

Foto: Autoflotte, IAA-Logo: VDA



Foto: Ford



Messegest der Zukunft | Der neue Ford Transit Custom rollt zur IAA Nfz

Designer Roentgen | Entwurf und Serienfertigung

Heimspiel auf der Insel

Design | Im Cockpit möchte der neue Ford Transit Custom Maßstäbe setzen. Wir haben uns mit Designer Ulf Roentgen unterhalten.

„My home is my castle.“ Dieser geflügelte Spruch bekommt in der britischen Heimat der Transit-Baureihe, dem Ford-Technologiezentrum in Dunton/Essex, eine besondere Bedeutung. Im dortigen Showroom zeigt Ulf Roentgen, Leiter Interieur-Design bei Ford Europa, welcher überzeugende Kompromisse den Designern im trauten Heim, dem Cockpit, der neuen Transit und Tourneo Custom gelungen ist. Die Neulinge sind schließlich nicht irgendwer: Seit dem Jahr 1965 liefern rund 6,8 Millionen Transit vom Band.

„Stylisch und funktional“ – so beschreibt Roentgen die Vorgaben, während er mit seiner Hand über die Armaturentafel des Ende

des Jahres erhältlichen 1,0-Tonnen-Klässlers und somit VW-T5-Kontrahenten streicht. Wer sich von ihm die dazu passenden Designentwürfe zeigen lässt, sieht, dass es viele der ersten Ideen in die Serienfertigung geschafft haben. Etwa das fahrerorientierte Cockpit mit dem abgedeckten Fach über dem Kombiinstrument. Clever.

Mobiles Büro | „Viele Kunden in diesem Segment wünschen sich einen komfortablen Pkw-artigen Innenraum, der sich bei Bedarf auch als mobiles Büro eignet“, erklärt der Leiter Interieur-Design. Praktische Becherhalter hier, Mulden für Zwei-Liter-Flaschen da, ein spezielles Handyfach über dem hochgesetzten, griffgünstigen Schaltknopf dort.

Das überarbeitete, höhen- wie längenverstellbare Lenkrad kennt man aus dem Pkw-Bruder Focus, bei den Bedienelementen für Navi, Radio & Co. stand beispielsweise der C-Max Pate. Nur gut, dass sich die Designer die Kritik an den kleinen Knöpfen zu Herzen nahmen und das Ganze – passend zur Klientel – robuster gestalteten. City-Transporteure mit langen Beinen können nun den Fahrersitz um drei Zentimeter weiter nach hinten schieben, das erste Platznehmen gefällt.

Neues Synthetikmaterial | Dabei ist Robustheit ein gutes Schlagwort. Zwar möchten sich Ford Transit und Tourneo Custom im Innenraum vom Transporter-Charakter verabschieden und immer mehr als Pkw ausgeben, doch ohne dabei kratzerunempfindliche Materialien aus dem Blick zu verlieren.

Das angenehm weiche Synthetikmaterial des Instrumententrägers soll noch resistenter gegen Kratzer und Risse sein als bisher. „Wir haben Styling und Funktionalität vereint“, resümiert Roentgen mit Stolz. Also die – gar nicht ganz so einfachen – Vorgaben sind erfüllt. Schließlich sei es deutlich schwieriger, einen Transporter- als einen Pkw-Innenraum zu gestalten, so Roentgen. Das kennt man von Kompromissen jeglicher Art.

Sportlicher Touch | Neben der Wohlfühl-atmosphäre am Transit-Volant geht es auch ums Fahrzeug als rollende Visitenkarte. „Der neue Ford Transit Custom sieht völlig anders aus als jeder andere Ford Transit zuvor. Er tritt mutig und modern auf und wirkt so sportlich, wie es in dieser Klasse nur möglich ist“, lässt sich Paul Campbell, Chefdesigner Nutzfahrzeuge bei Ford Europa, in einer Mitteilung zitieren. Ford spricht gar von einem „Designleuchtturm“ für die gesamte Modellreihe. Vor allem die dynamische Front mit dem Trapez-Kühlergrill prägt sich sofort ein.



Bruderschaft | Der neue Ford Tourneo Custom

Ford Transit Custom | Daten und Fakten

- ▶ zwei Fahrzeuglängen: 4,97 und 5,34 Meter
- ▶ zwei Radstände: 2.933 und 3.300 Millimeter
- ▶ Ladevolumen: 5,95 und 6,83 Kubikmeter
- ▶ zulässiges Gesamtgewicht: 2,5 bis 3,3 Tonnen
- ▶ maximale Zuladung: 600 bis 1.400 Kilogramm
- ▶ 2,2 TDCi mit 100, 125, 155 PS
- ▶ Sechsganghandschalter und Start-Stopp in Serie
- ▶ Serviceintervall: 50.000 Kilometer/alle zwei Jahre
- ▶ Version mit Doppelkabine: zweite Sitzbank mit drei Sitzplätzen
- ▶ ESP serienmäßig
- ▶ erstes Ford-Nutzfahrzeug mit dem Kommunikations- und Entertainmentssystem Sync
- ▶ drei Europaletten passen hintereinander in den Transit Custom mit kurzem Radstand
- ▶ 400.000 Kilometer bei Kundentests im Einsatz



Rechtslenker | Mit dynamischer Optik, Ergonomie am Fahrerarbeitsplatz, hochwertigen Materialien, zahlreichen Ablagen sowie einem Ladevolumen von 6,0 Kubikmetern möchte der Kölner ab Ende des Jahres punkten



„Viele unserer Kunden in diesem Segment haben uns bestätigt, dass sie auf die Fahrzeuge vor ihrem Betrieb stolz sein möchten“, so Chefdesigner Campbell.

Zwei Klassen | Und das können sie – zumindest mit den in Dunton gezeigten 1,0-Tonnen-Modellen. Denn: Ford verfolgt bei der neuen Transit-Generation die Strategie mit einer Plattform und zwei Klassen. Inter-

sant: Die 2,0-Tonnen-Geschwister sollen sich äußerlich von Transit und Tourneo Custom nochmals unterscheiden, auch in der Kabine soll ein anderer Gestaltungswind wehen.

Wer sich davon erstmals ein Bild machen möchte, sollte sich ein Ticket für die IAA Nutzfahrzeuge in Hannover besorgen, die dieses Jahr am 20. September ihre Pforten öffnet. Hinter vorgehaltener Hand wird die-

ses Branchenevent für die Premiere des „großen“ Transit genannt.

Grundsätzlich hat Ford in Sachen Transporter einiges vor. Bis 2014 will der Autobauer sein Nutzfahrzeugprogramm komplett erneuern und erweitern. Mit der aktuell gezeigten Designsprache dürften das spannende Premieren werden. Heimspiel hin oder her.

| Patrick Neumann

Lieferwagen für Trendsetter

Premium | Mindestens 15.210 Euro kostet der neue Mini Clubvan.

— Die eine oder andere Firma, man denke nur an Eventcaterer oder Fitnessstudiobetreiber, nutzt ihre City-Lieferwagen gerne als fahrende Werbeträger. „Seht her, wie trendig“, soll die Botschaft meistens lauten. Eine Idealbesetzung für diese Art von Kommunikation ist der ab Herbst zum Einstiegspreis in Höhe von 15.210 Euro erhältliche Mini Clubvan. 3,96 Meter lang, 1,68 Meter breit und 1,43 Meter hoch – identische Abmessungen wie der Bruder Clubman.

Nfz-Zulassung | Was dieses Jahr auf dem Genfer Autosalon als Studie zu sehen war, nimmt nun Gestalt an. Die Fakten zum ersten Mini mit Nutzfahrzeug-Zulassung: zwei Sitzplätze, fünf Türen, ein fest installiertes Trenngitter, eine maximale Zuladung von

500 Kilo, sechs Zurrösen sowie ein 860 Liter großer Laderaum, dessen ebener Boden 115 Zentimeter in der Länge und – an der schmalsten Stelle – 102 Zentimeter in der Breite misst.

Motorenseitig stehen für den Fronttriebler drei Alternativen, die stets über ein manuelles Sechsganggetriebe verfügen, bereit: der One Clubvan mit 98 PS, der Cooper Clubvan mit 122 PS und der Cooper D Clubvan mit 112 PS. Für den einzigen Selbstzünder in der Motorenrange gibt Mini einen respektablen Normverbrauch von 3,9 Litern für 100 Kilometer an, was einem CO₂-Ausstoß von 103 g/km entspricht.



Start-Stopp & Co. | Um eine vornehme Zurückhaltung an der Zapfsäule zu zeigen, wartet der Kleintransporter stets mit Start-Stopp, Rekuperation, Schaltpunktanzeige und bedarfsgerecht gesteuerten Nebenaggregaten auf. Selbstverständlich darf auch der von der Marke gewohnte Fahrspaß nicht zu kurz kommen. Also: Das serienmäßige CD-Radio aufdrehen und ab auf die Prachtboulevards der Republik. | pn



Hingucker für die City | Clubdoor, blickdichte Seitenfenster, Flügeltür am Heck und Trenngitter – den Mini Clubvan gibt's ab Herbst