

Fotos: Ford



Bei der Plug-In Hybrid Technik kann eine kurze Distanz rein batterieelektrisch und damit emissionsfrei zurückgelegt werden. Die dazu verwendete Batterie kann durch einen Verbrennungsmotor oder auch durch das etwa bergabrollende Fahrzeug geladen werden und steht dann zur Verfügung. Heute scheuen sich noch viele, einen Transporter mit einer kurzen Reichweite einzusetzen, obwohl oft nur kurze Strecken zurückgelegt werden; nur: was tun, wenn mal ein Einsatz weiter weg ist? Da hilft dann der Plug-In Hybrid electric vehicle (PHEV)-Transit Custom, weil er in der Lage ist, kurze Distanzen von bis zu 56 km rein elektrisch zurückzulegen – ohne weiteres Aufladen über Benzinmotor (Range Extender) oder an der Steckdose. Sollte es dann weiter weg gehen müssen, wird der Verbrennungsmotor aktiviert, und damit kann er dann Strecken von mehr als 500 Kilometern mit einer Tankfüllung zurücklegen. Erreicht wird das durch den Ver-



FORD TRANSIT HYBRID

In Schweden erfahren

Ford hat sich des Themas Hybrid in gleich zwei verschiedenen Varianten angenommen: Den Ford Transit Custom gibt es als Plug-In Hybrid und mit EcoBlue Hybrid Technology, dem sogenannten Diesel Mild Hybrid, den es sowohl im Ford Transit Custom als auch im neuen großen Ford Transit gibt. Beim Mild Hybrid geht es weniger um Emissionsfreiheit als um Verbrauchsreduzierung, die sowohl bei Front- als auch bei Heckantrieb greift ... von

Gundo Sanders

zicht auf einige Stromfresser, wie hohe Karosserie, Dachgepäckträger, Assistenzsysteme, automatische Klimaanlage oder Anhänger und mit der Geschwindigkeitsbegrenzung auf 120 km/h. Im Stadtverkehr und auf Stadtautobahnen ist das völlig ausreichend. Lediglich bei weiten Überlandfahrten auf deutschen Autobahnen wäre dieser Kompromiss spürbar. Die Vorderräder des neuen Transit Custom Plug-In Hybrid werden ausschließlich von einem Elektromotor angetrieben. Dieser mobilisiert eine Leistung von 92,9 kW und bezieht seine Energie aus einer flüssigkeitsgekühlten Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 13,6 kWh. Der mehrfach preisgekrönte 1,0 Liter große Ford EcoBoost-Benzinmotor dient dabei als Range Extender. Das heißt: Ist die Kapazität der Akkus erschöpft, produziert er den Strom für den



Mit einem Ford Transit Plug-In Hybrid bei einer Kurztestfahrt mit Fährverbindung rund um Stockholm

Elektromotor an Bord. So kann der Transit Custom PHEV mühelos auch längere Strecken absolvieren, ohne daß hierzu ein Stop zum Aufladen der Batterien erforderlich wäre.

Der Akku des Transit Custom PHEV hat eine Anschlußmöglichkeit im vorderen Stoßfänger. An einer Haushaltssteckdose mit 230 Volt Spannung und einer Stromstärke von zehn Ampere kann die Batterie innerhalb von 4,3 Stunden vollständig aufgeladen werden. Mit einem handelsüblichen Typ-2-Ladestecker für Wechselstrom (AC) verkürzt sich diese Zeitspanne auf 2,7 Stunden. Der Energiespeicher ist platzspa-

rend in Unterflurbauweise unterhalb des Fahrzeugbodens positioniert. Das Resultat: Der Transit Custom PHEV bietet eine Netto-Nutzlast von rund 1.100 Kilogramm – das Laderaum-Volumen ist mit sechs Kubikmetern genauso groß wie bei den Versionen mit konventionellem Antrieb. Weiterer Vorteil für Gewerbetreibende und Unternehmen: Ford gibt auf die Batterie eine Garantie von acht Jahren/160.000 Kilometer. Informationen und Details hält der Ford-Händler bereit.

Im Cockpit ersetzt eine spezielle Leistungs-/Ladeanzeige den konventionellen Drehzahlmesser. Ein kleineres Instrument für den Batterie-Ladezustand rückt an die Stelle der Kühlwasser-Temperaturanzeige. Auch die Funktionen des Wegstreckenzählers hat Ford den speziellen Anforderungen des Plug-in-Hybrid-Transporters angepaßt, während das zentrale Display des Instrumententrägers auf den aktivierten Elektroantrieb, einen eventuellen Servicebedarf oder auch auf die Verbindung des Fahrzeugs mit einer Ladestation hinweist. Hinzu kommen Reichweiteinformationen für den Batteriebetrieb sowie für den Range Extender.



Statt Drehzahlmesser Lade- und Reichweitenanzeige im Transit Hybrid

Mild Hybrid für Transit und Transit Custom

Der neue große Ford Transit erhält weiterentwickelte, bis zu sieben Prozent sparsamere EcoBlue-Diesel mit 2,0 Liter Hubraum, und die neue Top-Motorisierung liegt bei 136 kW bzw. 185 PS; gleichzeitig bietet Ford jetzt eine Mild-Hybrid-Variante mit 48-Volt-Technologie im Zwei-Tonnen-Nutzlast-Segment, die eine zusätzliche Verbrauchsreduzierung ermöglicht. Durchschnittlich 3 % weniger Kraftstoff werden verbraucht, weil das Fahrzeug beim Bremsen oder Bergabfahren Energie zurückgewinnt und in einer 48 Volt Batterie speichert. Erste Fahrzeuge werden noch in diesem Jahr ausgeliefert. <<