

## Im Rückspiegel: 50 Jahre Ford Transit (2)

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.**

Im Januar 1986 folgt die dritte Generation der Baureihe. Der neue Transit kommt als erster Transporter aus dem Windkanal, mit einem cW-Wert von 0,37. Der Kraftstoffverbrauch sinkt gegenüber der Vorgänger-Generation um acht Prozent. Motorhaube und Windschutzscheibe nehmen den gleichen flachen Winkel ein, die Seitenfenster des Fahrerhauses sind weit nach unten gezogen, die Karosserie ist jetzt glattflächig und faltenfrei.

Unter dem Blech rückt Ford bei den Versionen mit kurzem Radstand von der blattgedephten Starrachse an der Vorderachse ab. Der Neue verfügt über Einzelradaufhängung mit Dämpferbeinen und separaten Schraubenfedern und eine Zahnstangenlenkung. Neu ist auch das Fünf-Gang-Getriebe. In den Varianten mit langem Radstand kommen nach wie vor die blattgedephtete vordere Starrachse sowie die Lenkung des Vorgängers zum Einsatz.

Wie beim Vorgänger bleibt es bei einem breit angelegten Modellprogramm: Sieben Nutzlastvarianten vom FT 80 bis zum FT 190, dazu die Karosserie-Varianten mit Kasten, Kombi, Bus, Fahrgestell und Doppelkabine ergeben zusammen mit zwei Radständen ein vielseitiges Angebot. Mit 4,61 Meter Länge ist der Transit in der kurzen Ausführung handlich, die Gesamtbreite fällt mit 194 Zentimetern sogar zwei Zentimeter knapper aus als bisher. Dank glatter Seitenwände legt das Ladevolumen um mehr als zehn Prozent zu.

Transit goes camping: Der „Nugget“

Gleichzeitig mit dem Transit III startet der Nugget, ein bei Westfalia gebautes

Campingfahrzeug mit kompletter Einrichtung mit Küche und Schrank im Heck.

Im Jahre 1988 produziert Ford mit 155 217 Einheiten erstmals mehr als 150 000 Transit im Jahr, 1989 werden es fast 180 000 Exemplare. Grund für die hohe Nachfrage ist auch die kontinuierliche Weiterentwicklung: 1988 bekommen die Benziner geregelte Drei-Wege-Katalysatoren, der V6-Benziner bleibt im Programm, wird aber von einem Benziner mit 2,9 Litern (statt 3,0 Litern) Hubraum ersetzt.

Das Angebot wächst wuchs kontinuierlich, etwa mit dem komfortablen Bus namens Topline und dem Freizeitfahrzeug Euroline (1990) mit Klappsitzbank im Heck und einem Tisch in Wagenmitte. Beide entstehen in Zusammenarbeit mit dem damaligen Ausbauer Karmann.

Umfassend überarbeitet wird der Transit 1991. Äußerlich ist die Weiterentwicklung an einer neu gestalteten Frontpartie erkennbar, mit auf der Innenseite dezent abgerundeten Scheinwerfern und tiefer heruntergezogener Motorhaube. Erstmals ist auf Wunsch ABS lieferbar, die Servolenkung ist bei der Version mit langem Radstand serienmäßig. Die schwereren Ausführungen bekommen 15-Zoll-Räder mit größeren Bremsen, die leichteren Versionen rollen auf 14 Zöllern. Die langen Versionen bekommen eine Vorderachse mit Einzelradaufhängung und die Lenkung des kurzen Transit. Im Motorenangebot ist jetzt auch ein Diesel-Direkteinspritzer mit 59 kW / 80 PS, 1993 kommt ein weiterer Turbo-Diesel mit 63 kW / 85 PS. Der Einstiegs-Diesel leistet 51 kW / 70 PS, der Benziner bringt es auf 72 kW / 98 PS. Serienmäßig haben alle Transit ein Fünf-Gang-Schaltgetriebe, alternativ gibt es eine Viergang-Automatik. Für den Nugget gibt es wahlweise ein Hochdach, ein Jahr später bietet er im Fond eine Sitzbank mit drei Plätzen.

