

Nutzwert **groß geschrieben**



Mittelhohes Dach, bündig verklebte Seitenscheiben, glatte, waschstraßenfreundliche Seitenflächen: der Ford Transit Durashift



Nissan-Kreis statt Renault-Rhombus: Der Interstar von Nissan ist ein neuer Spross der Produktallianz von Renault und Opel auf dem deutschen Markt.

Beide knausern nicht mit Raum für ihre Mitfahrer und haben auch voll besetzt noch Platz und Nutzlast fürs Gepäck übrig. Doch unterscheiden sich die beiden Kombis von Ford und Nissan deutlich, wengleich sie beide zu den knapp kalkulierten Angeboten auf dem Markt zählen.

Mit ästhetischen Kategorien wie Anmut oder Eleganz halten sich beide nicht lange auf, obwohl der Ford mit seiner kantigen Linien und seiner bündigen Seitenlinie durchaus eine gewisse Modernität ausstrahlt. Der Nissan kann hier nicht ganz mithalten, der Entwurf seiner zeitlosen Karosserie liegt schon ein wenig zurück. Der Ford Transit und sein japanischer Kollege Nissan Interstar sind auch in der bestuhlten Kombivariante reinrassige Nutzfahrzeuge und wollen auch nichts anderes sein.

Der Begriff „pflegeleicht“ stand ganz oben im Lastenheft der Fahrzeug-Entwickler – man sieht es am gummierten Bodenbelag und den nackten Blechflächen im Innenraum. Auch der Armaturenräger der beiden besteht aus schmucklosem Hartplastik, wobei der puristische Nissan den Ford hier noch toppt. Bei beiden findet man im Innenraum rustikale Sitzkonstruktionen, der Klappmechanismus ist hier wie dort aus Heavy

Metal und unverkleideten Verschraubungen gefertigt. Gemeinsamkeiten auch beim Besteigen des Fahrzeugs, wo beide große Schlagtüren vorn und eine breite Schiebetür hinten präsentieren. Doch für die Interpretation des Themas „großer Kombi“ gehen beide Hersteller unterschiedliche Wege. Unser Transit-Testwagen zählt zu den klassischen Hecktrieblern, während der Nissan Interstar wie auch seine Produkt-Verwandten Opel Movano und Renault Master über Frontantrieb verfügen.

Kölner Klassiker

Wer wie er bereits in der fünften Generation gefertigt wird, muss zu den Erfolgssellern in seinem Marktsegment

die Kölner alle Marktnischen möglichst effizient bedienen – der Transit Kombi reicht von 2,45 t zulässigem Gesamtgewicht bis zu 3,5 t. Es gibt ihn mit Frontantrieb oder wie unser Testfahrzeug als 3,3-Tonner mit angetriebener Hinterachse. Als Besonderheit weist unser Transit-Kombi das automatisierte Schaltgetriebe Durashift EST auf. Technisch ist es mit dem bekannten Fünfganggetriebe MT 75 identisch, erhält aber seine Impulse über eine Sensorik, die sämtliche Daten und Informationen in einem Steuerungscomputer erfasst und die entsprechenden Schaltbefehle an eine Hydraulik weiterleitet.

Im Fahrbetrieb überrascht zunächst die Sanftheit, mit der sich der Ford Transit in Bewegung setzt. Im Großstadtver-



Dank Durashift-Schaltung ohne Schalthebel zwischen den Sitzen

derseitigen Schalttasten im Lenkrad erhöhen natürlich den Reiz, wie in teuren Sportlimousinen, selbst einzugreifen. Doch die Techniker hatten wohl eher den freien Durchstieg zur anderen Seite im Auge, als sie den Schalthebel wegrationalisierten.

Der Hersteller verspricht sich von Durashift und auch seinen Kunden einen Minderverbrauch von etwa fünf Prozent gegenüber handgeschalteten Fahrzeugen. Unsere Erfahrungen zeigen, dass geringer Leistungseinsatz honoriert wird. Vollbesetzt und beladen sind mit dem großen Transit durchaus Werte knapp unter 10 l auf 100 km zu erzielen, wenn der Fahrer mit Bedacht Gas gibt. Längere Vollgasfahrten quittiert der 2,4-l-Direkteinspritzer auch mit einem Intercity-Zuschlag von durchschnittlich bis zu fast 14 l. Doch dafür eignet sich der „Milde Sorte“-Diesel mit 90 PS nur bedingt, auf schnellen Langstrecken sollte besser der 125 PS starke Vierzylinder zum Einsatz kommen, der künftig auch mit dem Durashift-Getriebe kombinierbar ist.

