

---

## Der Ford-Transit als Freizeitmobil: 60 Jahre Konkurrent

Von Gerhard Prien

Irgendwie sind die Mitarbeiter von Ford ja zu bedauern. Da bauen die Kölner nun seit mehr als sechs Jahrzehnten ein Fahrzeug, das seither im direkten Wettbewerb zum VW Bus steht. Aber das Leben ist ungerecht. Wenn es um Freizeit-Fahrzeuge geht, schaut die Sache so aus: Der Bulli ist Kult und der Transit, jetzt schon seit Jahrzehnten, immer nur undankbarer zweiter Sieger.

Im Jahr 1953 präsentiert Ford ihren Eilfrachter FK 1000. Damit legen die Rheinländer den Grundstein für eine der erfolgreichsten Transporter-Baureihen: den Ford Transit. Er hat nicht nur als Nutzfahrzeug für Handwerker oder Obst- und Gemüsehändler, sondern auch als Freizeit-Fahrzeug Karriere gemacht.

Der FK 1000 (FK steht für Ford Köln, die Ziffer 1000 für 1000 kg Nutzlast) kommt als erster Ford-Transporter auf den Markt. Die Zielvorgaben des Chef-Ingenieurs von Ford, Alfred Häsner, sind klar formuliert: Der Transporter soll möglichst kompakt ausfallen, außerdem soll er eine große Ladekapazität und eine möglichst hohe Nutzlast aufweisen. Die Karosserie des FK 1000 stammt von der Heilbronner Firma Drauz, die Endmontage erfolgt in Köln. Als Antriebsaggregat kommt ein 1,2 Liter Benziner mit 38 PS zum Einsatz. Er ist – anders als beim VW Bus – als Frontmotor eingebaut und treibt die Hinterräder an. Sieben Jahre später kommt 1960 dann ein komplett überarbeitetes Modell auf den Markt. Es trägt erstmals die Zusatzbezeichnung „Taunus Transit“ und begründet damit die legendäre Baureihe.

Ungefähr zeitgleich startet der Transit seine Karriere als Freizeit-Mobil. Auch wenn es das erste Reisemobil von Westfalia auf Ford-Basis Ende der 1950-er Jahre nur auf eher bescheidene Stückzahlen bringt. Die Wohneinrichtung baut Westfalia seinerzeit nicht nur für den Ford, sondern auch für Transporter von Hanomag, Mercedes-Benz und Opel. Die Ausstattung ist aufwändiger als bei den VW-Ausbauten. Es gibt einen zweiflammigen Gaskocher, ein Kühlschranks ist an Bord und auf Wunsch gibt es sogar eine Gasheizung. Eine weitere Sonderausstattung stellt das sogenannte Dormobil-Dach dar, ein seitlich angeschlagenes Aufstelldach mit zwei Falbetten. Im Jahr 1965 wird die Produktion des FK 1000 eingestellt, die Entwicklung eines Nachfolgers steht an.

Ein „europäischer“ Transporter kommt

Die Konzern-Zentrale in Detroit sieht in der parallelen Entwicklung zweier Lieferwagen durch Ford Europa (in Großbritannien) und Ford Deutschland (in Köln) nur wenig Sinn. Mit dem „Project Redcap“ verordnet die amerikanische Mutter die gemeinsame Entwicklung eines europäischen Transporters. Nach einigen Verzögerungen gelangen aus den USA erste Zeichnungen nach England. Sie zeigen, wie der neue „europäische“ Lieferwagen nach Vorstellung der Amerikaner aussehen sollte: Wie eine Kreuzung aus einem amerikanischem Großraum-Van und dem eher barock gestylten Ford Cortina.

