



Unbekannte Größe

Unauffälliger Auftritt: Rein äußerlich ist dem Transit nicht anzusehen, dass unter dem weißen Aufbau eine neue Kombination steckt.

Expressdienste sind in Mode, doch welche Transporter benötigen sie? Ford hat sich mit dem Sondermodell Courier Line einen Spezialisten ausgedacht.

Autos gibt's, die gibt's gar nicht. Wer in den Prospektauslagen der Ford-Händler nach Unterlagen zum Transit Courier Line sucht, der hat Pech gehabt. Dieser Transporter taucht in keiner Preisliste und in keiner Broschüre auf. Dabei hat sich Ford auf Basis des umfangreichen Transit-Baukastensystems eine interessante Mischung einfallen lassen: einen stattli-

chen Kastenwagen mit Frontantrieb, hoher Nutzlast und maßgerechter Ausstattung für Expressdienste.

Die Ford-Entwickler nutzten dazu den reichhaltigen Fundus der Doppelbaureihe Ford Transit. Sie besteht bei äußerlich identischer Karosserie bis 3 t Gesamtgewicht aus Frontrieblern mit quer eingebautem Motor. Alle gewichtigeren Transit verfügen über angetriebene Hinterräder und werden folgerichtig von einem längs eingebauten Motor befeuert. Was zunächst nach einer Entscheidungsschwäche der Entwicklungsingenieure aussieht, hat durchaus einen realen Hintergrund: Da wäre einerseits die gute Traktion und hohe Zugkraft im Anhängerbetrieb eines großen und schwer beladenen Hecktrieblers. Und andererseits das geringere Gewicht des Frontrieblers und sein um 10 cm niedriger angeordneter Boden im Laderaum.

Ford kann die Wünsche der Käufer an der zunehmend wichtigen Nahtstelle von 3,5 t Gesamtgewicht nun doppelt bedienen.

Auf Grund des doppelten Modellprogramms hat Ford den Frontriebler auf simple Art um 500 kg Gesamtgewicht nach oben liften können: Man nehme die großen 16-Zoll-Räder des Transit mit Heckantrieb, dazu dessen Reifen, Federn und Stoßdämpfer – schon darf der Frontriebler 3,5 t wiegen. Damit nicht genug. Die einstigen Erfinder so genannter Branchenmodelle verpassen dem Courier Line die standardisierte Ausstattung der Baureihe Express Line. Da wäre eine Seitenwandverkleidung aus Holz bis hinauf zum Dach mit jeweils zwei Zurrschienen links und rechts sowie einer Isolierung und ein beschichteter Holzfußboden mit Zurrösen. Beim Courier Line kommt noch eine Mo-



Der kleine Turbodiesel ist erstaunlich elastisch.



Transit 2004

Der Transit geht mit einem leicht geänderten Programm ins Frühjahr. Die Baureihe mit Hinterradantrieb erhält eine neue Spitzenmotorisierung mit 101 kW (137 PS). Beeindruckender als die Leistung ist das maximale Drehmoment: Es beläuft sich auf 275 Nm bei 2.000 Touren – neuer Rekord für Transporter. Hintergrund ist eine Einspritzung per Common Rail statt Einspritzpumpe. Die Kraftübertragung erfolgt über ein Sechsgang-Schaltgetriebe. Die bisher stärkste Variante mit 92 kW (125 PS) ist dann nur noch in Verbindung mit der automatisierten Schaltung namens Durashift zu bekommen. Mit Schaltgetriebe setzt Ford auf eine weitere neue Motorvariante mit 85 kW (115 PS). Bei den Transportern mit Frontantrieb sortiert Ford die Gewichte neu. Transit FT 260, FT 280 und FT 300 haben jetzt durchweg ihren Bezeichnungen entsprechend 2,6 und 2,8 sowie exakt 3 t Gesamtgewicht. Dadurch erhöhen sich die Nutzlasten dieser Modelle zum Teil beträchtlich.



Langer Radstand und Hochdach: Der Transit fährt mit der typischen Zusammenstellung eines Express-Transporters vor.

torisierung mit 92 kW (125 PS) aus einem Turbodiesel mit 2 l Hubraum hinzu. Wer das alles in den Transit mit Hochdach und langem Radstand hineinpackt, der erhält einen typischen Expressdampfer mit rund 5,6 m Länge.

