

Ford Transit



free download from  VEIKL.com

Ford weist den Weg
zum wirtschaftlichen Transport



Der Transit. Das „Transporter-nach-Maß“-System von Ford jetzt noch individueller.

Jedem Kunden seinen Transit nach Maß. Nach diesem Konzept wird der Transit seit 1965 gebaut. Seit dieser Zeit hat er gebracht, was ein Transporter nur bringen kann: dem Unternehmer Gewinn und dem Fahrer Komfort.

Mit dem „Transporter-nach-Maß“-System hat Ford gezeigt, daß man Transporterprobleme individuell und rationell zugleich lösen kann. Ohne dabei den Fahrer zu vergessen.

Dieses Konzept wurde konstant beibehalten. Nur ist der Transit jetzt noch praktischer geworden. Und noch bequemer. Mit vielen Verbesserungen, innen und außen. Für den Besitzer und für den, der den Transit fährt.

Beibehalten wurde auch die solide Rahmenbauweise, die mit einem geringen Eigengewicht hohe Zuladungen möglich macht. Das bedeutet bessere Kapazitätsausnutzung und damit mehr Gewinn. Mit stärkeren Motoren von 60, 65 und 75 PS kommt der Transit noch schneller zum Ziel. Und noch sicherer. Und jetzt auch noch wirtschaftlicher mit dem neuen 2,4-l-Dieselmotor mit 51 bzw. 62 PS. In diesem Motor steckt die Erfahrung eines der größten Dieselmotorenherstellers der Welt: Ford. Überhaupt läßt sich der Transit so schnell nicht in die Enge treiben. Beim Wenden ist er wendig wie ein PKW. Damit löst er manches Parkproblem im Stadtverkehr. Paßt er

wirklich einmal in keine Lücke hinein, dann sorgen breite Türen dafür, daß er schnell wieder in Fahrt kommt. 14 verschiedene Türkombinationen zum Schwenken, Schieben und Klappen und eine große Ladefläche, glatt und völlig eben, ermöglichen schnelles und bequemes Be- und Entladen. Mit diesem Konzept hat der Transit gewonnen. Den Unternehmer und den Fahrer. Denn ein guter Transporter darf nicht einseitig sein. Ford Transit weist den Weg zum wirtschaftlichen Transport.



Die Anordnung der Außenspiegel an den gezeigten Modellen entspricht nicht mehr dem derzeitigen Stand. Die Spiegel der Pritschen und Fahrgestelle sind beide an den Fahrerhaustüren angebracht. Bei Kastenwagen, Kombi und Bus ist lediglich der linke Spiegel an der Fahrerhaustür befestigt, der rechte bleibt weiterhin vorne am Kotflügel.

Das System.



Seite

| | |
|---|---------|
| Der Laderaum / Kastenwagen | 4/5 |
| 14 Türkombinationen | 6/7 |
| Das Fahrerhaus | 8 - 10 |
| Spezialausstattung | 11 |
| Der Fahrkomfort | 12 |
| Benzinmotoren | 13 |
| Der Transit Diesel | 14/15 |
| Die Busse | 16/17 |
| Die Kombis | 18 |
| Die Ganzstahlpritsche | 19 |
| Die Pritschen | 20 |
| Die Doppelkabinen | 21 |
| Qualität und Wartung | 22/23 |
| Fahrgestell mit Fahrerhaus | 24/25 |
| Das „Transporter-nach-Maß“- System auf einen Blick | 26 |
| Daten und Maße | 27 - 31 |

Der Laderaum des Transit: Mit kurzem Radstand . . .

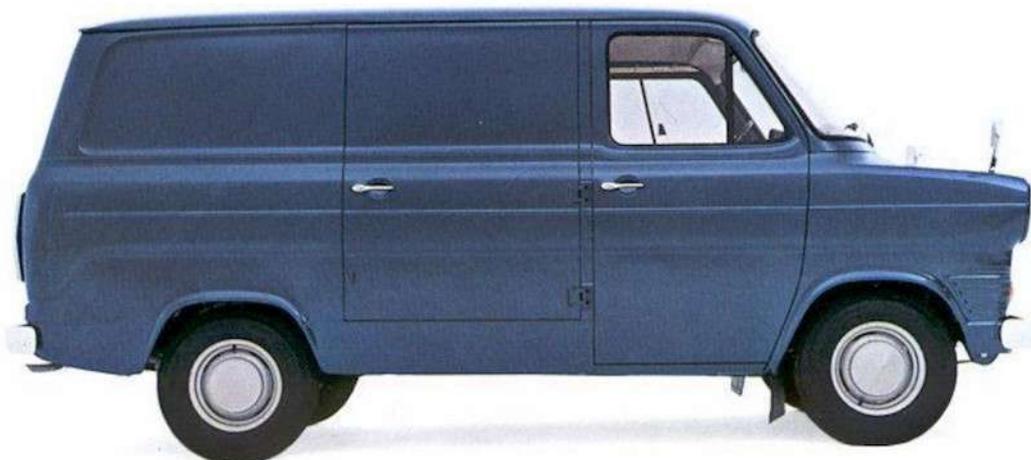
Weil nicht jede Transportaufgabe die gleiche Last mit sich bringt, gibt es den Transit mit kurzem oder langem Radstand in insgesamt 6 Nutzlastklassen.

Drei Nutzlastklassen.

Von 750 kg bis zu 1,3 Tonnen.*

Den Transit mit kurzem Radstand gibt es in drei Nutzlastklassen. Als FT 75 trägt er 750 kg, als FT 100 eine Tonne und als FT 125

1,3 Tonnen. Auf diese Weise läßt sich der Transit genau den speziellen Betriebsbedürfnissen anpassen. Alle drei Modelle bieten reichlich Platz für die Ladung. Weil der Motor vorn liegt, sind die 4,1 qm Ladefläche hinten völlig eben. Auf ihr haben 5,4 cbm Lade-gut Platz.



Raum für lange Lasten.

Auch lange Lasten kommen bei dem Transit nicht zu kurz. Die Modelle mit kurzem Radstand verfügen über eine durchgehende Ladefläche von 2510 mm Länge. Unverbaut und ohne Hindernisse.

... und mit langem Radstand.

Er bringt große Güter zu kleinen Kosten ans Ziel.

Wenn die Güter größer werden, muß auch der Transporter wachsen. Dieser Anforderung entspricht der Transit mit langem Radstand: 2997 mm statt 2692 mm beim Transit mit kurzem Radstand. Er bietet Platz für Lasten bis zu 1775 kg. Vom kompakten Schwergewicht bis zum eckigen Sperrgut. Kostengünstig, schnell und komfortabel.

Drei Nutzlastklassen.

1300 kg, 1500 kg und 1750 kg.*

Auch der Transit mit langem Radstand paßt sich dem ganz speziellen Transportzweck an. Drei Nutzlastklassen stehen zur Verfügung.

1300 kg Zuladung beim FT 130, 1530 kg beim FT 150 und 1775 kg beim FT 175. Bei allen drei Modellen ist die Federung besonders kräftig ausgelegt. Entsprechend den

höheren Nutzlasten sind die Hinterräder mit Zwillingsreifen bestückt. Denn geteilte Last ist halbe Last und weniger Reifenverschleiß.



Wenn die Lasten länger werden.

Der Transit mit langem Radstand hat es besonders auf die langen Lasten abgesehen. Der ebene Laderaum des Kastenwagens hat eine glatte Länge von 3270 mm. Er ist 1550 mm hoch und 1855 mm breit.

Die 14 Türkombinationen des Transit.

Durch sie bringt man praktisch alles in den Transit.

Für einen mittelgroßen Transporter hat der Transit einen erstaunlich großen Laderaum. Der nimmt auf,

was kommt. Durch breite Türen. In 14 verschiedenen Kombinationen, damit jede Last schnell ein- und ausgeladen ist. Das macht den Transit so praktisch.



Die seitliche Ladetür serienmäßig. Damit das Be- und Entladen noch schneller wird, ist beim Transit die seitliche Ladetür rechts serienmäßig. Das macht ihn noch wirtschaftlicher.

Bewegungsfreiheit innen.

Im Transit kann sich der Fahrer frei bewegen. Im Fahrerhaus von links nach rechts und sogar nach hinten in den Laderaum. Das spart Umwege bei der Kontrolle der Ladung. Und der gerade Weg ist immer der schnellste.



Rollen ist leichter als heben.

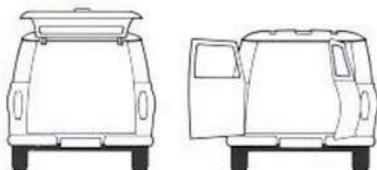
Der Transit hat eine rampengerechte Ladehöhe. Da rollt sich bequem hinein, was sonst schwer gehoben werden muß. Aber auch ohne Rampe ist das Be- und Entladen einfach. Die Ladehöhe des FT 100 Kastenwagens und des FT 100 Kombi beträgt 640 bzw. 636 mm, bei der FT 100 Pritsche sind es 946 mm (Ganzstahlpritsche 810 bzw. 829 mm).

Voller Schutz für die Ladung.

Die Ladung ist beim Transit von allen Seiten durch kräftiges Stahlblech geschützt. Auf Wunsch gegen Aufpreis gibt es Trennwände zwischen Fahrerhaus und Laderaum. Sie haben die Wahl zwischen

einer halben und einer vollen Trennwand. Die volle Trennwand, die den Laderaum in voller Breite vom Fahrerhaus trennt, hat serienmäßig ein breites Fenster für freie Sicht nach hinten.

Der Transit hat für jede Ladung eine breite Tür.



Die Türen des Transit verschließen sich vor keiner Ladung. Und wenn sie noch so sperrig ist. Die serienmäßige Heckschwingtür hat eine Ausschnittsöffnung von 1227 mm Höhe und 1407 mm Breite und bietet glänzende Aussichten für schnelles Be- und Entladen. Und gibt Witterungsschutz bei schlechtem Wetter.