Erstmals präsentiert wird das neue Modell kurz vor Weihnachten, am 4. Dezember 1966. Der Transit bietet mehr Platz als sein Vorgänger und auch mehr als sein Wettbewerber, der VW Bus. Damit entspricht er den Erwartungen des Publikums. Während der erste Transit ein Frontlenker war, der von seinen Abmessungen her etwa dem VW Bus entsprach, sind alle Modelle der zweiten Generation Kurzhauber. Das heißt mit dem Antriebsaggregat unter einer kurzen Haube und vor der Fahrersitzreihe angeordnet. Durch den vorne eingebauten Motor bieten die Transits eine große und vor allem ebene Ladefläche. Ein deutliches Unterscheidungsmerkmal zum VW Transporter, der noch bis

---

1990 den Motor im Heck hat, woraus unterschiedlich hohe Böden im Innenraum resultieren.

Die platzsparenden V-Motoren stammen aus den Pkw-Modellreihen von Ford. Sie stehen mit 1183, 1498 und 1699 ccm Hubraum als Antriebsaggregate zur Verfügung. Den robusten 1966-er Transit gibt es mit zwei verschiedenen Radständen und in sechs Typenreihen (Nutzlastklassen). Der Kleinste heißt wegen seiner 600 kg Nutzlast FT 600, der Größte mit langem Radstand und 1,7 Liter-Motor ist der FT 1750 mit beinahe dreifacher Nutzlast. Rund 20 verschiedene Varianten sind damals zu haben: Kastenwagen, Kombi mit Verglasung, Hochpritsche, Bus, Großraumkasten, Tiefpritsche, Panoramabus und Doppelkabine. Hinzu kommen allein beim Kastenwagen 18 verschiedene Türkombinationen!

Aus dem Nutzfahrzeug wird ein „Reise“-Mobil

Der Transit ist robust und langlebig. Auch die Hippies und Blumenkinder entdecken ihn als praktisches Spielmobil und Transportmittel für Fahrten zu Konzerten, Demos, Festivals und Happenings. Schauspielerin Eva Renzi sorgt in den siebziger Jahren mit einer Indien-Reise im grasgrünen Transit für Schlagzeilen. Und auch Richard Branson erinnert sich gern an den Tag, als ein bunt gescheckter Transit vor seinem Haus hält. Ein junger Musiker besucht im November 1971 mit seinem Transporter den damals 23-jährigen Plattenproduzenten Richard Branson. Mike Oldfield entsteigt dem klapprigen Ford, den Kopf voller Songs. Einer davon ist „Tubular Bells“, der erste Hit für Bransons noch jungfräuliches Plattenlabel Virgin.

Die erste Revision

Im Jahre 1970 kommt die erste große Revision des Transit. Ins Auge springt vor allem sein neuer Kühlergrill. Neu sind ein Zweiliter V4 mit 70 PS und ab 1972 ein 2,4 Liter großer Dieselmotor. Der steht mit 51 oder 62 PS in den Preislisten. Für den Diesel braucht der Transit eine um zehn Zentimeter verlängerte Front, ebenso liebevoll wie spöttisch „Schweineschnauze“ genannt. Ford ändert die Modellbezeichnungen, aus dem FT 1500 wird beispielsweise der FT 150. Ab 1974 gibt es ab Werk Scheibenbremsen vorn und einen Bremskraftverstärker, außerdem Dreipunktgurte für Fahrer und Beifahrer. Und in den 70-er Jahren gibt es von Westfalia mit den Namen Chiemsee und Wannsee Ausbausätze für den Transit. Sie machen den Transporter mit der Pflaume am Grill zum echten Reisemobil. Nach mehr als 1,1 Millionen gebauten Fahrzeuge geht zum Jahreswechsel 1977/78 die Ära der ersten gesamteuropäischen Transit-Baureihe zu Ende.

Die dritte Generation des Transit kommt 1978. Sie ist optisch erkennbar an der geänderten Frontpartie mit längerer Motorhaube, Halogen-Scheinwerfern, seitlich integrierten Blinker und geänderten Heckleuchten. Die betagten V 4-Motoren werden durch moderne Reihen-Vierzylinder OHC-Motoren mit 1,6 l (65 PS) sowie 2,0 l (78 PS) und – auf Wunsch – einen 100 PS starken Dreiliter V6 ersetzt.

