



Fords jüngste Transportergeneration:  
Transit Connect (mit kurzem Radstand)



Transit-typisch: Die Heckfenster sind ebenfalls geklebt. Eine klare Kontur bezeichnet den Ford-Neuling.

# Ford-Schritt

**Mit dem Connect komplettiert Ford die Transit-Familie und setzt neue Akzente im Kompakttransportsegment. Der Stadtfliker löst den bisherigen Fiesta Courier ab und bietet weit mehr als sein bewährter Vorgänger.**

**W**ährend die Stadtlieferwagen der meisten Hersteller auf PKW-Plattformen basieren, entwickelte Ford eine eigenständige kompakte Nutzfahrzeugbodengruppe für seinen Neuling: Transit Connect. Trotzdem löst dieser Transporter den ehemaligen

Fiesta Courier ab. Allerdings ist das neuartige Kastenmobil kein unmittelbarer Nachfolger, sondern es wurde konzeptionell teilweise gleich eine Nummer größer angeordnet. Durch den Typnamen Transit verbindet Ford bewusst seine fast 40-jährige Transportertradition mit der

neuen Fahrzeuggeneration. Denn auch die Stadtfliker sollen das beim großen Bruder gewachsene Image von hohem Nutzwert und praxisgerechter Innovation repräsentieren. Diesem Anspruch werden die Familienneulinge durchaus gerecht – zumal sie nun auch komplett europaletteauglich sind.

Es ist durchweg spürbar, dass nicht ein Freizeitmobil zu einem Transporter umkonzipiert wurde. Beim Connect orientierten sich die Entwickler an den gleichen strengen Maßstäben, wie sie für den großen Transit gelten – kompromisslos was Robustheit und Lebensdauer betrifft. Während vergleichbare Modelle auf ➤



Der Transit Connect mit dem kurzen Radstand war spartanisch ausgestattet. Doch zum Serienstandard gehört das praktische Ablagefach in der Mitte des Armaturenrägers.

eine Dauerhaltbarkeit von 160.000 km ausgelegt sind, trimmte Ford den Connect auf eine Mindestdistanz von 240.000 km. Damit wird ein Qualitätsniveau angestrebt, das in diesem Segment nicht üblich ist.

Optisch können beide Ford-Neulinge (kurzer und langer Radstand) ihre Her-

## *Ford trimmte den Transit Connect auf eine Mindestdistanz von 240.000 km.*

kunft nicht verleugnen: Die Transit-Familienlinie ist klar erkennbar. Mit identischer Grundausstattung gleichen sich die jüngsten Clanmitglieder wie ein Ei dem anderen. Funktional, sachlich und übersichtlich präsentiert sich das Cockpit. Das Lenkrad ist sowohl in der Höhe als auch in der Länge individuell einstellbar. Auch der recht bequeme Fahrersitz lässt sich optimal anpassen. Wie breit gefächert die optionalen möglichen Ausstattungsdetails sind, wurde an den Fahrzeugen deutlich. Der kurze Connect war recht spartanisch bestückt: Kurbel Fenster, manuell verstellbare Außenspiegel, einfaches Radio, kein Beifahrerairbag. In der Langversion gab es dagegen elektrische Fensterheber, elektrisch verstell- und beheizbare Außenspiegel, eine Klimaanlage, ein RDS-Radio und Kleiderhaken.

Der Beifahrerplatz ist in beiden Versionen multifunktional gestaltet, lässt

sich jedoch zum Sitzen nicht verändern. Mit mehreren Handgriffen kann der ungenutzte Platz zu einer verlängerten Ladefläche umgeklappt werden. Ganz nützlich, aber etwas aufwändig, zumal die gesamte Konstruktion schließlich kraftvoll nach unten gedrückt werden muss. Sind in diesem Bereich Dinge deponiert, können sie teilweise das Einrasten verhindern. Ford hatte beispielsweise in diesem Raum unter dem Beifahrersitz das Warn-dreieck platziert. Auf den ersten Blick ein idealer Ort. Doch wenn der Sitz zur verlängerten Ladefläche wird und der Connect mit Transportgut gefüllt ist darf es keine Panne geben. Ansonsten muss erst einmal teilweise entladen werden,

um an das versteckte Warnzeichen zu gelangen. Der zusammengelegte und eingerastete Beifahrersitz kann aber nicht nur als zusätzlicher Laderaum genutzt werden. Die Fläche bietet sich auch als Arbeits- oder Pausentischchen an. Transportunterlagen und anderer Kleinkram können im breiten Dachfach über der Frontscheibe verstaut werden. Als recht praktisch erwies sich die Ablagefläche auf dem Armaturenräger. In dessen Mitte befindet sich eine Vertiefung, in die bequem A4-Hefter passen.

