

Pressepräsentation Ford Transit Courier: Dieser Fiesta steckt was ein

Von Jens Riedel

Im Segment leichter Nutzfahrzeuge stellt sich Ford so breit auf wie kein anderer Hersteller in Deutschland: Das Transit-Quartett komplett macht ab Juni der Transit Courier. Die verkleinerte Ausgabe des Connect basiert auf dem Fiesta und ist nach Ford-Angaben etwa zehn Prozent größer als die üblichen Micro Vans vom Schlage eines Peugeot Bipper oder Fiat Fiorino. Stolz sind die Kölner darauf, anders als die Konkurrenz sämtliche Nutzfahrzeuge ohne Kooperationspartner (von einem Motor abgesehen) zu bauen. Mit zwölf Prozent Wachstum in den ersten vier Monaten des Jahres sieht man sich hier gut aufgestellt.

War der nicht mehr angebotene Ford Fiesta Van ja nichts anderes als ein Kleinwagen mit unverglasten hinteren Seitenscheiben, so ist der Nachfolger klar ein echter Van. Mit im Normalfall 1,62 Metern Laderaumlänge und 2,3 Kubikmetern Transportvolumen passt in den 4,16 Meter langen Transit Courier auch eine Europlatte. Wer noch etwas mehr Raum benötigt, kann zur dreh- und umklappbaren Gittertrennwand mit versenkbarem Beifahrersitz greifen. Das bringt 2,59 Meter Maximallänge und 0,1 Kubikmeter mehr Volumen. Die Nutzlast des Transit Courier beträgt bis zu 585 Kilogramm, die Höhe im Laderaum knapp 1,23 Meter.

Üblicherweise wird der kleinste der vier Transit mit einem Stahltrennwand geliefert, auf Wunsch auch samt Fenster Neben bis zu 157 Grad weit öffnenden asymmetrischen Hecktüren gibt es alternativ eine klassische Heckklappe sowie je nach Bedarf keine, eine oder zwei seitliche Schiebetüren. Sechs Verzurrösen sind Serie. Die Seitenwände besitzen bereits vorbereitete Befestigungspunkte für Regalsysteme und andere Halter. Neben dem Kastenwagen wird der Courier auch als Kombi mit Rückbank und unverglastem dritten Seitenfenster angeboten. Die hinteren Sitze lassen sich im Verhältnis 60:40 senkrecht stellen, was bei Bedarf noch knapp 35 Zentimeter mehr Platz schafft.

Beim Design orientiert sich der Courier an den mit dem Custom eingeführten Nutzfahrzeuglinien. Die Fensterkante der Tür läuft ebenso in einer „Haifischflosse“ aus wie in den Hecktüren und die Seitensicke. Vier leichte Streben unterteilen die Motorhaube in drei Felder, die stark abfallende Front sorgt für einen Pkw-ähnlichen Auftritt, erlaubt dem Fahrer aber beim Rangieren nicht, zu sehen, wo das Auto anfängt respektive aufhört.

Ansonsten gibt es aber keinen Grund zur Klage. Die Fahrerkabine ist recht geräumig und bietet etliche Ablagen, darunter auch ein DIN-A4-taugliches Fach in der Mittelkonsole sowie einen Extrahalter für das Smartphone samt USB- und Aux-Anschluss, über die gesamte Breite zieht sich zudem eine Dachkonsole. Bis zur B-Säule sind alle Blechteile verkleidet und auch beim Cockpit und den Bedienelementen standen die Pkw der Marke Pate. Selbst das Hartplastik kann sich durchaus sehen lassen. Nur der gummierte Fußboden verrät den eigentlichen Zweck des kleinsten Transit.

Der äußere Schein trügt nicht: Der Transit Courier fährt sich tatsächlich so wie er innen aussieht. Von ruppiger Lieferwagenauslegung keine Spur. Der Komfort liegt tatsächlich auf Pkw-Niveau. Die Fünf-Gang-Schaltung (bei allen Courier alternativloser Standard) ist angenehm sanft ausgelegt, die Gassenführung sehr präzise. Lediglich die etwas weiche und wenig mitteilende Lenkung erinnert daran, dass hier leichtes Rangieren vor dynamischer Rückmeldung geht.

Bei den Motoren überlässt Ford den Kunden die Wahl zwischen einem 1,5-Liter-Diesel mit 55 kW / 75 PS, einem 70 kW / 95 PS starken 1,6-Liter-Selbstzünder und dem bekannten Drei-Zylinder-Ecoboost-Benziner mit 74 kW / 100 PS. Das bedeutet Drehmomente zwischen 170 und 215 Newtonmeter. Die Normverbräuche sind Klassenbestwerte und reichen von 3,8 Litern mit Start-Stopp-Automatik beim größeren Diesel bis 5,4 Liter beim Benziner ohne automatische Motorabschaltung. Wir bewegten bei zwei kürzeren Fahrten den 1,6 l TDCi mit jeweils um die 5,5 Liter.

Wartungsintervalle von 30 000 Kilometern und beispielsweise ein geteilter und damit reparaturfreundlicher Heckstoßfänger sollen ebenfalls helfen, die Kosten niedrig zu halten. Die Nettopreise starten bei 11 990 Euro. Erhältlich sind die beiden Ausstattungsvarianten Basis und Trend. Erstmals in einen Ford Einzug hält das „My Ford Dock“. Mit ihm lässt sich auf dem Armaturenbrett ein Smartphone befestigen und vielfach nutzen oder ein mobiles Navigationssystem anbringen. Die Idee soll nach und nach auch in anderen Modellen der Marke umgesetzt werden. (ampnet/jri)

Daten Ford Transit Courier 1,6 l TDCi

Länge x Breite x Höhe (m): 4,16 x 1,98 (o. Spiegel) x 1,75 (m. Dachreling)

Motor: R4-Diesel, 1560 ccm, Turbo

Leistung: 70 kW / 95 PS bei 3800 U/min

Max. Drehmoment: 215 Nm von 1750 - 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 170 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 12,0 Sek.

Verbrauch (nach EU-Norm): 4,0 Liter

CO₂-Emissionen: 105 g/km (Euro 5)

Effizienzklasse: A

Leergewicht / Zuladung: 1135 kg / 660 kg

Ladefähigkeit: max. 2,4 m³

Max. Anhängelast: 500 kg

Wendekreis: 10,9 m

Reifen: 195/60 R 15

Nettobasispreis: 13 590 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier.



Ford Transit Courier mit Gittertrennwand und umgelegtem Beifahrersitz.



Ford Transit Courier mit Gittertrennwand und versenkbarem Beifahrersitz.



Ford Transit Courier Kombi.



Ford Transit Courier Kombi.



Ford Transit Courier Kombi.



Ford Transit Courier Kombi.