Ab 1994 mehr Sicherheit

Im Jahre 1994 kennzeichnet ein ovaler Kühlergrill die nächste Entwicklungsstufe des Transit. Serienmäßig gibt es einen Fahrer-Airbag, Gurtstraffer, Gurtkraftbegrenzer und einen Sicherheitssitz, der bei einem Unfall das Wegtauchen unter den Gurt verhindert. Feinschliff an den Dieselmotoren senkt den Verbrauch um zehn Prozent. Die Bus-Varianten des Transit tragen jetzt den Namen Tourneo. Auf Wunsch sind Sonderausstattungen wie Klimaanlage, Umluftschaltung der Lüftung, elektrische Zusatzheizung, Zentralverriegelung, elektrisch einstellbare und heizbare Außenspiegel sowie elektrische Fensterheber zu bekommen.

Ebenfalls 1994 tritt der Transit Supervan 3 an. Er ist flacher und stärker als das Original: Ein Cosworth HB, ein V8-Motor aus der Formel 1 mit 3,5 Litern Hubraum, sorgt für eine

Leistung von knapp 480 kW / 650 PS. Die Kraftübertragung übernimmt ein Sechs-Gang-Doppelkupplungs-Getriebe, Bremsen mit Carbon-Scheiben bringen den Renn-Transporter sicher zum Stehen.

Mit den Branchenmodellen kommt Ford 1995 auf den Markt. Handwerker und Servicebetriebe können aus werkseitig vorkonfigurierten Ausstattungen ein passendes Komplettfahrzeug beim Händler ordern.

Das dreimillionste Exemplar seit 1965 rollt am 15. September 1995 vom Band. Hinzu kommt eine weitere Fertigungsstätte: Bis zum Jahr 2000 werden im polnischen Plonsk ebenfalls Transit produziert.

Die Ingenieure von Ford arbeiten bereits am Nachfolger, als 1998 ein weiterer Diesel mit Ladeluftkühlung und 85 kW / 115 PS unter die Motorhaube wandert und ein automatisiertes Getriebe inklusive Entfall des Kupplungspedals für den Basis-Diesel auf den Markt kommt.

Erst Studie, dann Serie

Vorgestellt wird der neue Transit 1998 auf der IAA Nutzfahrzeuge. Die Studie heißt Ford Concept Transit und nimmt einige Details vorweg: Klare Linien, tief heruntergezogene Dreiecksfenster, vor die Türen versetzte Außenspiegel, nahezu senkrechte Seitenwände, automatisiertes Schaltgetriebe und einen Vierventil-Diesel-Direkteinspritzer mit der Bezeichnung „Duratorq“. Zwei Jahre nach der IAA-Studie präsentiert Ford dann die vierte Generation des Transit, den es nun auch mit Frontantrieb gibt, in den höheren Gewichtsklassen bleibt es beim Heckantrieb. Bis zu drei Tonnen zulässiges Gesamtgewicht bieten die Kölner einen quer eingebauter Motor plus Frontantrieb, oberhalb dieser Grenze Längsmotor und Heckantrieb. Einzig sichtbarer Unterschied: ein zehn Zentimeter höherer Laderaumboden beim heckgetriebenen Transit.

Neu sind auch die Bezeichnungen, die Ford von der Nutzlast auf das zulässige Gesamtgewicht umgestellt hat. So ist ein FT 300 ein Transit mit drei Tonnen Gesamtgewicht. Lieferbar ist der neue Transit in vier Längen und drei Dachhöhen sowie etlichen Karosserie- und Ausstattungsvarianten: Kastenwagen und Kombi, Fahrgestelle mit Einzel- und Doppelkabine, Pritschen, die Tourneo-Busse plus Euroline und Nugget. Die Karosserie bleibt knapp unter zwei Metern Breite, zwischen die Radkästen passt eine Euro-Palette quer.

Unter der Motorhaube arbeiten Duratorq-Diesel in zwei Ausführungen mit je drei Leistungsstufen. Für die Frontriebler nutzt Ford ein Triebwerk mit zwei Liter Hubraum

und Leistungsstufen von 55 kW / 75 PS, 63 kW / 85 PS und 74 kW / 100 PS. Im Hecktriebler Heckantrieb steckt ein längs montierter Motor mit 2,4 Liter Hubraum und Leistungsspektren von 55 kW / 75 PS, 66 kW / 90 PS sowie 88 kW / 120 PS.