In 37 verschiedenen Aufbauvarianten kann der Transit geliefert werden. Als Bus mit neun, zwölf oder 15 Sitzen, als Kombi, Kastenwagen oder als Pritsche. Neu ist das Transit Clubmobil, ein echtes Freizeitmobil. Mit einer entsprechenden Ausstattung: Das Fahrzeug verfügt über Breitreifen auf Alufelgen, Frontspoiler, getönte Scheiben, Servolenkung, drehbaren Fahrer- und Beifahrersitz, ein Bullauge im hinteren Seitenbereich, eine Innenausstattung komplett aus Teppichvelours sowie außen mit Metallclack und Glashubdach. Das Clubmobil ist ein echter Hingucker. Erstmals nimmt Ford auch Aufbauten von Fremdherstellern mit in die Werbung auf. Ein deutliches Zeichen dafür, dass die Kölner ihre Aktivitäten im Bereich Freizeit-Fahrzeuge massiv verstärken. Ein Resultat der Bemühungen ist das ab Anfang 1982 verfügbare Hymer-Car auf Basis des

---

Transit.

### Neuer Selbstzünder

Im 1984 kommt ein Direkteinspritzer-Dieselmotor ins Programm: Ein 2,5 Liter-Reihenvierzylinder mit 50 kW (68 PS) und, gegenüber dem Vormodell, um fast ein Viertel reduziertem Verbrauch. Außerdem ist, Tusch, ein Produktionsrekord zu feiern: Am 25. Juli 1985 rollt der zweimillionste Transit aus europäischer Produktion vom Band.

Im Jahr 1985 gewinnen die Kölner die Firma Westfalia als neuen, aber durchaus bekannten Ausbaupartner. Gemeinsam mit den Spezialisten für Freizeit-Fahrzeuge aus Rheda-Wiedenbrück entwickelt man den „Nugget“, der 1986 auf den Markt kommt. Das Goldstück rollt mit aufstellbarem (garagentauglichem) Schlafdach oder Hochdach zu den Kunden und bietet so bis zu vier Schlafplätze. Die Ausstattung ist typisch für die Klasse: Zwei-Flamm-Kocher, Spüle, Kühlschrank, Stauraum. Und: Mit Spirituskocher kann der Nugget auch als Pkw zugelassen werden.

Ganz neu ist die Zusammenarbeit mit Ford für Westfalia nicht. Schließlich gab es bereits in den siebziger Jahren Einrichtungen für Transporter mit der Pflaume am Kühlergrill. Vier Jahre später folgt das Multifunktionsfahrzeug „Euroline“. Mit ihm will Ford dem VW Multivan Kunden abspenstig machen. Überhaupt heißt der ewige Konkurrent für die Kölner, speziell bei den Freizeit-Fahrzeugen, immer wieder – und immer noch – Volkswagen. An den Erfolg der Wolfsburger (bzw. Hannoveraner) in diesem Segment konnten die Kölner jedoch bis heute, trotz aller Bemühungen, nicht wirklich heran kommen.

### Der Transit aus dem Windkanal

Eine völlig neu entworfene Transit-Generation kommt 1986. Bei ihr spielt erstmals die Aerodynamik eine entscheidende Rolle. Etliche Stunden im Windkanal sorgen für eine glattflächige, keilförmige Frontpartie. Die Kastenwagen bringen es auf einen Luftwiderstandsbeiwert von 0,37. Transit-typisch bleibt die Vielfalt: Alle Modelle sind mit zwei Radständen (2815 mm und 3020 mm) zu haben, die Pritschen- und Fahrgestell-Ausführungen zusätzlich mit verlängerten Rahmen (mit 3472 mm Radstand). Und: Die Fahrgestelle werden erstmals auch als Windläufe angeboten.