Fahrwerksseitig macht der Transit-Kombi seine Sache ordentlich. Auch wenn das Fahrwerk mit Federbeinen vorn und parabelgederter Starrachse einfach konzipiert ist, stimmt die Abstimmung. Selbst bei Leerfahrten ➤



Rundum gut zu besteigen und zu beladen – der Ford Transit zählt zu den Großen in seiner Klasse.

zählen. Doch die Luft wird dünner, seit immer mehr Hersteller in den umkämpften Transporter-Markt drängen. Die Margen für den Fahrzeughersteller werden geringer, auch bei Ford wird an der Kostenschraube gedreht. Gleichzeitig wollen

kehr empfiehlt sich der Eco-Modus, Ampelhalte, Zwischenbeschleunigungen und Fahrspurwechsel meistert das System mit Bravour. Eigenhändige Schaltungen machen sich nicht bezahlt, der Kollege Rechner kann es meist besser. Die bei-



TECHNISCHE DATEN

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.201	(4.888*)	mm
Gesamtbreite	1.974	(1.990)	mm
Gesamthöhe	2.333	(2.232)	mm
Radstand	3.300	(3.078)	mm
Leergewicht	1.902	(2.178)	kg
Testgewicht	2.840	(3.094)	kg
zul. Gesamtgewicht	3.280	(3.500)	kg

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor, vier Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Verteilerpumpe Bosch VP 30; Hubraum 2.402 cm³, Bohrung 89,9 mm, Hub 94,6 mm, Verdichtung 19 : 1, Leistung 66 kW/90 PS bei 4.000 U/min, max. Drehmoment 200 Nm bei 2.000 U/min. / wassergekühlter Vierzylinder-Dieselmotor, zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Common-Rail-System; Hubraum 2.463 cm³, Bohrung 89 mm, Hub 99 mm, Verdichtung 18 : 1, Leistung 84 kW/115 PS bei 3.500 U/min, max. Drehmoment 290 Nm bei 1.600 U/min.

Kraftübertragung: automatisiertes Fünfgang-Schaltgetriebe Durashift EST, Heckantrieb. / Frontantrieb, mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe.

Fahrwerk

Federung/Reifen: vorn Einzelradaufhängung mit McPherson-Federbeinen, hinten Starrachse mit Parabelfedern, Reifengröße 215/75 R 16. / vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Fahrschemel, Schraubenfedern, Stabilisator, hinten Starrachse mit Parabelfedern, Reifengröße 225/65 R 16.

Bremsanlage: hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten, ABS. / hydraulische Zweikreisbremse, Scheibenbremsen vorn und hinten, ABS.

(* Angaben in rot: Nissan Interstar 2,5 dci)



Minimalistisches Armaturenbrett mit Hartplastikoptik, gut zur Hand gehende Schaltung



Mehr als genug Kofferraum bietet der Transit selbst bei achtsitziger Belegung.

rollt der Transit ruhig über unebene Fahrbahnen, ohne grob mit der angetriebenen Hinterachse zu trampeln. Beladen kommt ein ansehnlicher Federungskomfort zustande, ohne dass Abstriche an der Fahrsicherheit zu verzeichnen wären. Dazu trägt sicher auch das üppige Reifenformat 215/75 R 16 bei.

Der Transit ist kein kurvengieriger Schluchtenflitzer, sondern ein eindeutiger Untersteuerer, der sich in engen Kurven selbst abbremst. Allerdings sollte man im Winter auf genügend Ballast achten, um die erforderliche Traktion zur Verfügung zu haben. Auch wenn wir anfangs etwas skeptisch gegenüber der Bremsanlage waren, können wir den Scheibenbremsen vorn und Trommeln hinten ausreichende Bremsleistungen bescheinigen.

Im Innenraum wird der Fahrgast bis Tempo 100 keinen großen Lärmbelästigungen ausgesetzt, der Motor hält sich wie bei der Leistungsabgabe auch bei den Geräuschemissionen vornehm zurück. Dafür vernimmt man hin und wieder ein Knarzen an den Türen, was auf Verwindungen im Karosseriekörper hinweist. Die Bänke im hinteren Abteil sind großflächig und auf allen Plätzen mit Dreipunktgurten ausgestattet – leider sind sie ab Werk zu nachgiebig gepolstert. Klimatisierung, Lüftung und Heizungsauslässe gibt es auch für den Fahrzeugfond, auffallend waren allerdings muffige Gerüche, die bei Klimabetrieb auftraten. Mit seinem Gepäckabteil steckt

der Ford-Kombi viele Wettbewerber in die Tasche, neben dem großen Raumangebot ist es auch die Nutzlast, die dem Betreiber nur wenig Beschränkungen auferlegt.

Wer den Transit täglich fährt, wird sein anspruchsloses Konzept schätzen. Letztlich ist alles Nötige an Bord, was fehlt, ist ein wenig Feinschliff. Doch dafür ist der Ford Transit zu knapp kalkuliert – er muss sich auch in Süd- und Osteuropa verkaufen lassen, wo sich mit Luxus nur wenig Geld verdienen lässt.

Der Japaner aus Frankreich

Ein wenig spät kommt er auf den deutschen Markt, der Nissan Interstar, der als Dritter im Bunde mit Renault Master und Opel Movano den Wettbewerb der Transporter bereichert. Als Kombi kann er mit verschiedenen Radständen, Dächern und Gewichtsklassen von 2,8 bis 3,5 t, in der Busvariante mit 16 Sitzen sogar bis 3,9 t Gesamtgewicht dienen. Das Programm der Motoren ist überschaubar, unter der kurzen Haube versehen drei Grundmotoren mit 1,9, 2,2 und 2,5 l ihren Dienst. Allesamt sind sie als Common-Rail-Aggregate modern konzipiert. Für unser Testfahrzeug haben wir die stärkste Variante geordert, 115 PS stark und mit 290 Nm Drehmoment auch kräftig im Drehzahlkeller. Kann der verspätete Newcomer seinen Wettbewerbern Paroli bieten?

Die Erbanlagen sind nicht zu verachten, das mit knapp 4,9 m ziemlich kom-

MESSWERTE

Verbrauch

Normrunde	9,9 (10,5*) l/100 km
Testverbrauch	10,5 (10,9) l/100 km

Fahrdynamik

Beschleunigung

0 – 60 km/h	9,45 (8,5) s
0 – 80 km/h	19,3 (14,5) s
0 – 100 km/h	32,7 (22,4) s

Elastizität

60 – 80 km/h/4. Gang	9,9 (7,0) s
80 – 100 km/h/5. Gang	19,4 (10,5) s
Höchstgeschwindigkeit	147 (150) km/h

Innengeräusche

bei 60 km/h	66,9 (65,2) dB(A)
bei 80 km/h	67,4 (68,6) dB(A)
bei 100 km/h	69,8 (70,6) dB(A)

(* Angaben in rot: Nissan Interstar 2,5 dci)

pakte Fahrzeugkonzept bietet viel Platz und Nutzlast bei einer vergleichsweise geringen Verkehrsfläche. Großzügig im Fahrgastraum ist die Innenbreite von 1.764 mm. Der Fahrer sitzt angenehm hoch und lässt sich durch die serienmäßige Höhenverstellung individuell anpassen. Die Ergonomie für den Fahrer ist vorbildlich, auch wenn das Lenkrad etwas groß geraten ist und die Plastiklandschaft am Arbeitsplatz nur wenig animiert. Die Fahrgäste wissen sich gut untergebracht. Wie in einem Luxusmodell nehmen sie auf straff gepolsterten und großdimensionierten Einzelsitzen Platz, nutzen die Möglichkeit, die Lehnen einzeln zu verstellen und schnallen sich mit integrierten Dreipunktgurten an. Im Gegensatz dazu steht die lieblose Verkleidung des Fahrgastraums, die nur wenig kaschiert, dass es sich hier um ein Nutzfahrzeug handelt. Über den Mitfahrern im Fond sorgt die Dachbelüftung für angemessenen Luftaustausch, aber über einen getrennten Heizauslass im Fond verfügt der Interstar nicht.

Dabei zählt es nicht gerade zu den Stärken des Nissan-Motors, den großen Fahrzeugkörper schnell und ausreichend zu beheizen. Er glänzt eher mit den gebotenen Fahrleistungen, die er locker erbringt. Der quer eingebaute Vierzylinder



Versenkter Platz durch das Reserverad im Kofferraum, hoher Ladeboden fürs Gepäck

verfügt über alle Attribute modernen Maschinenbaus: Zwei obenliegende Nockenwellen, vier Ventile pro Zylinder, ein elektronisch geregeltes Common-Rail-Einspritzsystem, Abgasrückführung und Oxidationskatalysator. Der aus dem Renault-Motorenregal stammende Diesel treibt den 3,5-Tonner mit Vehemenz und ohne Anfahrschwäche an. Er dreht willig hoch und beherrscht auch die Disziplin des Durchzugs in einer Weise, dass wir dahinter etwas mehr Motorleistung vermuten. Das Getriebe passt mit seinen eng abgestuften Übersetzungen gut zum fahraktiven Antrieb, und die Schaltwege sind kurz. Beim Kraftstoffverbrauch wird klar, dass kräftige Pferde auch gut gefüttert werden wollen. Wer zurückhaltend fährt, liegt knapp über der magischen 10-l-Marke, wer die Leistung nutzt, zahlt mit 11,5 l einen Zuschlag.

Passend zum agilen Antrieb das Fahrwerk – unser Nissan Interstar liegt wie ein Brett. Während es an der Fahrsicherheit wenig zu mäkeln gibt, möchten wir doch die gewählte Abstimmung beanstanden. Voll ausgelastet liegt das Fahrzeug ruhig auf der Straße und vermittelt ausreichenden Fahrkomfort. Wer leer oder teilbesetzt unterwegs ist, wähnt sich in einem leeren Kipper. Vor allem die unbelastete Hinterachse ist es, die kräftig austeilt. Einen nachhaltigen Eindruck vermittelt auch die Bremsanlage mit großen Bremsscheiben, die zwar in jeder Fahrsituation Herr der Lage ist, aber ru-

hig etwas weniger giftig im Ansprechverhalten sein dürfte.

Schade finden wir auch, dass die an sich niedrige Ladekante im Heck versenkt wurde. Warum man das Reserverad so unmotiviert in den Innenraum verlegt hat und den Ladeboden darüber, wissen nur die Götter. Aber wer zuviel des Guten (Laderaum) hat, weiß es vielleicht nicht richtig zu schätzen.

WOLFGANG TSCHAKERT