Eine weitere Neuerung kommt 2001 mit dem automatisierten Schaltgetriebe Durashift EST zunächst für den heckgetriebenen Transit mit 66 kW / 90 PS. Der Fahrer wählt entweder den Automatikmodus oder mit zwei Schaltwippen am Lenkrad die Gänge einzeln. Für den Transit mit Hinterradantrieb kommt eine neue Spitzenmotorisierung mit 92 kW / 125 PS und 2,4 Liter Hubraum. Spitzenmodell wird der Großraum-Kastenwagen FT 430 mit 4,25 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Sein Laderaum fasst über 14 Kubikmeter, die Nutzlast liegt bei mehr als zwei Tonnen.

Im Jahr 2003 präsentiert Ford den Kastenwagen mit Frontantrieb auch als 3,5-Tonner-Branchenmodell „Courier Line“ für KEP-Unternehmen (Kurier-, Express-, Paketdienste) mit viel Ladevolumen und hoher Nutzlast. Speziell für den Reisemobil-Markt gedacht sind Frontmotor-Fahrgestelle mit dem 100 Millimeter tieferen Plattform-Chassis sowie mit Alko-Tiefrahmen.

Die heckgetriebenen Modelle bekommen 2004 einen neuen TDCi, einen Turbo-Diesel mit Common-Rail-Einspritzung und einem Turbolader mit variabler Turbinen-Geometrie. Das 2,4 Liter große Triebwerk leistet 101 kW / 137 PS und bringt 375 Newtonmeter Drehmoment.

## Die fünfte Generation

2006 überarbeitet Ford den Transit. Die fünfte Generation ist am Kühlergrill mit dominantem Markenlogo erkennbar. Links und rechts rahmen ihn großformatige eckige Scheinwerfer im Hochformat ein. Im Cockpit gibt es einen auf den Fahrer ausgerichteten, zweifarbigen Armaturenräger und einen Joystick-Schalthebel rechts vom Lenkrad.

Bei den Dieseln kamen jetzt durchweg Duratorq TDCi-Diesel mit Common-Rail-Einspritzung und 63 kW / 85 PS bis 103 kW / 140 PS zum Einsatz. Mit der neuen Generation führt Ford eine Allradvariante ein, bei der die Zuschaltung schlupfgeregelt mittels zweier Lamellenkupplungen erfolgt.

Speziell für den Einsatz im Reisemobil entwickelt Ford ein Vorbereitungspaket. Serienmäßig sind dabei Lederlenkrad, Tempomat, Bordcomputer, ein programmierbarer Wecker, ein links neben den Fahrersitz verlegter Handbremshebel sowie eine progressive Federung an der Hinterachse an Bord.

Das Jahr 2007 bringt einen Fünf-Zylinder-Diesel mit 3,2 Litern Hubraum, 147 kW / 200 PS Leistung und 470 Nm. Für den Schwerlast-Transports entwickelt Ford die Varianten Transit FT 350 HD (Heavy Duty) und Transit FT 460 HD mit Heckantrieb. Das zulässige Gesamtgewicht liegt bei 3,5 beziehungsweise 4,6 Tonnen. Ebenfalls neu: Der Transit Sport mit Frontantrieb und kurzem Radstand. Als optisch auffälliges Sondermodell entwickelt schlägt der Transporter gut ein. Basis ist der Frontriebler mit 103 kW / 140 PS. Ins Auge fallen die Lackierung in Indianapolis-Blau mit zwei breiten weißen „GT“-Streifen, 18-Zoll-Leichtmetallräder mit 235/45er Bereifung, Front- und Heckschürze, Seitenschweller, Radhausverbreiterungen und die doppelte Auspuffblende.

Auch die britischen Entwickler wollen mal ihren Spaß haben: Sie bauen mit dem Transit XXL einen Supervan, kombinieren zwei Transit Tourneo zu einer Stretch-Limousine mit 7,4 Meter Länge und einem Radstand von 5,9 Meter. Je zwei Schiebetüren links und rechts erlauben den Zugang zum Fond mit sechs bequemen Captains-Chairs.

2008 wertet Ford die Serienausstattung des Transit auf. In der Basisausführung hat der Kastenwagen CD-Radio, Beifahrer-Doppelsitz, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung mit Fernbedienung und eine halbhohe Seitenverkleidung. Ab Herbst 2008 kommen alle Diesel auf Wunsch mit Partikelfilter. Der attraktive Transit Sport wird ins reguläre Verkaufsprogramm aufgenommen und ist nun auch in Panther-Schwarz mit silbernen Streifen zu haben.

Der Absatz halbiert sich

2009 halbiert sich in der weltweiten Finanzkrise die jährliche Transit-Produktion in Kocaeli auf knapp 142 000 Stück. Ford setzt auf Wirtschaftlichkeit, und den Transit FT 280 K Econetic: Mit 85 kW / 115 PS Leistung, Sechs-Gang-Schaltgetriebe, Schaltpunktanzeige, Geschwindigkeitsbegrenzer auf 110 km/h, 16-Zoll-Rädern, angepasster Achsübersetzung, Leichtlaufreifen und vollflächigen Radabdeckungen senkt Ford den Normverbrauch auf 7,2 Liter/100 km.

Im Jahr 2010 feiert Ford den sechsmillionsten Transit und konzentriert sich ab 2011 auf den TDCi mit 2,2 Liter Hubraum, der in einer neuen Generation mit einer Leistungsspanne von 74 kW / 100 PS bis 103 kW / 140 PS beim Frontriebler antritt. Die stärkste Ausführung mit Heckantrieb bringt es auf 114 kW / 155 PS. Die meisten Transit-Modelle sind optional mit einem Eco-Paket lieferbar, mit Start-Stopp-System und deaktivierbarem Tempo-Begrenzer auf 110 km/h.

Mit Transit Custom und Tourneo Custom (Pkw-Variante) läutet Ford 2012 eine neue Ära

ein: Erstmals teilt das Unternehmen seine Transporter in zwei eigenständige Baureihen auf. Der Custom ist der klassische Transporter, der Transit tritt ab Mitte 2014 hingegen in der so genannten Sprinter-Klasse der 3,5-Tonner an und deckt den Nutzlastbereich bis zwei Tonnen ab.

Lieferbar sind auch ein Bus mit 18 Sitzplätzen und die L5-Version mit extralangem Radstand und Rahmenverlängerung.

Die Custom-Baureihe und die aktuelle Transit-Generation basieren auf einer gemeinsamen Nutzfahrzeug-Plattform, die für die weltweite Vermarktung entwickelt worden war. Die Baureihe ist mit Quermotor und Frontantrieb und mit längs eingebautem Triebwerk und Heck- oder Allradantrieb lieferbar. Antriebsseitig stehen Duratorq-TDCi mit 2,2 Litern Hubraum und 74 kW / 100 PS bis 114 kW / 155 PS zur Verfügung, die an ein Sechs-Gang-Schaltgetriebe gekoppelt sind. Im Rahmen der „One Ford“-Strategie löst der große Transit in Nordamerika die E-Baureihe ab. Auch in China rollt der Transit vom Band, die Jiangling Motors Corp. (JMC) – Ford ist mit 30 Prozent am Unternehmen beteiligt – baut seit 2010 den Transporter für den chinesischen Markt. Am 20. Juni 2013 feierte die Baureihe dort ein Jubiläum: den siebenmillionsten Transit seit 1965. (ampnet/gp)

## Bilder zum Artikel

---



50 Jahre Ford Transit: das aktuelle Modell.

---



Ford Transit (1978 - 1985).

---



Ford Transit Nugget (1978 - 1985).



Ford Transit (1978 - 1985).



Ford Transit IV (1986 - 2000).

---



Ford Transit (2000 - 2006).

---



Ford Transit (2000 - 2006).

---



Ford Transit (2000 - 2006).

---



Ford Transit (2000 - 2006).



Ford Transit (2000 - 2006).



Ford Transit (2000 - 2006).

---



Ford Transit Nugget (2000 - 2006).

---



Ford Transit (2006 - 2013).

---



Ford Transit (2006 - 2013).

---



Ford Transit (2006 - 2013).

---



Ford Transit (2006 - 2013).



Ford Transit (2008 - 2013).



Ford Transit (2006 - 2013).

---



Ford Transit (2006 - 2013).



Ford Transit Im Renneinsatz: Supervan 3 (1995).



Ford World Rally Transit (2001).

---



Ford World Rally Transit (2001).

---



Ford Transit XXL (2007).

---



Ford Transit Custom.

---



Ford Transit.

---