Mit dem 1991 fälligen Facelift kommen beim Transit wieder neue Diesel-Motoren ins Spiel. Zwei Saugervarianten des 2,5 Liter-Triebwerks mit 70 und 80 PS sind verfügbar, erstmals ist eine turbogeladene Version mit 100 PS lieferbar. Der einzig verfügbare 2,0 Liter-Benziner mit 72 kW / 98 PS wird ab 1991 nur mit geregelter Katalysator ausgeliefert. Erstmals wird auch, ein Novum in der Transporterklasse, ein ABS als Wunschausstattung angeboten.

Das 1994-er Facelift zeigt wieder den für Ford typischen oval ausgeführten Kühlergrill. Und bringt einen Fahrer-Airbag, ein Beifahrer-Airbag ist als Wunschausstattung lieferbar. Dazu gibt es Gurtstraffer und -stopper für die äußeren Vordersitze.

### Die fünfte Generation

Nach zehn Jahren Laufzeit ist die vierte Generation des Transit trotz ständiger technischer Anpassungen etwas in die Jahre gekommen. Die Ingenieure bei Ford machen sich also im Jahre 1996 an die Konstruktion einer neuen Baureihe. Die wird im Jahr 2000 – nach vier Millionen gebauter Transit – präsentiert. Sie bietet reichlich Auswahl: Zum Heckantrieb kommt erstmals in der Geschichte des Transit auch Frontantrieb hinzu, drei Radstände gibt es, zahlreiche Aufbauvarianten, vier Ladelängen, drei Dachhöhen, dazu eine breite Motorenpalette. Mit dem Frontriebler befriedigt Ford den steigenden Bedarf im Segment der Nutzlastklasse um eine Tonne. Bei den Zwei-Tonnern bevorzugen die

---

Kunden nach wie vor den Hinterradantrieb.

Der Erfolg der fünften Transit-Baureihe kann sich durchaus sehen lassen. Nach seiner Markteinführung im Jahre 2000 heimst der Transit europaweit über 30 nationale und internationale Auszeichnungen ein. Obendrein ist der Transit in den Jahren 2001, 2002 und 2003 europaweit das meistverkaufte Nutzfahrzeug in seiner Klasse.

Der kleine Transit kommt

Mit Markteinführung des Kastenwagens Ford Transit Connect und der Kombiversion Tourneo Connect bringt Ford 2003 die Tugenden der Transit-Baureihe ins Segment der kompakten Transporter. Der Kastenwagen und der Kombi sind sowohl mit langem Radstand und Hochdach als auch mit kurzem Radstand und Normaldach verfügbar.

Zwei neue 2,4-Liter-Duratorq-Turbodieseltriebwerke für die Hecktriebler (mit einem zulässigen Gesamtgewicht bis 4,25 Tonnen) erweiterten ab Modelljahr 2004 das Lieferprogramm. Als „TDE“ entwickelt der Direkteinspritzer 85 kW / 115 PS, als Common-Rail-Triebwerk „TDCi“ leistet er 101 kW / 137 PS. Ein neu entwickeltes Sechs-Gang-Schaltgetriebe ist bei diesen Motoren serienmäßig dabei.

2006 startet die sechste Generation des Transit mit zahlreichen Verbesserungen. Ziel: Noch größere Motorenviefalt, mehr Karosserievarianten und Verbesserungen bei Komfort, Fahreigenschaften und Design. Denn die Kunden im Transporterbereich wollen zunehmend mit Pkw vergleichbare Fahrzeuge, im Innenraum, bei der Ausstattung und den Fahreigenschaften. Die Front des neuen Transit zeigt ein modernes, markanteres Aussehen. Doppelleisten-Frontgrill und neue, vertikal angeordnete Doppelstock-Scheinwerfer in Klarglas-Optik, neue Räder und neue, frische Farben sorgen für eine starke Optik. Kernstück des neu entwickelten Motorenprogramms sind sechs Vierzylinder-Diesel – drei Motoren mit 2,2 Liter Hubraum (Frontantrieb) und drei Maschinen mit 2,4 Liter Hubraum (Heckantrieb).