Wozu aber einen Courier Line mit Frontantrieb, wenn Ford exakt das gleiche Paket zum nahezu identischen Preis längst als Express Line mit Hinterradantrieb geschnürt hat? Nun, der Courier Line hat es in sich: Der Frontantrieb ohne lange Kardanwelle zur Hinterachse,

dazu bei identischer Leistung ein Motor mit nur 2,0 statt 2,4 l Hubraum bedeuten einen Gewichtsvorteil von rund 100 kg zugunsten der Nutzlast. Der um 10 cm niedrigere Boden ist nicht nur von außen leichter zu erreichen, er führt auch zu einem Volumenzuwachs von 0,6 m³.

Zu guter Letzt gibt es eine ganze Reihe Menschen, denen das berechenbarere Fahrverhalten eines Fronttrieblers lieber ist. Überdies vermeidet Ford einen typischen Frontantriebs-Nachteil: Der Transit hat einen verblüffend kleinen Wendekreis. Und so schmeckt der Courier Line zunächst nach einem Erfolgs-

Der kleine Motor ist überraschend durchzugsstark – die Übersetzungen der Gänge sind jedoch zu lang geraten.

rezept: kostet nicht mehr, kann aber viel mehr. Ein Sondermodell mit Chance zum Serieneinsatz? In der Realität entspricht der Ford von hinten nach vorn betrachtet auf Anhieb dem Anforderungsprofil. Die seitliche Schiebetür reicht zwar nicht bis hinauf zur Dachkante, ist aber enorm breit. Hinten öffnen die Flügeltüren sauber per ►

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	5.561 mm
Gesamtbreite	1.974 mm
Gesamthöhe	2.588 mm
Radstand	3.750 mm
Wendekreisdurchmesser	13.300 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.465/1.275 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.775/1.540 mm
Länge Laderaum	3.384 mm
Breite Laderaum	1.762 mm
Höhe Laderaum	1.975 mm
Ladevolumen	11,6 m ³
Spurweite vorn/hinten	1.737/1.700 mm
Leergewicht	2.010 kg
Nutzlast	1.490 kg
zGG	3.500 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.650/2.250 kg
Anhängelast	2.300 kg
zul. Zuggesamtgewicht	4.500 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeflulktkühlung, vorn quer eingebaut, Direkteinjection mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Duplexkette, vier Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 86,0/86,0 mm, Hubraum 1.998 cm³, Leistung 92 kW (125 PS) bei 4.000 U/min, maximales Drehmoment 285 Nm bei 1.500 bis 2.200 U/min

Getriebe: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,67 – 2,03 – 1,35 – 0,92 – 0,67, Rückwärtsgang 3,72

Antriebsachse: Antrieb auf die Vorderräder; Übersetzung 4,54

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und L-förmige Querlenker, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator; hinten Starrachse mit Parabelfedern, Teleskop-Stoßdämpfer

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheiben-, hinten Trommelbremsen, Scheibendurchmesser 294 mm, Trommeldurchmesser 254 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, ASR, mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit hydraulischer Servounterstützung und variabler Übersetzung

Reifen/Räder: Reifen 215/75 R 16 C auf Rädern 6,5 J x 16

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 80 l

Motoröl mit Filter: 6,7 l

Batterie: 12 V/70 Ah, Lichtmaschine 105 A

Wartung/Garantie: Ölwechsel alle 25.000 km, zwei Jahre Garantie ohne Kilometerbegrenzung



Der nüchterne Innenraum könnte einen größeren Wohlfühleffekt gut vertragen.

ter Schließung des Frachtabteils) für 320 Euro ist zwar eine nette Angelegenheit, doch darüber hinaus wären auch elektrisch betätigte Fensterheber nicht zu verachten. Und eine Klimaanlage sollte für Kurierdienste kein Luxus sondern Pflicht sein.

Ansonsten lässt es sich in der Fah-

Tempo 160 ist in Reichweite für den Schnelllaster.

Knopfdruck auf 180 Grad Öffnungsweite. Der Ladeboden liegt sympathisch niedrig, und der Abstand zwischen den Radkästen hat Rekordniveau. Dank diverser Zurrleisten und Ösen gibt es keine Ausrede für eine nachlässig angehäufte statt vorschriftsmäßig gesicherte Ladung. Dazu kommt die enorme Nutzlast: Der Testwagen brachte vollgetankt mit der beschriebenen Einrichtung und ein paar Extras exakt 2.010 kg auf die Waage, macht 1,5 t für Fahrer und Ladung – wer bietet mehr?