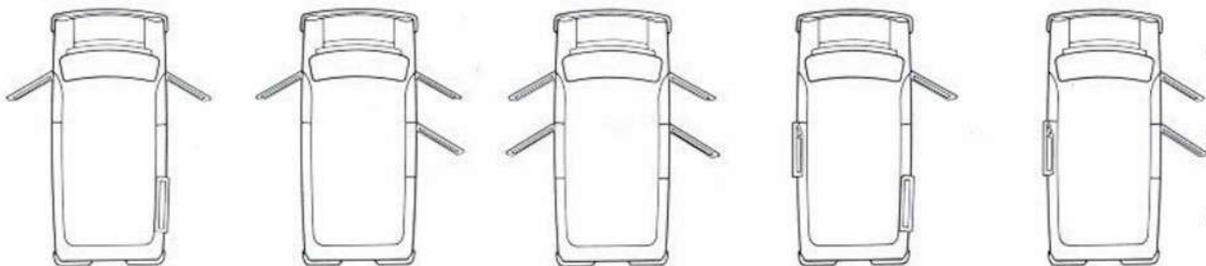
Auf Wunsch können Sie den Transit auch mit der breiten Doppelflügel-Hecktür bekommen.

Die günstigste Türkombination bestimmen Sie selbst.

Sie wissen am besten, welche Türen für Sie richtig sind. Daher haben wir beim Transit die verschiedensten Kombinationen vorgesehen. Bei

den Transits haben Sie 14 Möglichkeiten, die Ladung unter Dach zu bringen. Es gibt Schwenk- und Schiebetüren für die Fahrerkabine. Eine serienmäßige rechte Schwenktür und eine zweite gegen Aufpreis

auf der anderen Seite. In Kombination mit einer Schwingtür am Heck oder mit einer Doppelflügeltür. Bestimmen Sie selbst, auf welche der 14 Arten Sie Ihr Transportgut in den Transit verladen.



Das Fahrerhaus des Transit.

Der Arbeitsplatz des Fahrers.

Wer hart arbeitet, soll bequem sitzen. Daher erinnert im Fahrerhaus des Transit nicht viel an einen Transporter. Es gibt viel Bewegungsfreiheit, und alle Bedienungselemente sind mit einem Griff erreichbar. Im Fahrer-

haus des Transit ist der Komfort zweckgebunden. Zum Vorteil für den Fahrer. Wie z. B. die bequemen Armlehnen an den Fahrerhaustüren, die auch als handliche Türgriffe dienen. Im unteren Bild konnten sie leider noch nicht gezeigt werden.

In den Transit steigt man bequem ein.

In den Transit muß man nicht klettern. Man steigt ein. Ganz bequem. Dafür sorgen breite Trittstufen auf beiden Seiten.



Sitzen wie im PKW.

Wenn man den Sitz eines PKWs mit dem Transit-Sitz vertauscht, merkt man kaum einen Unterschied. Die neuen Sitze des Transit sind körpergerecht und bequem. Da wird man nicht müde, Transit zu fahren.



Individuelle Sitzposition.

Der Fahrersitz des Transit stellt sich ganz auf den Fahrer ein. Er ist variabel in Abstand und Lehnenneigung. Und in der Spezialausstattung zusätzlich in der Höhe verstellbar.



Doppelsitz für zwei Beifahrer.

Bei Bus, Fahrgestell mit Fahrerhaus und Pritschenwagen ist ein Doppelsitz für zwei Beifahrer serienmäßig. Bei allen anderen Ausführungen ist er auf Wunsch zu haben. Wenn mal doppelt so schnell geladen werden soll.



Alles auf einen Blick.

Beim Transit sind alle Instrumente auf einen Blick klar ablesbar. Genauso einfach und schnell hat man die Bedienelemente im Griff. Abblendlicht, Lichthupe, Blinker und Hupe werden mit einem Hebel direkt unter dem Lenkrad bedient.



Drinnen frische Luft von draußen.

Der Transit hat ein neues Belüftungssystem. Variable Belüftungsdüsen führen die frische Luft von draußen in jede gewünschte Richtung. Wie bei einem PKW. Kurbelfenster bei den Schwenktüren und Schiebefenster bei den

Schiebetüren bringen noch mehr Frischluft in den Wagen, wenn es sein muß. Und wenn es draußen kalt ist, sorgt die Warmwasser-Heizung zusammen mit dem kräftigen Ventilator für ein angenehmes Klima drinnen. Und für freie Sicht. Nach vorn und nach den Seiten.



Platz für die Asche.

Im Instrumentenbrett gibt es einen Aschenbecher mit viel Platz für viele Zigarettenenden. Leicht zu erreichen für Fahrer und Beifahrer.



Wer sicher fährt, fährt besser.

Die robuste, einteilige Stahl-Karosserie des Transit ist ein sicherer Arbeitsplatz, dem der Fahrer vertrauen kann. Das breite Fahrwerk sorgt für eine sichere Straßenlage. Alle Transits haben ein vollgepolstertes Instrumentenbrett, ein tulpenförmig gewölbtes Lenkrad, Türgriffe und Fensterkurbeln in Sicherheitsausführung. Befestigungspunkte für Sicherheitsgurte im Fahrerhaus und Sicherheitsglas rundherum sind ein weiterer Transit-Beitrag zum sicheren Fahren.

Motor vorn — Sicherheit dahinter.

Das Fahrerhaus ist für Fahrer und Beifahrer da. Deshalb bleibt beim Transit der Motor draußen, wo er hingehört. Das gibt nicht nur mehr Sicherheit, sondern bringt auch die Ruhe, die das Fahren angenehmer macht. Und viel Platz für die Beine des Fahrers. Wo kein Motor stört, kann man auch mühelos nach beiden Seiten ein- und aussteigen. Links und rechts. Das ist sicherer bei fließendem Verkehr.

Viel sehen gibt viel Sicherheit.

Durch die gewölbte, 650 mm breite Panoramasscheibe des Transit ist nichts zu übersehen. Auch nicht bei schlechtem Wetter. Die fußbetätigte Scheiben-Wisch-Wasch-Anlage sorgt für freie Sicht nach vorn. Über das Geschehen hinten geben die beiden großen Konvex-Rückspiegel und der Innenspiegel Auskunft.



Licht in jeder Menge.

Nach vorn leuchten die Scheinwerfer die Straße voll aus. Sicherheit nach hinten geben die großen, mit den Blinkern kombinierten Heckleuchten. Die Warnblinkanlage gibt Sicherheit nach allen Seiten.

Hängende Pedale.

Beim Transit sind die Pedale für Kupplung und Bremse hängend angeordnet. Denn so sind sie bequemer zu bedienen.

Sichere Schalter.

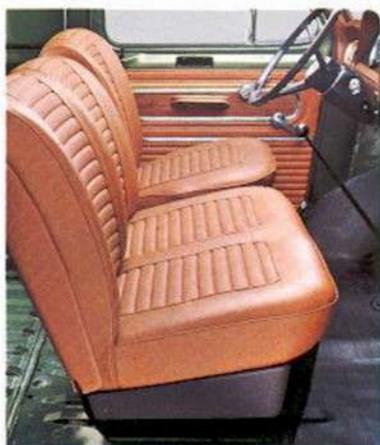
Auch bei der Gestaltung der Schalter hat man auf Sicherheit geachtet. Es sind Drucktastenschalter ohne scharfe Ecken und Kanten. Sie liegen griffgerecht im unteren Teil des Instrumentenbretts.

Die Spezialausstattung für den Transit.

Für alle, die es gern noch bequemer haben.

Für das Fahrerhaus des Transit gibt es eine Spezialausstattung, die das Fahren noch komfortabler macht. Die bessere Polsterqualität der bequemen, körpergerechten Sitze und ein Fahrersitz, der auch in der Höhe verstellbar ist, sorgen für zusätzliche Bequemlichkeit. Bei den Polsterbezügen aus weichem Kunstleder können Sie

zwischen den Farben Blau, Schwarz und Hellbraun wählen. Das Instrumentenbrett und die Türfüllungen sind mit holzgemaserten Blenden versehen. Darüberhinaus enthält die Spezialausstattung z. B. noch verchromte Stoßstangen, vorn und hinten, eine durchgehende Gummimatte, einen Doppelbeifahrersitz, Verkleidung für Fahrer- und Beifahrer-Sitzgestelle.



Das Radio direkt ab Werk.

Beim Transit wird auf Wunsch gleich ein Radio preiswert eingebaut. Sie haben die Wahl zwischen Radio Hildesheim und Radio Mannheim. Der Platz dafür ist organisch ins Instrumentenbrett einbezogen.

Der Transit hat noch mehr Fahrkomfort.

Der Transit fährt sich wie ein PKW. Leicht, angenehm und schnell. Nur die große, ebene Ladefläche erinnert an einen Transporter. Beim Fahren merkt man nicht viel davon. Man sitzt bequem. Die

neue Federabstimmung und die verbesserten Stoßdämpfer sorgen für einwandfreies Fahrverhalten. Auch weniger gute Landstraßen werden vom Transit verdaut. Und nicht vom Fahrer.

Die leichte Lenkung.

Die Kugelumlauflenkung spricht sofort und genau an. Ohne Kraftaufwand. Mit $5\frac{1}{2}$ Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist man mit einem Wendekreis von nur 11 m wendig wie ein PKW (beim Transit mit langem Radstand braucht man nur 70 cm mehr).

Die neue Federabstimmung.

