



Ford Transit Courier: adreter Lieferwagen der Kompaktklasse auf der Basis des Fiesta.



Einen Kurzen, bitte

Er ist kompakt, kann überraschend viel, kostet nicht die Welt und sieht auch noch gut aus – auf so einen Mitarbeiter freuen sich die Fuhrparks.

Dieser Kleine ist ganz schön groß: Rund zwei m³ Fracht schluckt der Transit Courier als kleinster Ford-Transporter, trotzdem passt vorne noch ein Zweimetermann hinter das Lenkrad. Mit 4,16 m Länge siedelt sich der Kurze im einstigen Lieferwagenformat an. Die meisten Kollegen sind der Klasse entwachsen, andere wirken als Kurzausgaben wie aus dem Kuriositätenkabinett, weitere liegen darunter – der Courier füllt eine Lücke. Ford nutzt als Plattform den Fiesta. Und weil Kleinwagen gar nicht mehr so klein sind, ist hier ein ansehnlicher Lieferwagen herangewachsen.

Er ist indes mehr flotter Courier als bulliger Transit, mit seiner Karosserie aus einem Guss, mit PKW-Nase nach Art des Hauses und einem Stoßfänger wie ein Spoiler sieht er richtig ad-

Durchgehend geöffnet: Zugang zum Laderaum geben Heckflügeltüren und bis zu zwei Schiebetüren.

Erstaunlich viel Platz im Cockpit, die unübersichtliche Bedienung ist indes von gestern.

rett aus und legt die Motorhaube dynamisch in Falten. Der Testwagen rollt gar auf feschem Aluminiumrädern vor – derlei Schmuck aber steht bei einem Lieferwagen hinten auf die Prioritätenliste, er muss zunächst seinen Job erfüllen. Die Voraussetzungen sind günstig. Unlackierte Stoßfänger, hochgelegte Lampen, Seitenschutzleisten und vor allem eine Armierung der empfindlichen Seitenschweller fallen ins Auge, ebenso die handfesten Türgriffe. Der Blick unter die Karosserie fällt auf ein richtiges Reserverad – schön, dass es so etwas noch gibt.

Öffnen, schieben, sichern

Der breitere Türflügel des Hecks öffnet nach links, versperrt also nicht den Weg zum Bordstein. Ein Hebeldruck reicht zur Erweiterung

ANZEIGE

STARK
Mobile Waschanlage
70-110 l Selbstfahrend mit Wasserpumpe
Batterie · Benzin · Diesel · Strom
Allgäuer Rücknahme
Neue Modelle
Tel.: 07967 328 · www.st-stark.de

auf 180°, die Finger bleiben sauber, kein sperriger Bügel stört. Auf Wunsch gibt es gleich zwei Schiebetüren. Das verkürzt den Weg für Postler, die nicht zeitraubend ums Auto rennen sollen. Die Türen selbst sind zwangsläufig schmal, auch sind sie geöffnet nur mäßig gesichert, das erfordert Vorsicht beim Parken im Gefälle. Oben ragt die Trennwand weit in die Öffnung hinein, ein Vorteil für die Besatzung, ein Nachteil für die Fracht. Die nominelle Ladelänge schnurrt deshalb von 1,62 m am Boden auf 1,36 m in halber Höhe zusammen. Der Laderaum ist also kein Fall für dicke Brocken, das verhindert ebenfalls der knappe Abstand zwischen den Radkästen von 1,01 m. Aber eine beladene Palette passt längs hinein. Sie lässt sich mit sechs sehr handfest wirkenden Zurrösen sichern. Bis zur halben Höhe schützen Verkleidungen das Blech, auf Wunsch kommt eine Bodenmatte hinzu, ebenso Flutlicht aus LED-Lampen. Je nach Ausstattung separieren eine Trennwand aus Kunststoff oder Blech oder ein klappbares Gitter Fahrer und Ladung.

Üblicherweise jedoch wird man dem Transit Courier keine größeren Gebinde aufbürden, eher jede Menge Päckchen. Oder Werkzeug, her mit der maßgeschneiderten Einrichtung für eine rollende Werkstatt. Sie darf ruhig etwas wiegen, mit gut einer halben Tonne Nutzlast ist der Ford belastbar.

Fünf Gänge, saftiges Drehmoment

Angenehmer Begleiter ist im Testwagen ein Dieselmotor mit 1,6 l Hubraum, 70 kW (95 PS) und einem saftigen Drehmoment von 215 Nm. Er schnurrt friedlich unter der kurzen Haube und agiert gleichermaßen antrittsstark und elastisch. Mit dem optionalen Start-Stopp-System nennt Ford einen kombinierten Verbrauch von nur 3,8 l/100 km, angesichts von knapp 1,8 t Gesamtgewicht und 1,8 Meter Karosseriehöhe eine optimistische Angabe. Zumal die Fahrleistungen zu zügiger Fortbewegung verleiten. Es geht aber auch 20 Pferdestärken schwächer und 800 Euro billiger. Und für Wenigfahrer bietet sich als Benziner der EcoBoost-Dreizylinder mit 1,0 l Hubraum und 74 kW (100 PS) an. Mit einem Nettopreis von 11.990 Euro bildet er den Einstig in die kleine Welt des Transit Courier. Die Kraftübertragung obliegt jeweils einem knackig zu schaltenden Fünfganggetriebe.

Dem Fahrwerk ist der Motor egal, es ist auch mit der stärksten Maschine nicht überfordert. Der Lieferwagen federt straff, aber beileibe nicht hart, liegt auch in schneidig gefahrenen Kurven sicher. Er profitiert dabei von einer Verbundlenker-Hinterachse mit Schraubenfedern. Überdies sind die Abmessungen von Radstand und Karosserie harmonisch. Die Lenkung unterstützt den Fahrer mit steifer Abstimmung bei höheren Geschwindigkeiten und Leichtgängigkeit beim Rangieren. Dies gleicht ein wenig den nicht ganz kleinen Wendekreis von 10,9 m aus. Auf engem Geläuf ist allerdings Vorsicht geboten, die steile Neigung des Vorbaus macht Zentimeterarbeit zur Glücksache. Was vor der Vorderkante der Frontscheibe liegt, entzieht sich dem Fahrerblick. Trotz üppiger Außenspiegel bereitet auch der Blick nach hinten kein Vergnügen: Die Ausbuchtung der Trennwand schränkt den Blick nach rechts hinten ein, deshalb empfiehlt sich das optionale Fenster in der Schiebetür.

Funktionelle, nicht primitive Materialien

Üppiger als die Sicht ist das Raumgefühl im kompakten Fahrerhaus. Die extrem schräge und weit nach vorn gezogene Windschutzscheibe weitet die von Natur aus eher knappe Kabine. Dank ausreichender Innenbreite sitzt die Zweierbesatzung nicht auf Tuchfühlung. Die Materialien sind funktionell, aber nicht primitiv; die Trennwand hat dank Polsterung schon fast Kuschelfaktor. Große Türfächer, Ablagen rund um das Cockpit und in der Mittelkonsole sowie eine Schublade unter dem Fahrersitz und eine Dachgalerie nehmen den alltäglichen Kleinkram auf. Die Sitze sind angenehm gepolstert und das Lenkrad ist zweifach verstellbar. Wenn nur die unübersichtliche Sammlung an Tasten wäre, die Ford über dem Cockpit ausgeschüttet hat. Schon die Einstellung von Heizung und Lüftung erfordert Fingerfertigkeit und Konzentration. Bei den aktuellen Focus und Mondeo hat Ford diesen Irrweg schon verlassen, ausgerechnet die neuen Transporter und Lieferwagen hinken hinterher.

Auf anderen Gebieten aber fährt der Ford vorneweg: Er ist nämlich praktisch, kompakt, nicht zu teuer und obendrein attraktiv. Der Kleine ist mehr Courier als Transit – gut so, das passt genau in die Lieferwagenszene.

Randolf Unruh

Sparen Sie sich lange Prozesse

Mit dem **PrintLogistik System.**

- Eigens entwickelte prozess-optimierte Software für individualisierte und standardisierte Printprodukte und Werbemittel Ihrer Branche
- 25 bis 50% Zeitersparnis durch Senkung von Prozesskosten, Lagerplatz- und Logistikkosten.
- Rationalisierung interner Abwicklungen
- Konstanter Überblick über Bestände, Abrufe, Kosten und Aktivitäten Ihrer Niederlassungen bzw. Außendienstler



Print Logistik System

+49 (0) 21 51 5100-271
www.stuenings.de