
Vorstellung Ford Transit Custom PHEV / Tourneo Custom PHEV: Nur alle 500 Kilometer an die Steckdose

Von Hans-Robert Richarz

Seit 1992 kürt die IVOTY Co Ltd. (International Van of the Year), eine Gruppe europäischer Fachjournalisten für leichte Nutzfahrzeuge, alljährlich die besten unter den neuen Kasten-, Pritschen- und Lieferwagen sowie Kleinbussen und Hochdachkombis. Ford war von Anfang an 13-mal in der Spitzengruppe vertreten, landete dabei fünfmal auf Platz drei, dreimal auf Platz zwei und belegte fünfmal das Siegereppchen. Für 2020 sind die Chancen auf einen Platz ganz oben erneut vielversprechend, denn Ford schickt als erster Automobilhersteller mit dem Transit Custom und dem Tourneo Custom Fahrzeuge in der Ein-Tonnen-Nutzlastklasse als PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle) ins Rennen.

Der Transit Custom PHEV als Nutz- und der Tourneo Custom PHEV als Großraum-Passagierfahrzeug von Ford, sind nichts anderes als Elektroautos, die auch ohne langwierigen Aufenthalt an einer Ladesäule problemlos Strecken bis zu – in ihrem Fall – 500 Kilometer zurücklegen können. Geht der Batterie nach einer bestimmten Fahrstrecke die Puste aus, springt ein Verbrennungsmotor in die Bresche, der mit Hilfe eines elektrischen Generators die Batterie mit frischem Strom versorgt und als Reichweitenverlängerer dient. Der Elektroantrieb selbst liefert 126 PS (93 kW) und 355 Newtonmeter.

Zusätzlich kann die Batterie auch mit Strom aus der Steckdose geladen werden. An einem ganz normalen Anschluss mit 230 Volt Spannung und zehn Ampere Stromstärke dauert es laut Ford knapp viereinhalb Stunden bis die Batterie voll ist. 90 Minuten schneller geht es mit einem Typ-2-Ladestecker für Wechselstrom. Zudem wird beim Bremsen durch Rekuperation Energie zurückgewonnen. Da die Batterie unterflur eingebaut ist, nimmt sie dem Ladevolumen von sechs Kubikmetern keinen Platz weg. Ohne die Unterstützung des Verbrennungsmotors sorgt sie für Reichweiten nach WLTP zwischen 41 Kilometer (Transit Custom) und 53 Kilometer (Tourneo Custom).

Die erste Begegnung mit dem Transit Custom PHEV auf Landstraßen und Autobahnen außerhalb der schwedischen Hauptstadt Stockholm zeigte zunächst, dass sich das Auto selbst von jenen Fahrerinnen und Fahrern völlig problemlos auch über enge und kurvenreiche Landstraßen bewegen lässt, die nicht täglich am Lenker eines Nutzfahrzeugs sitzen. Es fährt sich leicht wie ein Pkw. Das liegt sowohl an der noch höheren Sitzposition als sie bei einem SUV üblich ist, andererseits aber auch die guten Übersichtlichkeit der Karosserie, die nach kurzer Eingewöhnungszeit ein Gefühl dafür gibt, wo der Wagen vorne wie hinten, links wie rechts anfängt und aufhört.

Dazu tragen auch die überdimensionalen Rückspiegel an den Seiten bei. Beim Rückwärtsfahren tritt eine Kamera in Aktion, die auf einem Acht-Zoll-Touchscreen zeigt, wo es hindernisfrei langgeht. Nicht zu vergessen sind wichtige Assistenzsysteme zum Einparken und Halten der Spur sowie die elektro-mechanische Servolenkung, die ihre Vorteile insbesondere im Stadtverkehr und auf kurvenreichen Landstraßen ausspielen kann.

Die Kabine im Transit Custom bietet drei nebeneinander sitzenden Erwachsenen so viel Platz, dass sich ihre Ellenbogen nicht in die Quere kommen. Eine serienmäßig vorhandene Klimaanlage sorgt für angenehme Temperaturen, eine beheizbare Windschutzscheibe für freie Sicht. Für Kommunikation per Telefon und Unterhaltung mittels Radio ist das

sprachgesteuerte System Ford Sync 3 zuständig.

Das Fahren mit einem elektrisch angetriebenen Nutzfahrzeug kann ebenso viel Spaß machen wie elektrische Fortbewegung in einem Pkw. Das volle Drehmoment steht vom Start an zur Verfügung, der geringfügige Lärm beschränkt sich auf Luft- und Reifengeräusche, Unterhaltung mit Mitreisenden erfolgt in Zimmerlautstärke.

Neu für Menschen am Lenkrad, die sonst nur herkömmlich angetriebene Fahrzeuge bewegen, sind einige Instrumente auf der Armaturentafel. Statt auf einen Drehzahlmesser fällt der Blick auf eine großformatige Leistungs- und Ladeanzeige, statt einer Kühlwasser-Temperaturanzeige gibt es ein Instrument für den Ladezustand der Batterie. Auch der Kilometerzähler ist anders. Er zeigt zusätzliche Angaben wie zum Beispiel darüber wie groß die Reichweite unter Batteriebetrieb und Range Extender ist. Bei ihm handelt es sich um den 1,0 Liter großen Ecoboost-Benzinmotor mit drei Zylindern, der zum Beispiel auch im Fiesta oder im Focus zu haben ist. Unterm Strich ergibt sich so für die Fahrzeuge ein Normverbrauch zwischen 3,1 und 3,6 Litern pro 100 Kilometer.