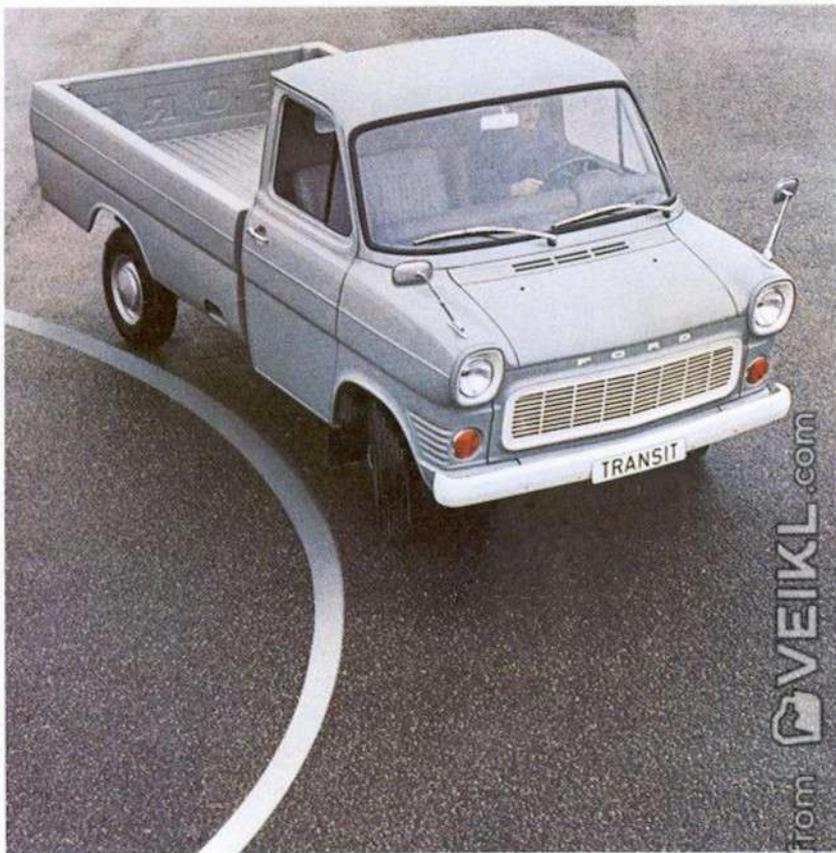
Der Transit hat eine neue Federabstimmung. Dadurch konnte der Schwerpunkt weiter nach unten verlegt und somit Straßenlage und Kurvenstabilität verbessert werden. Das Federungssystem des Transit ist so ausgelegt, daß der Wagen bei jeder Belastung immer sicher auf der Straße liegt.

Verstärkungselemente.

Für Sonderaufbauten mit hohem Schwerpunkt sind Verstärkungselemente lieferbar. Sie gewährleisten dann eine ebenso gute Straßenlage und Kurvenstabilität wie bei den serienmäßigen Transit-Modellen. Die Verstärkungselemente bestehen aus verstärkten Federn/Stoßdämpfern, verstärkter Hinterachse und Bodengruppe.

Die schnellen Bremsen.

Die Bremsen des Transit wirken schnell, sicher und spurg genau. Das hydraulische Zweikreisbremssystem gibt Sicherheit. Alle Transit-Busse mit Spezialausstattung haben serienmäßig einen Bremskraftverstärker. Bei den anderen Modellen wird er auf Wunsch eingebaut. Die mechanische Handbremse ist gut zu erreichen und



leicht zu bedienen. Sie ist so angeordnet, daß sie den freien Durchgang im Fahrerhaus und zur Ladefläche nicht behindert.

Räder und Reifen.

Der Transit hat Preßstahl-Scheibenräder mit lackierten Radkappen. Bei der Spezialausstattung sind die

Radkappen verchromt. Die Bereifung ist auf das zulässige Gesamtgewicht abgestimmt. Gegen Aufpreis können Sie auch Gürtelreifen erhalten.

free download from VEIKL.com

Der Motor liegt beim Transit vorn.

Hinten braucht ein Transporter seinen Platz für Lasten. Daher sind beim Transit die Motoren vorn. Sie können selbst wählen, mit wieviel Kraft Ihr Transit vorankommen soll. Wir liefern Ihnen den richtigen Motor dazu.

Sparsame V4-Motoren.

Die Motoren der Transits sind stark und sparsam. Sie arbeiten nach dem V-Prinzip und mit Querstromzylinderköpfen. Bei dem 2,0-l-Motor sind die Brennräume in die Kolben eingewölbt. Beides sorgt für optimale Ausnutzung des Kraftstoffes. Die kurze, steife Kurbelwelle läuft vibrationsfrei und schont die Lager.

Vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe.

Alle Transits besitzen ein vollsynchronisiertes 4-Gang-Getriebe. Der Mittelschalthebel ist griffgerecht angeordnet und leicht zu bedienen. So macht das Schalten Spaß und keine Mühe.

2,0-l-Maschine auf Wunsch.

Für die Transit-Modelle FT 125—175 gibt es den 2,0-l-V4-Motor mit 75 PS. Dieser Motor bringt schwere Lasten über lange Strecken wirtschaftlich zum Ziel. Die robuste und ausgeglichene Konstruktion macht ihn besonders langlebig.

(Abb. Demonstrationsmodell)

Beim Transit mit Benzinmotor stehen Ihnen 3 Motoren zur Verfügung. Je nach Nutzlastklasse können Sie zwischen 60, 65 oder 75 PS wählen. Damit fährt der Transit schneller an und ist eher am Ziel. Über Jahre hinweg. Die langlebigen Transit-Motoren müssen nur in Abständen von 10 000 km gewartet werden. Beim Transit eine schnelle Arbeit ohne großen Aufwand.

Denn die vorn liegenden Motoren sind leicht zugänglich. Das bedeutet mehr Zeit für Transporte und weniger Aufenthalt beim Service. Vollständige Angaben über die Benzinmotoren finden Sie in den technischen Daten auf Seite 30.



VEIKL.com

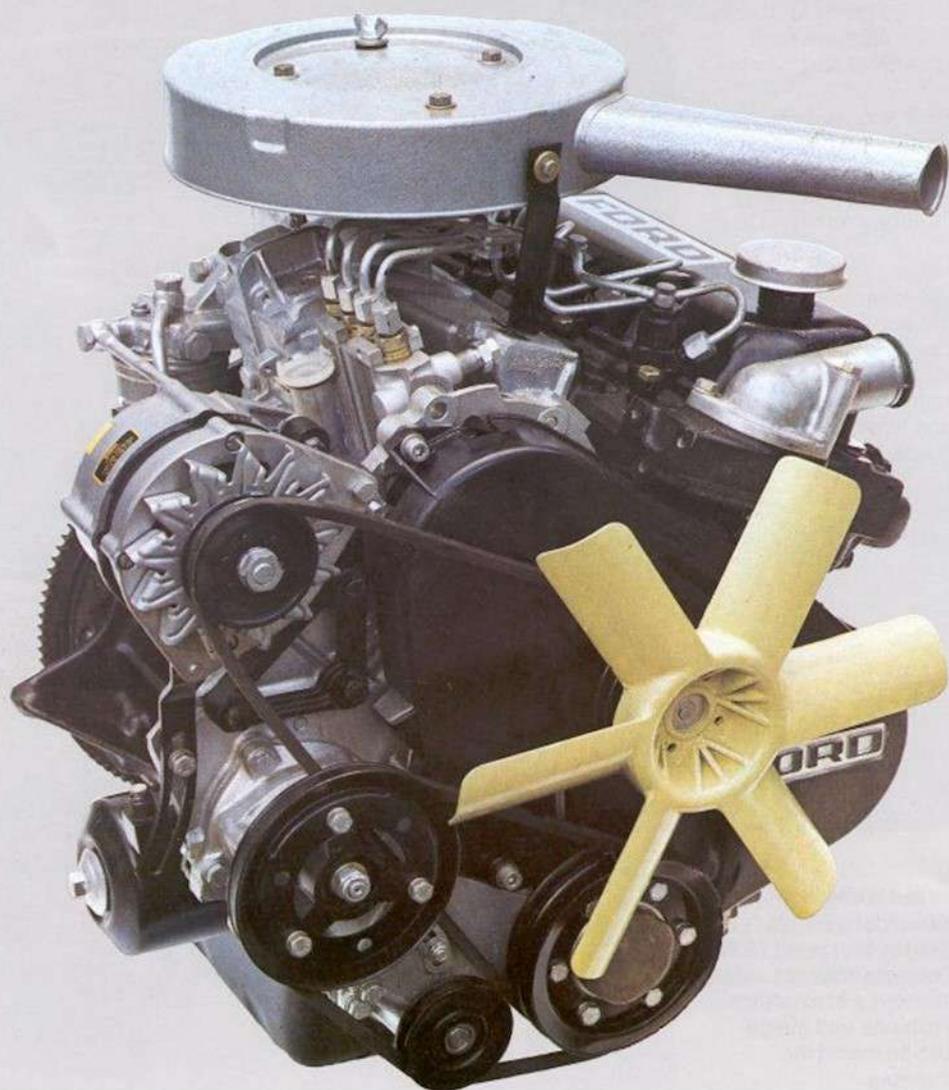
free download from

Der Ford-Diesel-Motor ...

Speziell für den Transit hat Ford einen Dieselmotor entwickelt, der genau den Anforderungen des modernen Verkehrs entspricht.

Dieser 2,4-Liter-Motor ist anspruchslos, zuverlässig und sparsam. Eben Ford-Qualität. Für den Transit mit kurzem Radstand ist er 51 DIN PS stark. Der Transit mit langem Radstand hat einen 62-PS-Motor. Auf diesen Dieselmotor können

Sie sich verlassen. Denn in ihm steckt die Erfahrung eines der größten Dieselmotorenhersteller der Welt: Ford-Erfahrung. Vollständige Angaben über den Dieselmotor finden Sie in den technischen Daten auf Seite 31.



... für das ganze Transit-Programm.