Zum Caravan Salon 2006 präsentiert Westfalia erstmals den Prototypen Big Nugget mit langem Radstand auf Basis des Transit. Er ist seit langer Zeit das erste von Westfalia selbst entwickelte und auch vermarktete Produkt. Nach Nugget und Big Nugget folgt der Big Nugget XL mit Westfalia-Hochdach. Der Name klingt ein wenig wie ein Menüvorschlag von einer Fast-Food-Karte. Aber er bezeichnet einen als rollendes Appartement ausgestatteten Transit mit Nasszelle, Küche und zwei Doppelbetten. Er ist ein rollendes Apartment. Trotz kompakter Abmessungen (Länge: ca. 5,6 m, Breite: ca 1,9 m, Höhe: ca. 2,8 m) ist der Big Nugget XL voll ausgestattet: Fünf Personen reisen bequem und mit serienmäßigen Dreipunkt-Sicherheitsgurte sicher. Obendrein ist das Dachbett des neuen Hochdaches so konstruiert, dass Wohn- und Schlafraum problemlos zeitgleich genutzt werden können.

Ab Oktober 2007 ist der Transit, bis zum Dreieinhalb-Tonner, auch mit Allradantrieb verfügbar.

Im ersten Halbjahr 2008 werden in Deutschland 3385 Reisemobile mit Ford Transit-Fahrgestellen zugelassen, Das sind 26 Prozent mehr als im entsprechenden Vorjahreszeitraum (2686 Einheiten). Damit hat Ford einen Marktanteil von 23,0 Prozent, was den zweiten Platz in der KBA-Zulassungsstatistik bedeutet. Bei Ford sieht man die Gründe für diese positive Entwicklung bei der im Jahre 2003 gestarteten „Kölner Freizeitoffensive“. Seither stehen bei den Kölnern Transit-Fahrgestelle im Programm, die speziell auf die Bedürfnisse der Reisemobilhersteller abgestimmt sind.

Im Jahre 2008 stehen den Reisemobil-Herstellern zwei Fahrgestellvarianten des Transit zur Verfügung: Zum einen das FT 350-Fahrgestell mit Leiterraum für Front-, Heck- oder

---

Allradantrieb. Es ist wahlweise mit mittlerem (3504 mm) oder mit langem (3954 mm) Radstand verfügbar (bei Heckantrieb für beide Radstände wahlweise mit Einzel- oder Zwillingsbereifung, zwillingsbereift auflastbar auf 3850 kg). Zum anderen das FT 350-Fahrgestell mit Flachboden für Frontantrieb. Es steht exklusiv den Reisemobilherstellern zur Verfügung. Diese Fahrgestellvariante basiert auf dem Chassis des Transit FT 350-Kastenwagen und hat einen ebenen Boden, der rund 100 Millimeter tiefer liegt als das entsprechende Leiterrahmenchassis. Das Flachboden-Fahrgestell ist mit mittlerem (3300 mm) und mit langem (3750 mm) Radstand lieferbar.

Die Ford Transit-Fahrgestelle haben serienmäßig ABS mit elektronischer Bremskraftverteilung (EBD) sowie das elektronische Sicherheits- und Stabilitätsprogramm ESP mit Berganfahr-Assistent an Bord. Nach wie vor hat Ford mit dem Transit Nugget und dem Transit Euroline auch eigene Freizeitfahrzeuge im Programm.

Die siebte Generation des Transit startet im Jahre 2014. Beim Vorgänger gab es die Wahl zwischen Front-, Heck- oder Allradantrieb, seit September 2012 bietet Ford die kleineren und leichteren Versionen ausschließlich mit Frontantrieb und einer Nutzlast bis zu einer Tonne als Ford Transit Custom bzw. Tourneo Custom an. Die Modelle in den höheren Gewichtsklassen werden mit dem neuen Transit – ohne weiteren Namenszusatz – abgedeckt. Es gibt ihn in drei Längen und zwei Höhen, bei zulässigen Gesamtgewichten bis zu fünf Tonnen.