Fahrerin oder Fahrer haben die Wahl zwischen vier unterschiedlichen Fahrprogrammen. Im Standardmodus (Schalter „EV Auto“) wechselt das Auto selbst und automatisch zwischen reinem Akkubetrieb und Einsatz des Reichweitenverlängerers (Range Extenders). Ein anderer Schalter („EV Jetzt“) schaltet den Verbrennungsmotor ab bis die Batterie leer ist, während „EV Später“ regeneratives Laden in Gang setzt, um den Ladezustand des Akkus lange aufrecht zu halten. „EV Aufladen“ schließlich verlangt vom Range Extender, dass er die Batterie auf 75 Prozent ihrer Kapazität auflädt.

„Das Interesse unserer Kunden an Elektrofahrzeugen ist groß. Aber wir wissen auch, dass es noch Bedenken bezüglich der Ladeinfrastruktur und der Reichweite gibt. Der Transit Custom Plug-in-Hybrid hingegen glänzt ohne Kompromisse mit der gewohnten Alltagstauglichkeit. Er kombiniert die Vorteile des emissionsfreien Elektroantriebs mit der Freiheit, mühelos auch längere Fahrten absolvieren zu können“, betont Ian Porter, Leitender Ingenieur des Transit-Custom-Programms von Ford Europa. Zu haben ist der Transporter für knapp unter 48 000 Euro (netto).

Ein Zubehör, das den Nutzern wichtige Vorteile bieten soll, ist ab Frühjahr 2020 bestellbar: Ab dann sorgt ein sogenanntes Geofencing-Modul dafür, dass der PHEV-Transporter in Umweltzonen und in individuell definierbaren Bereichen automatisch auf reinen Elektroantrieb umschaltet. Diese Funktion wird über eine App gesteuert und zeichnet verschlüsselt Daten auf, die den Einsatz des Elektroantriebs bestätigen. Gegenüber zuständigen Behörden können diese Informationen als sicherer Beweis dafür dienen, dass das betreffende Fahrzeug nicht versehentlich mit aktiviertem Range Extender in eine Null-Emissions-Umweltzone eingefahren ist.

Ebenso wie der Transit Custom PHEV ist auch sein technisch weitgehend identischer Bruder Tourneo Custom PHEV noch dieses Jahr erhältlich. Er verfügt über ein großes Gepäckabteil und einen flexibel nutzbaren Innenraum für Passagiere und steht in Deutschland ausschließlich in der Ausstattungsvariante Titanium zur Verfügung und schlägt mit 71 900 Euro zu Buche. Er bietet die Möglichkeit, die Sitze der zweiten und dritten Reihe auch im Konferenz-Format anzuordnen – dann sitzen sich die Passagiere der zweiten und dritten Reihe gegenüber. Ob das allerdings allen jenen Mitfahrern, die mit dem Rücken in Fahrtrichtung sitzen gut bekommt, ist eine berechtigte Frage. Untersuchungen der Uni Saarbrücken kamen zu dem Ergebnis, dass empfindliche Personen dann in Gefahr geraten, sich die zuvor genehmigte Mahlzeit noch einmal durch den Kopf gehen zu lassen.

Ford hat bereits in einem einjährigen Feldversuch mit dem Transit Custom PHEV unter realen Bedingungen in London Erfahrungen gesammelt. Dort legten Kunden mit einer

Flotte von insgesamt 20 Fahrzeugen mehr als 250 000 Kilometer unter realen Alltagsbedingungen zurück. Dabei stellte sich heraus, dass 75 Prozent der Distanzen, die von den Testfahrzeugen in der City von London zurückgelegt wurden, sowie 49 Prozent der Strecken im erweiterten Londoner Großraum rein elektrisch vonstattengingen. Die Abgasbelastung durch diese Autos ging deutlich zurück, ohne dass es hierfür auf eine große Ladesäulen-Infrastruktur angekommen wäre. Bei Bedarf stellten auch größere Distanzen dank des Range Extenders kein Problem dar.

Jetzt hofft das Management von Ford of Europe, dass die Juroren, die den nächsten International Van of the Year bestimmen, die Arbeit entsprechend würdigen. (ampnet/hrr)

Bilder zum Artikel



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



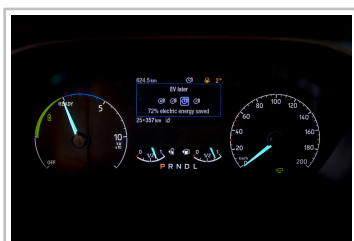
Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Tourneo Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Tourneo Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



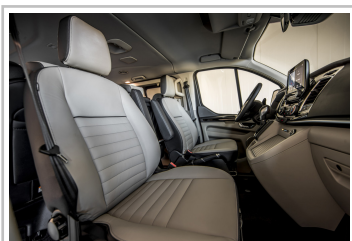
Ford Tourneo Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Tourneo Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Tourneo Custom PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