Es gehört zur Idee des Ford-„Transporter-nach-Maß“-Systems, für möglichst viele Transportaufgaben eine wirtschaftliche Lösung zu bieten. Deshalb gibt es das gesamte Transitprogramm jetzt auch mit dem neuen Dieselmotor. Damit ist der Transit noch wirtschaftlicher

geworden. Aber er ist ein Transit geblieben. Mit PKW-ähnlichen Fahreigenschaften. Mit einem Wendekreis von nur 11 Metern. Und mit allen typischen Merkmalen eines Transit von Ford. Die Transportaufgaben wachsen. Das Ford-„Transporter-nach-Maß“-System wächst mit.



Der Transit als Bus.

Er macht den Fahrplan attraktiv.

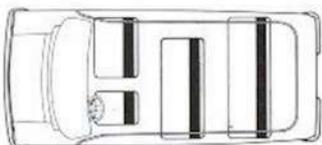
Im Transit-Bus haben bis zu 15* Personen bequem Platz. Man muß nicht der erste sein, um gut zu sitzen. In den gut gepolsterten Sitzen

merkt man nichts von schlechten Straßen. Die neue Federabstimmung und die verbesserten Stoßdämpfer sorgen für angenehme Fahrt. Für den Fahrer und die Fahrgäste.

Die Zahl der Plätze bestimmen Sie.

Es liegt bei Ihnen, wieviel Plätze Ihr Transit-Bus haben soll. Je nach Personenzahl bietet der Transit 9, 12* oder 15* bequeme Sitzplätze.

* einschl. Sitze für Begleitpersonal



Viel Komfort für alle Fahrgäste.

Bequem reisen.

Man reist bequem im Transit-Bus. Der Wagenboden ist mit einer Gummiplatte ausgelegt. Innenwände, Decke, Türen und Sitze sind mit abwaschbarem Kunstleder bespannt. Bis zu 3 Innenlampen erlauben das Lesen auch bei Nacht. Aschenbecher sind zahlreich vorhanden. Auf Wunsch wird im Werk ein Autoradio mit eingebaut.

Sicher ankommen.

Im Transit-Bus hat man das gute Gefühl, sicher ans Reiseziel zu kommen. Die robuste Stahl-Karosserie bietet ihren Insassen den besten Schutz. Bremskraftverstärker, serienmäßig bei den Bussen mit Spezialausstattung, hängende Pedale und das gepolsterte Instrumentenbrett bei allen Modellen tragen mit zur inneren Sicherheit bei.

Der Fahrkomfort im Transit-Bus beginnt schon beim Einsteigen.

Beim Transit-Bus können Sie die Reise schon bequem antreten: durch die breite Seitentür, die serienmäßig eine gleitende Trittstufe hat.

Beim 12- und 15-Sitzer kann man auch bequem von hinten einsteigen durch die große Doppelflügel-Hecktür, für die auf Wunsch und gegen Aufpreis eine festmontierte Trittstufe lieferbar ist.

Im Innenraum garantieren körpergerechte und bequem gepolsterte Sitze, die mit robustem, pflegeleichtem Kunstleder bezogen sind, für gute Fahrt — auch bei langen Strecken. Alle Sitze bieten gute Sicht, die man ungestört genießen kann. Denn der starke Motor liegt weit vor dem Innenraum. Das bringt Ruhe und mehr Platz für Fahrer und Mitfahrer.

Ein neues Vollkreis-Belüftungssystem sorgt für einen ständigen Luftaustausch im Wageninneren. Im Winter schafft dieses System zusammen mit der starken Warmwasserheizung ein angenehmes Klima und hält gleichzeitig die Fensterscheiben frei von Beschlag. Auf Wunsch ist der Transit-Bus auch mit einer Dachrandverglasung und einer Passatluke zu haben. Die Dachrandverglasung mit breiten Scheiben in den Wölbungen des Daches gibt noch mehr Licht und freie Sicht nach oben und die Passatluke, ein großes, variabel ausstellbares Fenster im Dach, läßt zusätzlich viel frische Luft nach innen.



Der Transit als Kombi.

Er transportiert Personen oder Güter. Oder beides.

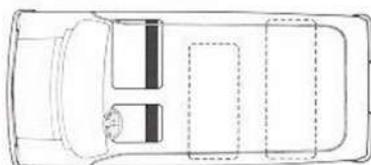
Ein Transporter muß nicht einseitig sein. Der beste Beweis dafür ist der Transit-Kombi. Mit ihm kann man Lasten transportieren oder Personen oder beides zusammen. Er bietet der Ladung viel Platz und den Mitfahrern viel Bequemlichkeit. Die großen Seitentüren, auf Wunsch und gegen Aufpreis, mit einer rutschfesten Trittstufe machen das Ein- und Aussteigen der Mitfahrer genauso bequem wie das Verladen der Güter durch die breite Heckschwingtür. Dafür sorgt auch die niedrige Ladehöhe von ca. 650 mm. Bei den Transits mit kurzem Radstand (im Bild als 9-Sitzer) bringen

zwei große Fenster auf jeder Seite viel Licht in den Laderaum. Beim Transit mit langem Radstand sind es sogar drei. Schiebefenster vorn und Ausstellfenster hinten versorgen den Fahrgastraum mit frischer Luft. Der Durchgang vom Fahrersitz zum Beifahrer und nach hinten in den Laderaum ist unverbaut. Kein Motor stört. So bleibt man innen frei beweglich. Auf Wunsch wird in alle Kombi-Modelle ein Bremskraftverstärker eingebaut.

Für jeden Zweck den richtigen Kombi.

Den Transit gibt es als Kombi mit kurzem und mit langem Radstand.

Die große Auswahl an Sitzanordnungen macht eine genaue Abstimmung auf Personenzahl und Ladegut möglich. Daher läßt sich der Transit-Kombi allen Transportaufgaben anpassen. Je nach Personenzahl und Art der Leistung ist immer Platz für beides da. Außer dem Fahrer haben im Kombi mit kurzem wie mit langem Radstand 2, 3, 5, 6, 7 oder 8 weitere Mitfahrer bequem Platz.



Der Transit als Ganzstahlpritsche.

Zwei Nutzlastklassen für kompakte Schwergewichte.

Der Transit-Ganzstahlpritsche fällt so leicht keine Last zu schwer. Die Ganzstahl-Bauweise macht diese Pritsche nutzlastintensiv und hochstabil. Das robuste Fahrgestell ist speziell für kompakte Schwergewichte von 1 Tonne (FT 100) oder von 1,2 Tonnen (FT 125) ausgelegt. Drei verschiedenen starke Motoren von 60, 65 und 75 PS stehen zur Wahl.

Die kräftige Ladefläche nimmt alles leicht.

Die Ladefläche von 2400 mm Länge und 1840 mm Breite ist der stabile Platz für schwere Güter. Sicher geschützt von den 457 mm hohen

Seitenwänden aus starkem Stahl, von denen die Rückwand abklappbar ist. Die niedrige Ladehöhe von 810 mm (FT 100) bzw. 829 mm (FT 125) und die Trittstufe an der rechten Seite machen das Be- und Entladen leicht. Das Reserverad ist platzsparend unter dem Pritschenboden angebracht.



Der Transit als Pritsche ...

Wählen Sie unter fünf Nutzlastklassen.

Die Transit-Pritsche gibt es mit 2 Radständen und in 5 Nutzlastklassen. Als Pritsche mit kurzem Radstand trägt der Transit 1000 kg (FT 100) oder 1235 kg (FT 125). Den Pritschen mit langem Radstand kann man 1250 kg (FT 130), 1490 kg (FT 150) oder 1730 kg (FT 175) aufladen. Ohne dabei hoch heben zu müssen. Bei den FT 100 und FT 130 Pritschen beträgt die Ladehöhe nur 946 bzw. 952 mm. Das

erleichtert das Be- und Entladen. Und damit dem Fahrer auch bei schwer wiegenden Transporten das Fahren leichtfällt, ist das Fahrerhaus der Pritschen genauso komfortabel wie bei allen Transits.

Viel Platz für schwere Lasten.

Bei den Pritschen der Transits muß man nicht zaghaft sein mit der Ladung. Sie nehmen auf, was kommt. Platz genug ist immer da. Bei der Transit-Pritsche mit kurzem Radstand ist die Ladefläche

1960 mm breit und 2650 mm lang, bei der Pritsche mit langem Radstand beträgt die Ladebreite 2115 mm und die Ladelänge 3130 mm.

Die 400 mm hohen Seiten- und Rückwände lassen sich rundherum herunterklappen. Auf Wunsch und gegen Aufpreis können Sie die Ladung auch geschützt unter Plane und Spriegel bringen. Spriegelhöhe wahlweise 1400 mm oder 1800 mm.



... und als Doppelkabine.

Für schwere Lasten und 6 starke Männer.

Wenn 6 starke Männer nötig sind, um eine schwere Arbeit zu verrichten, dann ist die Transit-Doppelkabine richtig. In ihrem Fahrerhaus ist Platz für 6 Personen. Und hinten auf der Pritsche ist Raum genug für schwere Lasten. Die Ladefläche kann voll ausgenutzt werden. Es gibt keine störenden Radkästen. Und für den sicheren Transport garantieren die stabilen Stahlbordseitenwände.

Beim Transit mit kurzem Radstand ist die Pritsche 1650 mm lang und 1960 mm breit. Beim Transit mit langem Radstand ist sie 2400 mm lang und ebenfalls 1960 mm breit. Auf Wunsch wird auch hier die Ladung von Plane und Spiegeln geschützt. Spriegelhöhe 1400 mm. Sie können die Doppelkabine auch als Fahrgestell ohne Aufbau bekommen. Falls Ihr Transportproblem so speziell ist, daß man es nur mit einem Spezialaufbau lösen kann.

5 Nutzlastklassen stehen zur Wahl.

Je nach Bedarf haben Sie die Wahl zwischen 5 Nutzlastklassen. Zusammen mit drei verschiedenen starken Motoren können Sie sich mit dem FT 100, FT 125, FT 130, FT 150 und FT 175 die ideale Kombination von Nutzlast und Leistung selbst zusammenstellen.