Die kräftige Trennwand jedoch sollte gleich zur Serienausstattung gehören, vielleicht ein wenig verkleidet, wie ja auch sonst das Fahrerhaus kein nacktes Blech mehr zeigt. Und das so genannte Plus-Paket mit elektrisch verstellbaren Außenspiegeln sowie fernbedienter Zentralverriegelung (mit sinnvoller separa-

TESTERGEBNIS

Beschleunigung

0 – 50 km/h	5,0 s
0 – 80 km/h	10,1 s
0 – 100 km/h	15,3 s
Höchstgeschwindigkeit	159 km/h

Elastizität

50 – 80 km/h	
im 4. Gang	6,7/12,1 s
50 – 80 km/h	
im 5. Gang	10,8/18,1 s

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	64/62/67 dB(A)
100/130 km/h	69/73 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	9,7 l/100 km
Verbrauch maximal	14,5 l/100 km
Teststrecke beladen	10,2 l/100 km
Testverbrauch gesamt	11,1 l/100 km

rerkabine durchaus aushalten. Zwar wirken die Sitze etwas schwammig, doch der Transit gehört zu den geräumigen Transportern, die auch großgewachsene Fahrer willkommen heißen und nicht an die Trennwand kleben, mal abgesehen vom massigen Radkasten im Fußraum. Ein wenig liebevoller dürfte der Arbeitsplatz aber gestaltet sein. Das Hartplastikambiente und sehr schlichte Kunststoffe laden nicht gerade zum Verweilen ein. Andererseits profitieren gerade die Langstreckler unter den Transporterfahrern von den großzügigen Ablagen. Ob nun Getränkebehälter oder Papierkram: In, auf, unter und neben diesem Armaturenbrett kommt alles unter. Doch was ragt da mitten im Fahrerhaus aus dem Fußboden? Obwohl der Transit konstruktiv das jüngste Auto seiner Klasse ist, so gehört er zu den letzten Transportern mit einem klassischen Schaltstock.

Im dazugehörigen Getriebe rasten die



Typisch Transit: die Erweiterung der Hecktüren von 90 auf 180° per Tastendruck

Gänge nach Art des Hauses ein wenig knochig ein, jedoch sehr präzise. Gut so, denn der Fahrer muss bei diesem Auto relativ häufig die Schaltstufe wechseln. Steckt doch unter der Motorhaube das kleinste Triebwerk seiner Klasse mit nur 2 l Hubraum. Nun fällt dessen Drehmoment mit 285 Nm nicht eben mager aus, auch zieht der kleine Motor überraschend durchzugsstark bereits aus niedrigen Drehzahlen hoch. Jedoch sind die Übersetzungen vor allem der unteren

Zusatzausstattungen und Preise*

Ford Transit Courier Line

Grundpreis: € 27.635,-

Anhängervorrichtung	€ 460,-
Radiovorbereitung	€ 30,-
Beifahrerairbag	€ 245,-
Fahrtenschreiber	€ 590,-
Fensterheber elektrisch	€ 325,-
Heckflügeltüren 270°	€ 445,-
Klimaanlage	€ 1.455,-
Seitenschutzleisten	€ 85,-
Trennwand mit Fenster	€ 275,-

* alle Preise ohne Mehrwertsteuer

Gänge viel zu lang geraden. Also verhungert der Transit mitunter, vor allem bei Ausnutzung der vollen Ladekapazität. Anfahren verlangt feinfühliges Hilfen durch die Kupplung, der Sprung zum lang übersetzten Zweiten ist da- ➤

nach viel zu groß. Auch der zu lange Rückwärtsgang bereitet beim Rangieren kein Vergnügen.