Den jüngsten Knüller auf Basis des allradgetriebenen Transits zeigte die Firma Extrem Fahrzeuge auf der diesjährigen „Abenteuer Allrad“ in Bad Kissingen. Das Fahrzeug ist 14 Zentimeter höher als die Serie und hat 235/85 R16-Bereifung. Der Ladeluftkühler wurde versetzt und ein Unterfahrschutz wurde installiert. Eine Frontschürze verbessert vorne den Böschungswinkel. Mit einer kompakten Kabine, so meint Andreas Woldrich von Extrem Fahrzeuge, sei das neue Modell perfekt für das Reisen abseits befestigter Straßen.

Auf dem diesjährigen Caravan-Salon 2015 in Düsseldorf zeigt Ford in Halle 16 als Weltpremiere die neue „Business Edition“ auf Basis des Tourneo Custom Titanium. Das Fahrzeug will "Office-Mobil" und "Activity Vehicle" in einem sein. Der komfortable Sechssitzer soll das perfekte Fahrzeug für alle sein, die ihr Büro gelegentlich auf die Straße verlegen und in der Freizeit mit der Familie auf große Tour gehen wollen.

Vier "Captain-Chairs" eröffnen den Kunden die Möglichkeit auch unterwegs zu arbeiten. Sie sind mit Leder bezogen und um einen ausklappbaren Multifunktions Tisch angeordnet. Den Zugang in den hinteren Fahrzeugbereich geben zwei seitliche Schiebetüren frei. Im eloxierten Multifunktionsbodens mit Schienensystem lassen sich die Sitze bequem verschieben. Zwei der vier Sitze sind um 180 Grad drehbar.

Zur hochwertigen Ausstattung gehören im Rahmen des Umbaupaketes der Westfalen Mobil GmbH aus Rheda-Wiedenbrück unter anderem: Fahrer- und Beifahrersitze mit Lederbezug, eine Klimaautomatik vorn, ein LED-Lichtpaket für den Innenraum, Standheizung mit Fernbedienung, zwei zusätzliche USB-Anschlüsse in den Seitenverkleidungen sowie 18-Zoll-Leichtmetallräder mit 235/50 R18 Goodyear-Reifen.

Serie sind zahlreiche Fahrer-Assistenzsysteme, beispielsweise ein Park-Pilot-System mit Rückfahrkamera, ESP oder ein Audiosystem mit Multifunktionsdisplay, Navigationssystem und Ford Sync mit Sprachsteuerung. Als Antrieb kommt in Kombination mit einem Sechsgang-Schaltgetriebe der 2,2-Liter-TDCi-Dieselmotor mit 114 kW / 155 PS und einem maximalen Drehmoment von 385 Nm zum Einsatz. Preis: ab 58 101,75 Euro.

In Düsseldorf feiert auch die neue, vierte Generation des Multifunktions-Fahrzeuges Euroline Weltpremiere. Der Euroline basiert auf dem Tourneo Custom Trend mit kurzem Radstand und ist wie der "Nugget" eine Gemeinschaftsentwicklung von Ford mit der Westfalen Mobil GmbH aus Rheda-Wiedenbrück. Auf der gleichen Grundfläche wie der

---

Nugget bietet der Euroline fünf, auf Wunsch auch sechs oder sieben Sitze. Fahrer- und Beifahrersitz sind um 180 Grad zum Tisch hin drehbar. Serienmäßig sind zwei Schiebetüren, der Park-Pilot, ein Audiosystem, Klimaanlage vorn und hinten, Standheizung mit Fernbedienung, 16-Zoll-Leichtmetallräder, eine Kühltasche und ein Verdunkelungssystem. Darüber hinaus ergänzen ein LED-Lichtsystem, eine USB-Steckdose an der C-Säule, eine flexible Sitz-Liegebank sowie ein zusammenklappbarer Multifunktionsstisch und diverse Ablagemöglichkeiten den Umbau. Als Antrieb kommt beim Euroline der 2,2-Liter-TDCi-Dieselmotor mit 114 kW / 155 PS) in Kombination mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe zum Einsatz. Preis: ab 54 519,85 Euro.