VEIKL.com

free download from

Qualitätsarbeit bei allen Teilen.

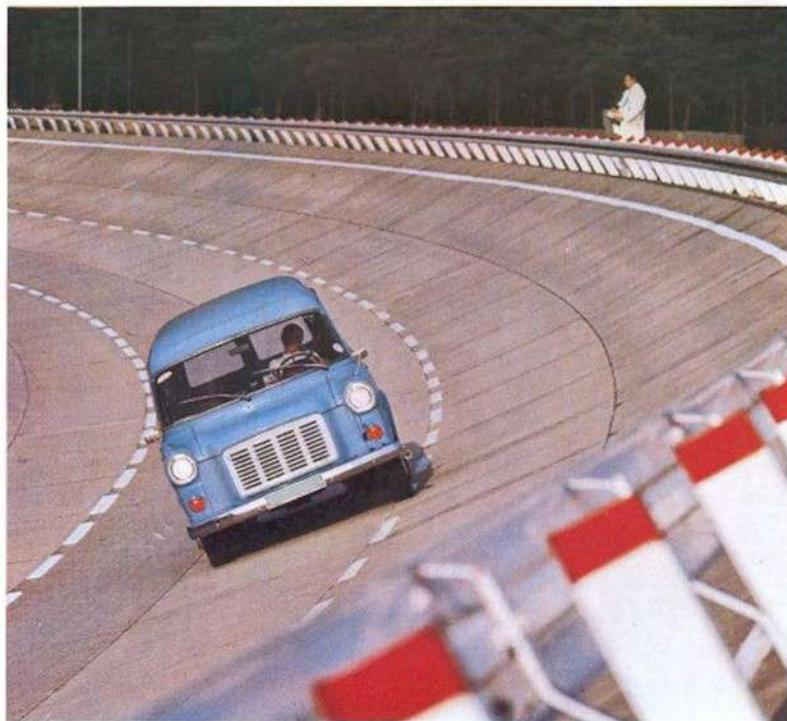
Der Transit ist ein Transporter nach Maß. Denn ein Wagen, der jeden Tag bereit sein muß, erfüllt nur dann seinen Zweck, wenn alles an ihm stimmt. Daher legen wir bei der Fertigung des Transit auch auf das kleinste Detail größten Wert. Innen und außen. Der Witterungsschutz der Karosserieteile zum Beispiel besteht aus 4 Schichten.

So ist der Transit 4fach gegen Rost geschützt. Die Karosserie wird entfettet, phosphatiert und im Elektro-Tauchbad mit Grundierlack überzogen. Darauf kommt noch eine Schicht Spritzfüller, und zum Schluß wird alles mit einem kratzfesten Acrylic-Lack versiegelt. Alle verchromten Teile werden zweimal vernickelt und danach erst ver-

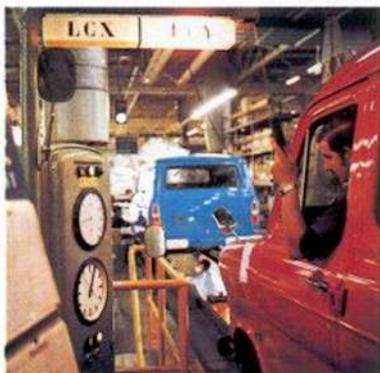
chromt. In zahlreichen Prüfständen kontrollieren rund 2000 Inspektoren mit Präzisionsmeßgeräten ständig die Qualität aller Teile.

Und damit wir sicher sein können, daß sich der Transit im Einsatz voll bewährt, wird er schonungslos getestet. Auf einem der modernsten und größten Prüfgelände unterwerfen wir den Transit härtesten Belastungsproben. Registrieren die elektronischen Meßgeräte eine Abweichung von den vorgegebenen Werten, so wird der Fehler eingekreist. So lange bis wir ihn gefunden und beseitigt haben.

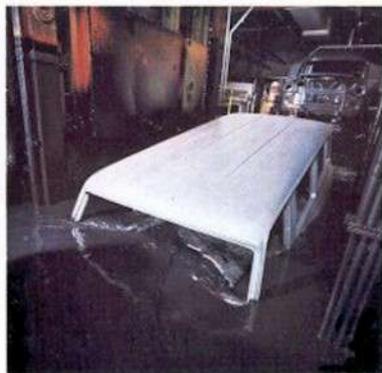
Jede Woche fahren wir auf unserem Prüfgelände nagelneue Transit zu Schrott. Zu Ihrer Sicherheit. Denn darum geht es uns bei den „Crash-Tests“. Mit diesen Auffahrtstests wollen wir herausfinden, ob wir den Transit noch sicherer machen können.



Geschwindigkeitstest auf dem Prüfgelände



Endkontrolle auf dem Rollprüfstand



Grundieren im Elektrotauchbad



Auffahrtstest

Der Ford Diagnostic-Service.

Wenn Sie Ihren Transit nach den ersten 5000 wirtschaftlich gefahrenen Kilometern (dann nur noch alle 10 000 km) in Ihre Ford-Werkstatt zum Wartungsdienst bringen, können Sie ihn in kurzer Zeit mit modernsten elektronischen

Meß- und Prüfgeräten durchleuchten lassen: Bei dem Ford Diagnostic-Service.

Das Ergebnis wird in einem exakten Protokoll festgehalten und Ihnen vorgelegt. Danach können Sie selbst entscheiden, was Sie am

liebsten gleich in Ordnung gebracht haben möchten. Und was noch ein paar Kilometer Zeit hat.

Mit Ford-Ersatzteilen beseitigt Ihr Ford-Händler Mängel schnell und zuverlässig.



Der Transit als Fahrgestell mit Fahrerhaus.

Wenn Sie für Sonderaufbauten eine solide Grundlage brauchen. Manche Transportaufgaben stellen so spezielle Anforderungen, daß sie serienmäßig nicht einzuplanen sind. Auch in so speziellen Fällen heißt die Lösung „Transit“ – als Fahrgestell mit Fahrerhaus.

Auf dieser Grundlage kann man fast alles aufbauen, vom Kipper bis zum Ausstellungswagen. Alle guten Eigenschaften des Transit bleiben Ihnen erhalten. Denn auch mit Sonderaufbau bleibt der Transit ein Transit.



Wählen Sie die günstigste Nutzlastklasse selbst.

Auch als Fahrgestell mit Fahrerhaus bietet Ihnen der Transit für jedes Transportproblem die kostengünstigste Lösung. Sie können zwischen 5 Nutzlastklassen wählen. Mit kurzem Radstand den FT 100 und den FT 125. Mit langem Radstand den FT 130, 150 oder 175. Eins dieser Modelle ist bestimmt der richtige Träger für Ihre spezielle Last.

Wenn die Lasten schwerer werden.

Für besonders schwere Beanspruchungen (beim Kipper zum Beispiel) gibt es die Transit-Fahrgestelle auch in H. D.-Ausführung. Sie haben einen verstärkten Rahmen, eine kräftigere Federung und Hochleistungsstoßdämpfer. Bei allen Transits bestehen die Rahmen aus verschweißten Kastenprofilen. Damit wird hohe Festigkeit und Tragkraft bei geringem Eigengewicht erreicht. Befestigungspunkte für die Aufbauten sind bereits werksseitig vorgesehen. Beim Transit mit kurzem Radstand ist der Rahmen leiterartig aufgebaut. Die Auflagegewichte werden von 7 Querträgern verkraftet. Bei den Modellen mit langem Radstand ist der Rahmen in der besonders tragkräftigen Kreuzformkonstruktion ausgeführt.

VEIKL.com

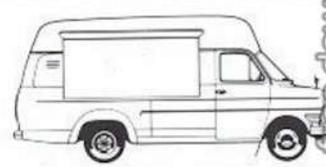
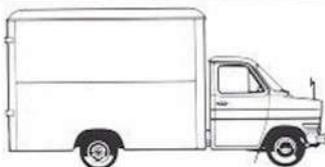
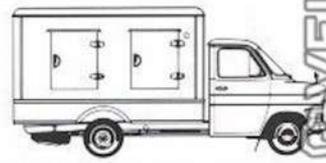
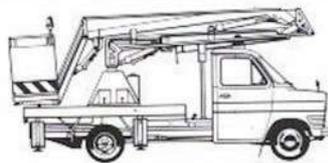
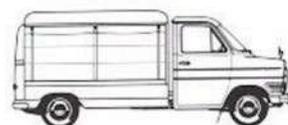
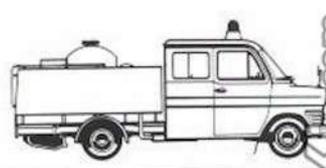
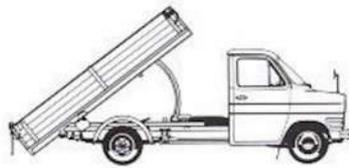
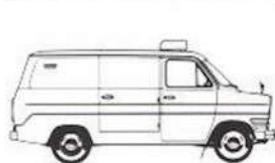
free download from

Für jede Transportaufgabe den passenden Aufbau.

Ganz gleich, ob Sie Möbel transportieren oder Feuer löschen, Tiefkühlkost fahren oder Mannschaften befördern, auf dem Transit-Fahrgestell hat jeder Aufbau Platz.

Ihre speziellen Transportprobleme werden auf Anfrage bei Ford von einer Sonderfahrzeug-Abteilung

konstruktiv durchdacht, um im Rahmen der gegebenen Möglichkeiten eine geeignete Lösung zu erarbeiten. Namhafte Aufbau-lieferanten stellen einzeln oder in kleinen Serien spezielle Ein- oder Aufbauten her, die auch Ihren Transportaufgaben Rechnung tragen werden.

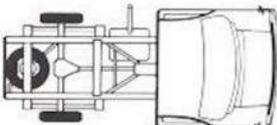
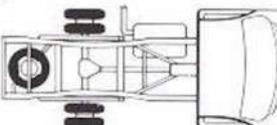
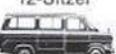


VEIKL.com
free download from

Das „Transporter-nach-Maß“-System auf einen Blick. Ein Transit löst bestimmt auch Ihr Transportproblem.

Auf dieser Seite haben Sie den besten Überblick über das Transit-Programm. Vom Transit gibt es 41 Grundmodelle in 6 Nutzlast-

klassen, mit fünf verschiedenen Motoren, 2 Radständen und 14 Türkombinationen. Einer davon ist bestimmt richtig für Sie.

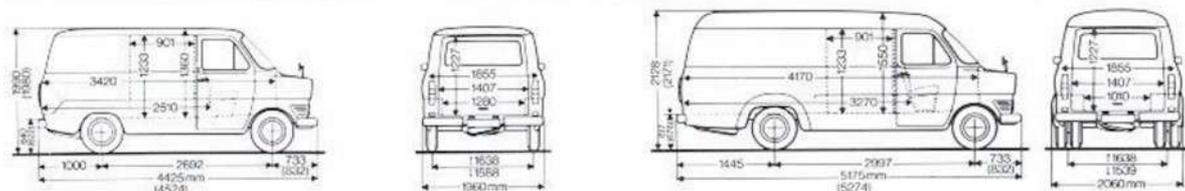
| 2 Radstände |  2,70 m | | |  3,00 m | | |
|------------------------------|---|--|--|---|--|---|
| 5 Motoren | Benzin: Standard 1,5 l/60 PS Diesel: 2,4 l/51 PS* | Benzin: Standard 1,5 l/60 PS gegen Aufpreis 1,7 l/65 PS Diesel: 2,4 l/51 PS* | Benzin: Standard 1,7 l/65 PS gegen Aufpreis 2,0 l/75 PS Diesel: 2,4 l/62 PS | Benzin: Standard 1,7 l/65 PS gegen Aufpreis 2,0 l/75 PS Diesel: 2,4 l/62 PS | | |
| 6 Nutzlastklassen | FT 75 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Kastenwagen |  |  |  |  |  |  |
| Großraumkastenwagen* | |  | | |  | |
| Kombiwagen |  |  |  |  |  |  |
| Bus | | 9-Sitzer  | | 15-Sitzer  | | |
| | | 12-Sitzer  | | | | |
| Ganzstahlpritsche | |  |  | | | |
| Pritsche | |  |  |  |  |  |
| Pritsche mit Doppelkabine | |  |  |  |  |  |
| Fahrgestell mit Fahrerhaus | |  |  |  |  |  |
| Fahrgestell mit Doppelkabine | |  |  |  |  |  |

*Nicht mit Dieselmotor lieferbar

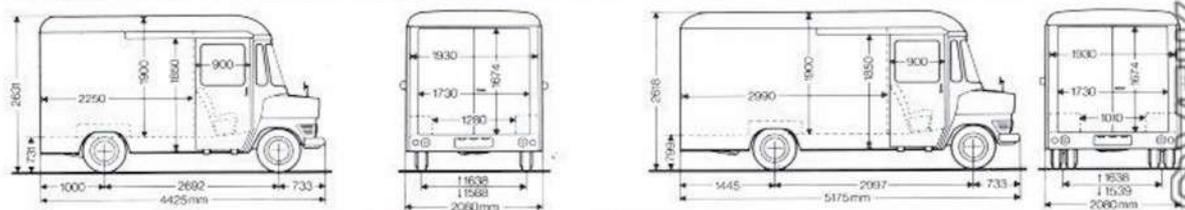
* Wahlweise gegen Aufpreis 2,4 l/62 PS Dieselmotor

Daten und Maße des Transit.

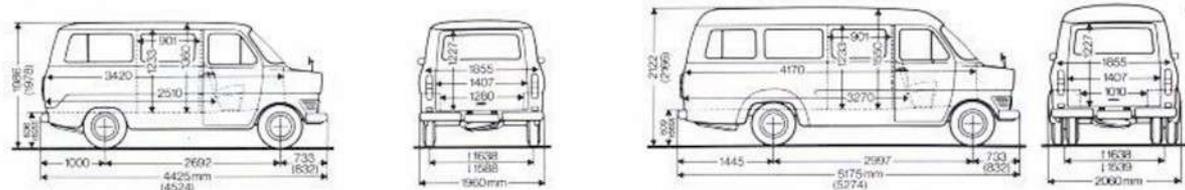
| Kastenwagen | Benzin | | | | | | Diesel | | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 75 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 | FT 75 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,5/60 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/51 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 |
| Leergewicht kg | 1245 | 1240 | 1290 | 1450 | 1470 | 1475 | 1390 | 1395 | 1475 | 1600 | 1610 | 1620 |
| Nutzlast kg | 750 | 1000 | 1345 | 1300 | 1530 | 1775 | 605 | 955 | 1160 | 1150 | 1390 | 1630 |
| Gesamtgewicht kg | 1995 | 2240 | 2635 | 2750 | 3000 | 3250 | 1995 | 2350 | 2635 | 2750 | 3000 | 3250 |



| Großraum-Kastenwagen | Benzin | |
|----------------------|--------|--------|
| | FT 100 | FT 150 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,7/65 |
| Leergewicht kg | 1530 | 1740 |
| Nutzlast kg | 890 | 1510 |
| Gesamtgewicht kg | 2450 | 3250 |



| Kombi | Benzin | | | | | | Diesel | | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 75 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 | FT 75 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,5/60 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/51 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 |
| Leergewicht kg* | 1250 | 1255 | 1300 | 1470 | 1525 | 1530 | 1400 | 1400 | 1490 | 1625 | 1670 | 1675 |
| Nutzlast kg* | 745 | 985 | 1335 | 1280 | 1475 | 1720 | 660 | 950 | 1145 | 1125 | 1330 | 1575 |
| Gesamtgewicht kg | 1995 | 2240 | 2635 | 2750 | 3000 | 3250 | 2060 | 2350 | 2635 | 2750 | 3000 | 3250 |



Die Abmessungen in den Maßzeichnungen entsprechen den Nutzlastklassen FT 100 bzw. FT 130; jeweils unbeladen. Sämtliche Nutzlastangaben basieren auf der Standardausführung. Die Werte in Klammern () gelten für den Transit Diesel.

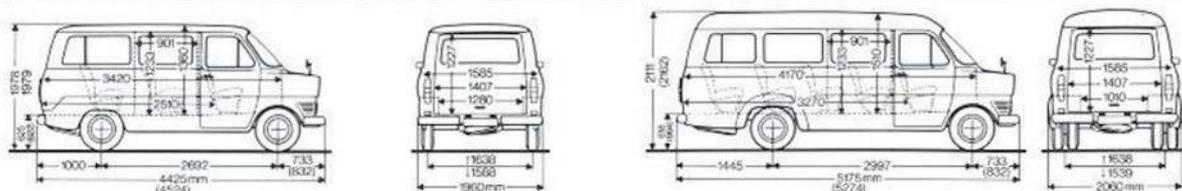
* mit Sitzen im Laderaum.

VEIKL.com

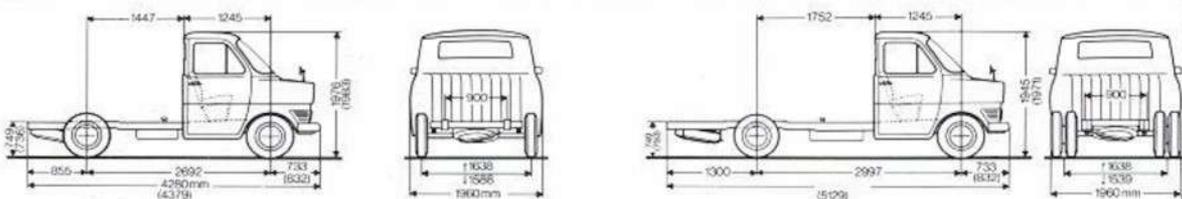
free download from

Daten und Maße des Transit.

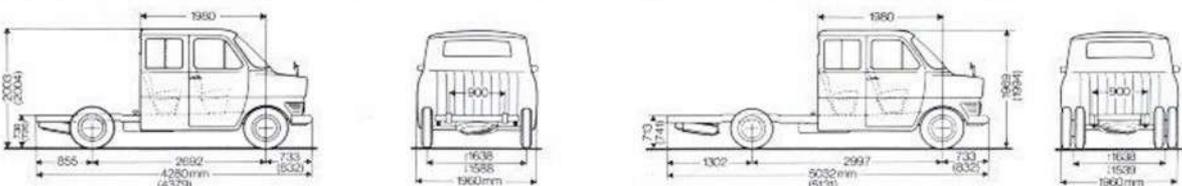
| Bus | Benzin | | | Diesel | | |
|------------------|-------------|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| | FT 9-Sitzer | FT 12-Sitzer | FT 15-Sitzer | FT 9-Sitzer | FT 12-Sitzer | FT 15-Sitzer |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,5/60 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/51 | 2,4/62 |
| Leergewicht kg | 1290 | 1415 | 1710 | 1445 | 1570 | 1840 |
| Nutzlast kg * | 860 | 985 | 1125 | 755 | 905 | 1110 |
| Gesamtgewicht kg | 2150 | 2400 | 2835 | 2200 | 2475 | 2950 |



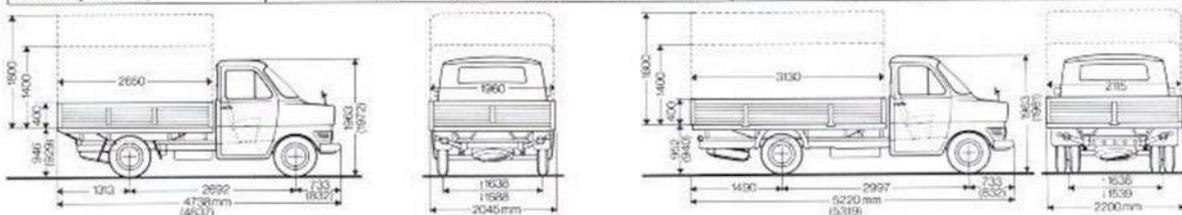
| Fahrgestell mit Fahrerhaus | Benzin | | | | | Diesel | | | | |
|--------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 |
| Fahrgestellgewicht mit Fhs. kg | 1090 | 1140 | 1265 | 1280 | 1295 | 1255 | 1335 | 1425 | 1430 | 1440 |
| Fahrgestell-Tragfähigkeit kg | 1200 | 1430 | 1485 | 1720 | 1955 | 1095 | 1235 | 1325 | 1570 | 1810 |
| Gesamtgewicht kg | 2290 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 | 2350 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 |



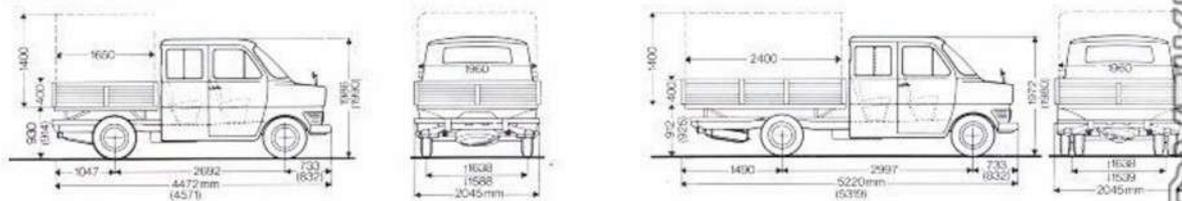
| Fahrgestell mit Doppelkabine | Benzin | | | | | Diesel | | | | |
|----------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 |
| Fahrgestellgw. mit Dopp.-Kab. kg | 1200 | 1250 | 1345 | 1360 | 1375 | 1360 | 1445 | 1505 | 1510 | 1520 |
| Fahrgestell-Tragfähigkeit kg | 1090 | 1320 | 1405 | 1640 | 1875 | 990 | 1125 | 1245 | 1490 | 1730 |
| Gesamtgewicht kg | 2290 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 | 2350 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 |



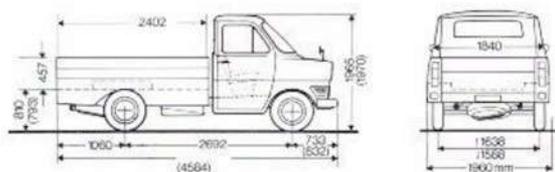
| Pritsche | Benzin | | | | | Diesel | | | | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 |
| Leergewicht kg | 1290 | 1335 | 1500 | 1510 | 1520 | 1450 | 1530 | 1655 | 1660 | 1670 |
| Nutzlast kg* | 1000 | 1235 | 1250 | 1490 | 1730 | 900 | 1040 | 1095 | 1340 | 1580 |
| Gesamtgewicht kg | 2290 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 | 2350 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 |



| Pritsche mit Doppelkabine | Benzin | | | | | Diesel | | | | |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 | FT 100 | FT 125 | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 | 2,4/62 |
| Leergewicht kg | 1355 | 1400 | 1535 | 1550 | 1560 | 1510 | 1590 | 1690 | 1700 | 1705 |
| Nutzlast kg* | 935 | 1170 | 1215 | 1450 | 1690 | 840 | 980 | 1060 | 1300 | 1545 |
| Gesamtgewicht kg | 2290 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 | 2350 | 2570 | 2750 | 3000 | 3250 |



| Ganzstahlpritsche | Benzin | | Diesel | |
|-------------------|--------|--------|--------|--------|
| | FT 100 | FT 125 | FT 100 | FT 125 |
| Motor l/PS | 1,5/60 | 1,7/65 | 2,4/51 | 2,4/62 |
| Leergewicht kg | 1340 | 1375 | 1490 | 1570 |
| Nutzlast kg* | 1000 | 1195 | 860 | 1000 |
| Gesamtgewicht kg | 2340 | 2570 | 2350 | 2570 |



Die Abmessungen in den Maßzeichnungen entsprechen den Nutzlastklassen FT 100 bzw. FT 130; jeweils unbeladen. Sämtliche Nutzlastangaben basieren auf der Standardausführung. Die Werte in Klammern () gelten für den Transit Diesel.

*Entsprechend der Lastverteilung

| | FT 75 | | FT 100 | | FT 125 | |
|--------------------------------------|---|--|--|--|--|--|
| | serienmäßig | wahlweise ¹⁾ | serienmäßig | wahlweise ¹⁾ | serienmäßig | wahlweise ¹⁾ |
| Benzinmotoren | 1,5 l/V4 | 1,5 l/V4 | 1,5 l/V4 | 1,7 l/V4 | 1,7 l/V4 | 2,0 l/V4 |
| Hubraum | 1 488 ccm | 1 488 ccm | 1 488 ccm | 1 688 ccm | 1 688 ccm | 1 996 ccm |
| Bohrung x Hub | 90 x 58,86 mm | 90 x 58,86 mm | 90 x 58,86 mm | 90 x 66,80 mm | 90 x 66,80 mm | 93,7 x 72,40 mm |
| Max. Leistung | 60 PS | 60 PS | 60 PS | 65 PS | 65 PS | 75 PS |
| bei | 4 500 U/min | 4 500 U/min | 4 800 U/min | 4 800 U/min | 4 800 U/min | 4 500 U/min |
| Max. Drehmoment | 11,4 mkg | 11,4 mkg | 11,4 mkg | 12,9 mkg | 12,9 mkg | 14,0 mkg |
| bei | 2 400 U/min | 2 400 U/min | 2 400 U/min | 2 400 U/min | 2 400 U/min | 2 750 U/min |
| Verdichtung | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 |
| Verbrauch auf 100 km (nach DIN) | 10,0 l | 10,0 l | 10,5 l | 11,1 l | 11,1 l | 10,8 l |
| Höchst- u. Dauer- geschwindigkeit | 110 km/h | 110 km/h | 120 km/h | 120 km/h | 120 km/h | 125 km/h |
| Kraftübertragung | Getriebe: 4 Gänge, vollsynchronisiert, Mittelschaltung, Kardanwelle: geteilt (FT 75 und FT 100). Hinterachse: Hypoid-Verzahnung. | | | | | |
| Übersetzungen* | 4,63 : 1 | 5,14 : 1 ¹⁾ 5,83 : 1 ²⁾ 5,14 : 1 ³⁾ | 4,63 : 1 ¹⁾ 5,14 : 1 ²⁾ 5,14 : 1 ³⁾ | 5,14 : 1 ¹⁾ 5,83 : 1 ²⁾ 5,14 : 1 ³⁾ | 5,14 : 1 ¹⁾ 5,83 : 1 ²⁾ 5,14 : 1 ³⁾ | 5,14 : 1 ¹⁾ 5,83 : 1 ²⁾ 4,63 : 1 ³⁾ |
| Max. Steigfähigkeit 1. Gang | 27% | | 28% | | 26% | |
| Bremsen | Fußbremse: Trommelbremse hydraulisch, Zweikreisbremssystem. Handbremse: mechanisch. | | | | | |
| Radstand | 2 692 mm | | 2 692 mm | | 2 692 mm | |
| Spurbreite | vorn hinten | | vorn hinten | | vorn hinten | |
| | 1 588 mm 1 588 mm | | 1 588 mm 1 588 mm | | 1 588 mm 1 588 mm | |
| Wendekreis | 11,0 m | | | | | |
| Lenkung | Ford-Kugelumlauf lenkung | | | | | |
| Achslast | vorn/hinten | | vorn/hinten | | vorn/hinten | |
| | 1060/1170 kg | | 1060/1340 kg | | 1060/1650 kg | |
| Anhängelasten | gebremst ungebremst | | gebremst ungebremst | | gebremst ungebremst | |
| | 640 kg 500 kg | | 1 000 kg 500 kg | | 1 135 kg 485 kg | |
| Bereifung | schlauchlos 5 x 7,00-14 (6 PR) | | 5 x 7,75-14 (6 PR) 5 x 7,50 x 14 8 PR C* | | 5 x 7,75-14 (6 PR) 5 x 7,50 x 14 8 PR C* | |
| | 5 x 7,00-14 (6 PR) | | 5 x 7,75-14 (6 PR) 5 x 7,50 x 14 8 PR C* | | 5 x 205 R-14 C (6 PR) | |
| Tankinhalt | 42 l | | 42 l | | 42 l | |

| | FT 130 | | FT 150 | | FT 175 | |
|--------------------------------------|--|--|--|--|--|-------------------------|
| | serienmäßig | wahlweise ¹⁾ | serienmäßig | wahlweise ¹⁾ | serienmäßig | wahlweise ¹⁾ |
| Benzinmotoren | 1,7 l/V4 | 2,0 l/V4 | 1,7 l/V4 | 2,0 l/V4 | 1,7 l/V4 | 2,0 l/V4 |
| Hubraum | 1 688 ccm | 1 996 ccm | 1 688 ccm | 1 996 ccm | 1 688 ccm | 1 996 ccm |
| Bohrung x Hub | 90 x 66,80 mm | 93,7 x 72,40 mm | 90 x 66,80 mm | 93,7 x 72,40 mm | 90 x 66,80 mm | 93,7 x 72,40 mm |
| Max. Leistung | 65 PS | 75 PS | 65 PS | 75 PS | 65 PS | 75 PS |
| bei | 4 800 U/min | 4 500 U/min | 4 800 U/min | 4 500 U/min | 4 800 U/min | 4 500 U/min |
| Max. Drehmoment | 12,9 mkg | 14,0 mkg | 12,9 mkg | 14,0 mkg | 12,9 mkg | 14,0 mkg |
| bei | 2 400 U/min | 2 750 U/min | 2 400 U/min | 2 750 U/min | 2 400 U/min | 2 750 U/min |
| Verdichtung | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 | 8,0 : 1 |
| Verbrauch auf 100 km (nach DIN) | 11,1 l | 10,8 l | 11,7 l | 11,4 l | 12,9 l | 12,6 l |
| Höchst- u. Dauer- geschwindigkeit | 113 km/h | 120 km/h | 113 km/h | 120 km/h | 113 km/h | 120 km/h |
| Kraftübertragung | Getriebe: 4 Gänge, vollsynchronisiert, Mittelschaltung, Kardanwelle: geteilt. Hinterachse: Hypoid-Verzahnung. | | | | | |
| Übersetzungen* | 5,14 : 1 ¹⁾ 5,83 : 1 ²⁾ | 4,63 : 1 ¹⁾ 5,14 : 1 ²⁾ | 5,14 : 1 ¹⁾ 5,83 : 1 ²⁾ 6,17 : 1 ³⁾ | 4,63 : 1 ¹⁾ 5,14 : 1 ²⁾ 6,17 : 1 ³⁾ | 5,83 : 1 | 5,14 : 1 |
| Max. Steigfähigkeit 1. Gang | 26% | | 24% | | 26% | |
| Bremsen | Fußbremse: Trommelbremse hydraulisch, Zweikreisbremssystem. Handbremse: mechanisch. | | | | | |
| Radstand | 2 997 mm | | 2 997 mm | | 2 997 mm | |
| Spurbreite | vorn hinten | | vorn hinten | | vorn hinten | |
| | 1 638 mm 1 539 mm | | 1 638 mm 1 539 mm | | 1 638 mm 1 539 mm | |
| Wendekreis | 11,7 m | | | | | |
| Lenkung | Ford-Kugelumlauf lenkung | | | | | |
| Achslast | vorn/hinten | | vorn/hinten | | vorn/hinten | |
| | 1060/2020 kg | | 1060/2240 kg | | 1060/2340 kg | |
| Anhängelasten | gebremst ungebremst | | gebremst ungebremst | | gebremst ungebremst | |
| | 1 200 kg 600 kg | | 1 200 kg 600 kg | | 1 200 kg 600 kg | |
| Bereifung | schlauchlos 7 x 6,50-14 (6 PR) | | 7 x 6,50-14 (6 PR) 7 x 7,50-14 (6 PR)* | | 7 x 6,50 x 14 (6 PR "C") 7 x 6,50 x 14 (6 PR "C") | |
| Tankinhalt | 68 l | | 68 l | | 68 l | |

¹⁾ für Großraum-Kastenwagen und Fahrgestell mit Windlauf.

²⁾ bei Kastenwagen und Kombi (und 9- und 15-Sitzer-Bus).

³⁾ bei allen Pritschen, Doppelkabinen und Fahrgestell mit Fahrerhaus.

⁴⁾ Angegeben sind die Übersetzungen der Grundausstattung.

Über wahlweise (ohne Aufpreis) verfügbare Übersetzungen unterrichtet Sie der Ford-Händler.

¹⁾ bei Großraum-Kastenwagen.

²⁾ bei 12-Sitzer-Bus.

³⁾ bei Kastenwagen, Kombi, 9-Sitzer-Bus.

⁴⁾ gegen Aufpreis.

Transit Diesel

| | | FT 75 [†] | FT 100 [†] | FT 125 |
|--|--|--------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|
| Dieselmotoren (Reihenmotor) | | 2,4 l/l-4 | 2,4 l/l-4 | 2,4 l/l-4 |
| | Hubraum | 2 358 ccm | 2 358 ccm | 2 358 ccm |
| | Bohrung x Hub | 93,67 x 85,60 mm | 93,67 x 85,60 mm | 93,67 x 85,60 mm |
| | Max. Leistung | 51 PS | 51 PS | 62 PS |
| | bei | 3 600 U/min | 3 600 U/min | 3 600 U/min |
| | Max. Drehmoment | 11,3 mkg | 11,3 mkg | 13,3 mkg |
| | bei | 2 750 U/min | 2 750 U/min | 2 750 U/min |
| | Verdichtung | 21,5 : 1 | 21,5 : 1 | 21,5 : 1 |
| | Kraftstoffverbrauch auf 100 km (nach DIN) | 9,5 l | 9,6 l | 10,0 l |
| | Höchst- und Dauergeschwindigkeit | 97,0 km/h | 97,0 km/h | 100,0 km/h |
| Kraftübertragung | Getriebe: 4 Gänge, vollsynchronisiert, Mittelschaltung, Kardanwelle: geteilt (FT 75 und FT 100) Hinterachse: Hypoid-Verzahnung. | | | |
| Hinterachsübersetzungen* | a) Kastenwagen, Kombi, 9-Sitzer-Bus b) Fahrgestell, Pritsche, 12-Sitzer-Bus | 4,44 : 1 — | 4,44 : 1 5,14 : 1 | 4,63 : 1 5,14 : 1 |
| Max. Steigfähigkeit 1. Gang | a) Kastenwagen, Kombi, 9-Sitzer-Bus b) Fahrgestell, Pritsche, 12-Sitzer-Bus | 31,5% — | 26,1% 29,2% | 27,4% 31,3% |
| Bremsen | Fußbremse: Trommelbremse hydraulisch, Zweikreisbremssystem. Handbremse: mechanisch. | | | |
| Radstand | 2 692 mm | | 2 692 mm | 2 692 mm |
| Spurbreite | vorn | 1 638 mm | 1 638 mm | 1 638 mm |
| | hinten | 1 588 mm | 1 588 mm | 1 588 mm |
| Wendekreis | 11 m | | 11 m | 11 m |
| Lenkung | Ford-Kugelumlauf lenkung | | | |
| Achslast | vorn/hinten | 1 150/1 170 kg | 1 150/1 340 kg | 1 250/1 650 kg |
| Anhängelast | gebremst | 640 kg | 1 000 kg | 1 135 kg |
| | ungebremst | 500 kg | 500 kg | 485 kg |
| Bereifung | schlauchlos 5fach Kastenwagen, Kombi, 12-Sitzer-Bus 9-Sitzer-Bus Fahrgestell, Pritsche | 7,00-14 (6 PR) | 7,75-14 C (6 PR) 7,75-14 C (6 PR) | 205 R-14 C (6 PR) 7,75-14 C (6 PR) |
| Tankinhalt | 42 l | | 42 l | 42 l |

Transit Diesel

| | | FT 130 | FT 150 | FT 175 |
|--|---|----------------------------------|---------------------------|---------------------|
| Dieselmotoren (Reihenmotor) | | 2,4 l/l-4 | 2,4 l/l-4 | 2,4 l/l-4 |
| | Hubraum | 2 358 ccm | 2 358 ccm | 2 358 ccm |
| | Bohrung x Hub | 93,67 x 85,60 mm | 93,67 x 85,60 mm | 93,67 x 85,60 mm |
| | Max. Leistung | 62 PS | 62 PS | 62 PS |
| | bei | 3 600 U/min | 3 600 U/min | 3 600 U/min |
| | Max. Drehmoment | 13,3 mkg | 13,3 mkg | 13,3 mkg |
| | bei | 2 750 U/min | 2 750 U/min | 2 750 U/min |
| | Verdichtung | 21,5 : 1 | 21,5 : 1 | 21,5 : 1 |
| | Kraftstoffverbrauch auf 100 km (nach DIN) | 10,1 l | 10,2 l | 10,3 l |
| | Höchst- und Dauergeschwindigkeit | 100,0 km/h | 92,0 km/h | 82,0 km/h |
| Kraftübertragung | Getriebe: 4 Gänge, vollsynchronisiert, Mittelschaltung Kardanwelle: geteilt Hinterachse: Hypoid-Verzahnung. | | | |
| Hinterachsübersetzungen* | a) Kastenwagen, Kombi b) 15-Sitzer-Bus c) Fahrgestell, Pritsche | 4,63 : 1 5,14 : 1 5,14 : 1 | 5,14 : 1 — 5,83 : 1 | 5,83 : 1 — — |
| Max. Steigfähigkeit 1. Gang | a) Kastenwagen, Kombi b) 15-Sitzer-Bus c) Fahrgestell, Pritsche | 26,3% 27,2% 29,2% | 26,7% — 30,0% | 27,8% — 27,8% |
| Bremsen | Fußbremse: Trommelbremse hydraulisch, Zweikreisbremssystem. Handbremse: mechanisch. | | | |
| Radstand | 2 997 mm | | 2 997 mm | 2 997 mm |
| Spurbreite | vorn | 1 638 mm | 1 638 mm | 1 638 mm |
| | hinten | 1 539 mm | 1 539 mm | 1 539 mm |
| Wendekreis | 11,7 m | | 11,7 m | 11,7 m |
| Lenkung | Ford-Kugelumlauf lenkung | | | |
| Achslast | vorn/hinten | 1 250/2 020 kg | 1 250/2 240 kg | 1 250/2 340 kg |
| Anhängelast | gebremst | 1 200 kg | 1 200 kg | 1 200 kg |
| | ungebremst | 600 kg | 600 kg | 600 kg |
| Bereifung | schlauchlos 7fach | 7,50-14 (6 PR) | 7,50-14 (6 PR) | 7,50-14 C (6 PR) |
| Tankinhalt | 68 l | | 68 l | 68 l |

* Angegeben sind die Übersetzungen der Grundausstattung.
Über wahlweise (ohne Aufpreis) verfügbare Übersetzungen unterrichtet Sie der Ford-Händler.

[†] Wahlweise gegen Aufpreis 2,4 l/62 PS Dieselmotor.

Ford weist den Weg
zum wirtschaftlichen Transport



free download from  **VEIKL**.com
Ford-Werke Aktiengesellschaft, Köln, Werbearbeitung. Technische Angaben und Angaben über Lieferumfang sind unverbindlich. Änderungen bleiben vorbehalten.