Serienmäßig trennt ein Schutzstreben-gestell den Fahrerplatz vom Laderaum. Diese Stangenkonstruktion bietet keine ausreichende Sicherheit vor nach vorn rutschendem Ladegut. Doch beide Connect-Mobile waren mit einem aufpreispflichtigen Schutzgitter ausgestattet. Das kräftige Drahtgeflecht ist nicht nur tatsächlich sicher, sondern bietet auch noch weitere Vorteile: Bei umgeklapptem Beifahrersitz kann der rechte Gitterteil nach vorn geschwenkt und dort verriegelt werden. So bleibt der Fahrer auch bei durchgeladenem Transportgut seitlich effektiv geschützt.

Die seitlichen Schiebetüren sind lediglich optional. Der volumenstarke Connect hatte sie auf beiden Seiten. Diese beiden zusätzlichen Seitentüren lassen sich auch separat durch einen kleinen Innenschalter verriegeln. Die symmetrischen Hecktüren verfügen – Transit-typisch – über geklebte Scheiben. Die Flügel lassen sich maximal bis zu 180



Die Heckflügel vom Connect rasten bei 90 Grad ein und lassen sich bis 180 Grad aufschwenken.

Grad aufschwenken. Bei 90 Grad rasten sie automatisch ein. Ein großer gelber Plastikknopf ermöglicht es, diese Sperre aufzuheben und die Tür weiter zu öffnen. Dieser Entriegelungsknopf ist äußerst praktisch – nicht nur, weil die Finger stets sauber bleiben.

Bei völlig geöffneten Hecktüren gibt es zwei erwähnenswerte Nachteile: Die Türflügel lassen sich in dieser 180-Grad-Stellung nicht arretieren. So können heftige Windböen für ein plötzliches Umschwenken sorgen. Auch in puncto Verkehrssicherheit sind die Ladeklappen nicht optimal: Bei völliger Öffnung steht der

***Bei völliger Öffnung der Ladeklappen ist die Verkehrssicherheit nicht optimal gewährleistet: Rückstrahler fehlen.***

Connect absolut im Dunkeln. Denn es sind überhaupt keine Rückleuchten mehr zu sehen. Auch die Türinnenseiten verfügen nicht über entsprechende Reflektoren.

Beide Connect-Versionen waren mit Dieselmotoren ausgestattet. Der kurze Transporter hatte den 1,8-l-Duratorq-TD-Di Turbodiesel (55 kW/75 PS). Das lange Modell wurde vom 1,8-l-Duratorq-TDCi Turbodiesel (66 kW/90 PS) bewegt. Es

war jeweils eine äußerst passende Kombination, denn die Selbstzünder erwiesen sich in den jeweiligen Fahrzeugen als optimale Antriebsquelle. Sie überzeugten mit ihrer dynamischen Durchzugskraft und zeigten sich vor allem im Stadtverkehr äußerst flexibel.

Um den kleinen Connect flott auf Tempo zu bringen, wollte er es lieber hochtourig. Dass sich die große Maschine im Fernverkehr als relativ durstig präsentierte, mag auch dem recht hohen Fahrzeugaufbau (1,98 m) geschuldet sein. Doch beide Versionen bewährten sich sowohl im innerstädtischen Verteilerverkehr als auch beim Einsatz über größere Distanzen. Dabei gab es fahrtechnisch keine erkennbaren Unterschiede. Selbst auf kurvenreichen Bergstraßen im Mittelgebirge folgte der neue Transit stets sicher der avisierten Fahrspur.

**Fazit:** Mit dem Transit Connect bietet Ford zwei Modellvarianten an, die nahezu allen Transportaufgaben in diesen unteren Segmenten gerecht werden. Und beim genaueren Betrachten wird auch deutlich, dass diese Neulinge nicht ganz grundlos als „Van of the year 2003“ ausgezeichnet wurden. Denn es sind nicht nur schlechthin aktuelle Fahrzeuge, die den Titel bekamen, sondern gleichzeitig wurde mit ihnen ein völlig neues Konzept realisiert, das durchaus als „Ford-Schritt“ bezeichnet werden kann. HS



**Bei umgeklapptem Beifahrersitz kann das Schutzgitter ebenfalls vorgeklappt werden. So verlängert sich rechtsseitig der Laderaum.**



**Optimal: Der gelbe Plastikknopf an der Hecktür entriegelt die Einraststellung völlig gefahrlos.**