Neu ist der Nugget mit Aufstelldach, den es seit Anfang 2015 gibt. Ford schätzt den Anteil der Nugget-Fahrzeuge mit Aufstelldach auf rund 50 Prozent, bei der Vorgänger-Generation des Nugget betrug der Aufstelldach-Anteil nur rund zehn Prozent. Der große Vorteil des Aufstelldachs: Mit einer Außenhöhe von nur 2,06 Metern im geschlossenen Zustand ist der Nugget mit Aufstelldach niedriger als manch anderes Wettbewerbsfahrzeug.

Unverändert ist der Nugget zudem einer der wenigen echten Fünfsitzer in seiner "Campingbus"-Klasse und bietet auf seiner wandelbaren Sitzbank zwei integrierte Isofix-Halterungen für Kindersitze. Triebwerk des Nugget ist der 2,2-Liter-TDCi-Dieselmotor, der in den Leistungsstufen mit 92 kW / 125 PS beziehungsweise mit 114 kW / 155 PS zur Verfügung steht, jeweils mit einem Sechs-Gang-Schaltgetriebe. Der Nugget mit Aufstelldach kostet ab 52 538,50 Euro, mit Hochdach sind es ab 53 014,50 Euro. (ampnet/gp)

---

## Bilder zum Artikel



Ford Transit-Historie: Prototyp von 1952.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



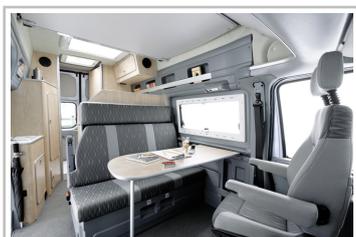
Ford Transit-Historie: Kastenwagenausbau für den Ford Transit Big Nuigget mit Platz für vier Personen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Kastenwagenausbau für den Ford Transit Big Nuigget mit Platz für vier Personen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie; Sanitärzelle im Ford Transit Big Nugget.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Nugget Big Nugget XL.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Transit Big Nugget.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Nugget Hochdach und Aufstelltdach mit ihrem kleinen Bruder Connect.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie. Luxus im Ford Transit Clubmobil aus dem Jahr 2008.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Transit Nugget.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie; Beim Nugget stecken die Füße in der Küche.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Wohnbereich im Ford Nugget.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Produktionsjubiläum 1994.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Hochdach-Nugget von 1993.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Nugget mit Hochdach.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Erstmals als Reisemobil von Ford - der Transit Nigget mit Aufstelldach, 1986.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ford Transit - besser als Pferd oder Kamel.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: der plüschige Transit.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Transit mit riesigen Lufteinlässen als Super Van II mit 590 PS.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie. Ford Transit mit Flügeltüren und Tandemachse als Weltraumvision.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie. Der erste Van aus Köln - das Ford Transit Clubmobil.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Ein Alkovenmobil von Eura auf Transit-Basis.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie. Ford Transit als Hymer-Van.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Hymer



Ford Transit-Historie: Ford Transit Renommé vpm Yachtbauer Dehler.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Die Modelle der dritten Generation waren auch als 4x4-Umbau erhältlich.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Transit Super Van mit Rennreifen.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Glendale Reisemobil von 1970.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Prospekt Westfalia Wannsee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Westfalia



Ford Transit-Historie. Ausbauten von Westfalia mit den Typennamen Chiemsee und Wannsee.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Westfalia



Ford Transit-Historie: Vielfalt schon in den Anfangsjahren.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Transit-Historie: Bereits 1957 gab es das erste Wohnmobil auf Ford-Basis, noch auf dem FK 1000.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford