemeinsame Bezeichnung Transit für den Neuen führt zu Missverständnissen. Die Zählung der Transit-Generationen für Ford of Britain beginnt im Jahre 1965 mit Mark 1, für die Deutschen stellt diese Baureihe nach FK und Taunus Transit bereits die zweite Generation des Transit dar. Für Ford beginnt die Erfassung der Produktionszahlen offiziell im Jahre 1965. Die Viertelmillion FK 1000 und Taunus Transit werden nicht mitgezählt.

Die Baureihe ist im Jahre 1965 also neu, ebenso die Produktionsstandorte, an denen zum Start täglich 150 Transporter gefertigt werden. Das neu errichtete Hauptwerk im belgischen Genk ist organisatorisch den Ford-Werken zugeordnet. Am deutschen Heimatstandort in Köln konzentriert man sich jetzt auf Pkw. Ford of Britain produzierte den Vorläufer des Transit, den Thames 400 E, bisher in Dagenham. Jetzt kommt der neue Transit aus einem ehemaligen Flugzeugwerk in Langley. Die Karosserien liefert das Werk Swaythling in Southampton. Sieben Jahre später zieht der britische Transit komplett nach Southampton um. Dort läuft er rund vier Jahrzehnte lang vom Band.

Der Transit übernimmt von seinen Vorgängern lediglich das Prinzip des Antriebs mit längs eingebautem Motor vorne und angetriebenen Hinterrädern. Sonst bleibt keine Schraube gleich. Neu ist das Design mit kurzer Motorhaube, breitem Kühlergrill und in Scheinwerfer mündenden Kotflügeln, auf denen die Außenspiegel wie Insektenfühler sitzen. Markant ist der weiß abgesetzte Kühlergrill mit 30 Luftschlitzen.

Unter der Karosserie des neuen Transit steckt robuste Technik mit blattgefederten Starrachsen vorne und hinten. Unter der kurzen Motorhaube arbeiten Vier-Zylinder-V-Motoren aus der Taunus-Baureihe. Das Angebot umfasst einen 1,2-Liter mit 33 kW / 45 PS, einen 1,5-Liter mit 44 kW / 60 PS sowie einen 1,7 Liter mit 48 kW / 65 PS. Die britischen

Varianten haben eigene Motoren, einen 1,7-Liter Benziner (54 kW / 73 PS) und einen 2,0-Liter Benziner (63 kW / 85 PS).

Der hat Erfolg und erreicht in Großbritannien auf Anhieb Platz 1 der Transporter-Zulassungsstatistik. Dort hält er diese Position seitdem ununterbrochen. Drei Jahre brauchte es für die ersten 100 000 Exemplare, die erste Million war nach elf Jahren am 15. September 1976 erreicht, die zweite Million neun Jahre später.

1966: Der Transit dieselt

Bereits kurz nach dem Produktionsstart bekommt der Transit in Großbritannien einen Diesel. Der 1,6-Liter Motor von Perkins leistet 32 kW / 43 PS. Ein Jahr später kommt ein größeres Diesel-Triebwerk mit 1,8 Litern Hubraum. Die Diesel bauen als Reihenmotoren länger als die V4-Benziner, deshalb bekommt der Bug einen Vorbau. Zuwachs auch bei den Produktionsstandorten: Ab 1967 wird der Transit in der türkischen Metropole Istanbul gefertigt.

Im Zuge der Modellpflege bekommt der Transit 1969 eine Zweikreis-Bremsanlage und einen zugunsten der passiven Sicherheit entschärften Innenraum. Aus Zugschaltern werden Kippschalter, das Zündschloss wird auf die Oberseite der Lenksäulenverkleidung verlegt und als Sonderausstattung kann ein Bremskraftverstärker bestellt werden.

Sein erstes Facelift erlebt der Transit im Jahre 1971. Auffällig ist der neue, weiß lackierte Kühlergrill mit feinmaschigem Lufteinlass. Der kleinste V4-Benziner entfällt, hinzu kommt in Deutschland optional der Zwei-Liter-Benziner mit 55 kW / 75 PS. Aufgewertet wird das Cockpit, mit gepolstertem Armaturenräger, Frischluftdüsen, hängenden Kupplungs- und Bremspedalen und optimierten Sitzen. Gleichzeitig werden die Modelle umbenannt: aus dem FT 1000 wird der FT 100, aus dem FT 1750 ein FT 175.

Ab 1972 gibt es den Transit auch in Deutschland mit Selbstzünder, dem sogenannten York-Diesel von Ford. Der Vierzylinder holt aus 2,4 Litern Hubraum zunächst 38 kW / 51 PS, bald 46 kW / 62 PS. Die Diesel-Transits sind am verlängerten Vorbau zu erkennen. Seine Leistungsfähigkeit beweist der Diesel auf der Rennstrecke in Monza: In sieben Tagen bewältigt der Transporter eine Strecke von 10 000 Kilometern: Rekord für einen Transporter mit Diesel.

Im Jahre 1978 folgt die zweite Transit-Generation mit umfassendem Facelift. Neue Reihenmotoren bedingen einen verlängerten und für alle Motor-Varianten identischen Vorbau. Das ovale Markensignet ersetzt den bisherigen Schriftzug. Die Modellspanne reicht vom FT 80 bis zum FT 190. Basismotor ist ein 1,6-Liter- Benziner mit 48 kW / 65

PS, darüber ist ein Zwei-Liter-Benziner mit 57 kW / 78 PS angesiedelt. Alternativ gibt es den bekannten 2,4-Liter-Diesel mit 46 kW / 62 PS. Zu den Werken Genk (Belgien), Southampton (Großbritannien), Azambuja (Portugal) und Istanbul (Türkei) gesellte sich 1978 auch Amsterdam. Hier wird der Transit bis einschließlich 1981 für den lokalen Markt gebaut.

Spitzenmotorisierung ist ab 1979 ein V6-Motor mit drei Litern Hubraum und 74 kW / 100 PS. Das Aggregat passt gut zum ebenfalls 1979 vorgestellten und ab 1981 verfügbaren Transit Clubmobil mit großen Seitenscheiben, Bullaugenfenstern und wohnlicher Ausstattung von Hymer. Erstmals gibt es den Transit auch mit Allradantrieb.

Wegen seiner Kombination aus guter Leistung, hoher Nutzlast und Zuverlässigkeit ist der Transit in verschiedenen Branchen – und auch bei Ganoven – beliebt. So stellt die britische Polizei fest, dass in den 1970er-Jahren bei Banküberfällen mit Fahrzeugen fast immer Transits zum Einsatz kamen.

Eil-Transporter: Der „Supervan“

Der Transit hält immer wieder als Basis für Experimental-Fahrzeuge her. So präsentiert Ford 1971 den ersten „Supervan“ auf der Rennstrecke von Brands Hatch. Unter der Original-Karosserie mit Kotflügelverbreiterungen steckt das Chassis des legendären Rennwagens Ford GT40. Im Laderaum ist mittig ein Ford V8-Motor mit fünf Litern Hubraum und einer Leistung von 294 kW / 400 PS verbaut. Er katapultiert den Transit Supervan auf eine Spitze von 150 Meilen (242 km/h). 13 Jahre später geht 1984 der Supervan 2 an den Start. Seine Hülle besteht aus einer GfK-Karosserie im Stil des ransit, angereichert mit Spoilern und seitlichen Lufteinlässen. Darunter steckt ein Rennwagen-Chassis vom Ford C100 aus der damaligen C-Rennserie. Der Cosworth-Motor, ein V8 mit 3,9 Litern Hubraum und 440 kW / 600 PS Leistung, beschleunigt den Supervan 2 in 3,5 Sekunden auf Tempo 100 km/h. Höchstgeschwindigkeit: 280 km/h.

Am 25. Juli 1984 läuft ein Jubiläumsfahrzeug vom Band: Ford hat zwei Millionen Transit gebaut. (ampnet/gp)

Bilder zum Artikel



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965 - 1978).



Ford Transit I (1965 - 1978).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit (1965).



Ford Transit I (1965 - 1978).



Ford Transit (1965 - 1978).



Produktion des Ford Transit I (1965 - 1978).



Produktion des Ford Transit I (1965 1978).



Ford Transit I (1965 - 1978).



Ford Transit (1965 - 1978).



Ford Transit (1965).



Ford Transit Supervan (1971).



Ford Transit (1978 - 1985).



Ford Transit (1978 - 1985).



Ford Transit (1978 - 1985).



Ford Transit (1978 - 1985).



Ford Transit Im Renneinsatz: Supervan 2 (1985).



Ford Taunus Transit (1961 - 1965).



Ford Thames 400 E (1957 - 19665).