Der Fahrer wird den Diesel also häufiger hinauf in hohe Touren jubilieren lassen. Das wiederum kann der Viertakter mit seinen zwei oben liegenden Nockenwellen für einen Diesel prächtig. Folgerichtig macht der Begrenzer in den unteren drei Gängen auch erst bei etwa 4.800 Umdrehungen den Laden dicht. Dieser Dieselmotor zählt zu den wenigen Triebwerken seiner Art, die sowohl mit niedrigen, als auch hohen Drehzahlen bestens auskommen. Deshalb erreicht der Ford überraschend gute Fahrleistungen. Der leere Zweitonner hetzt aus dem Stand in nur gut 15 Sekunden auf Tempo 100 hoch – prima. Und auch die Elastizitätswerte künden von erstaunlichem Mumm. Nicht zuletzt übertraf der Testwagen mit gestoppten 159 km/h Höchstgeschwindigkeit die Werk-



1,5 t Nutzlast für Fahrer und Ladung – wer bietet mehr?

sangabe von 152 km/h deutlich. Sympathie erwirbt sich der Ford ebenso mit seinem insgesamt günstigen Kraftstoffverbrauch. Treibt der Fahrer den vollgepackten Transporter erbarmungslos, nimmt der Diesel zwar mehr als 14 l/100 km zu sich. Wer sanft mit dem Ford umgeht, erzielt jedoch niedrige Werte um 10 l/100 km. Angesichts der anspruchsvollen Topografie und eines Anteils von Autobahn mit Vollgas ist auch ein Wert von nur 10,2 l/100 km auf der standardisierten Teststrecke im Verhältnis zur Gewichtsklasse rekordverdächtig gut.

Die Geräuschkulisse geht laut den objektiven Messwerten durchaus in Ordnung, nach dem subjektiven Empfinden ist sie hingegen nicht sonderlich angenehm, auch wenn die Triebwerksvariante mit 92 kW (125 PS) auf Common-Rail-Einspritzung zurückgreift. Im Stand nagelt der Transit recht lärmig, um sich danach bei zurückhaltender Fahrt wieder zu beruhigen. Auf der Autobahn summieren sich dann bei höheren Geschwindigkeiten Windgeräusche und mechanischer Lärm zu einer wenig klangschönen Melange.

So, wie sich der Transit auf der Autobahn benimmt, wird der kluge Fahrer das Höchsttempo jedoch eher selten auskosten. So schaukelt sich der bela-



**Der Laderaum: trotz Holzboden und Seitenverkleidung stattliche 1,5 t Nutzlast
Seitenverkleidungen mit Stäbchenzurleisten zählen zum Serienstandard des Sondermodells.**

dene Ford bei schnellen Spurwechseln heftig auf und verlangt dann volle Konzentration am Lenkrad. Vor allem die Hinterachse (ohne Stabilisator) entwickelt bei diesen Bedingungen – trotz

	Ford Transit	Fiat Ducato Maxi/ Citroën Jumper	Iveco Daily 35 S 13	Mercedes Sprinter 313 CDI/VW LT 35**
Radstand (mm)	3.750	3.700	3.000	3.550
Länge (mm)	5.651	5.599	5.477	5.638
Breite (mm)	1.974	2.024	1.996	1.933
Höhe (mm)	2.588	2.480	2.645	2.570
Wendekreis (m)	13,3	13,7	11,5	12,8
Länge Laderaum (mm)	3.384	3.360	3.000	3.265
Breite Laderaum (mm)	1.762	1.808	1.800	1.855
Höhe Laderaum (mm)	1.975	1.882	1.900	1.916
Ladevolumen (m³)	11,6	11,5	10,2	10,4
Breite Schiebetür (mm)	1.275	1.265	1.100	1.045
Höhe Schiebetür (mm)	1.465	1.769	1.780	1.520
Breite Hecktür (mm)	1.540	1.562	1.540	1.560
Höhe Hecktür (mm)	1.775	1.760	1.780	1.775
Höhe Ladekante leer (mm)	543	540	695	665
Breite zwischen Radkästen (mm)	1.390	1.388	1.320	1.270
Antrieb	Front	Front	Heck	Heck
Hubraum (cm³)	1.998	2.800	2.798	2.148
Leistung (kW/PS)	92/125	94/127	92/125	95/129
max. Drehm. (Nm) bei U/min	285/1.500 bis 2.200	300/1.800	290/1.800	300/1.600 bis 2.400
Vorwärtsgänge	5	5	5	5
zGG (kg)	3.500	3.500	3.500	3.500
zul. Achlast vorne/hinten (kg)	1.665/2.250	1.850/2.120	1.650/2.240	1.600/2.240
Reifen	215/75 R 16 C	205/75 R 16 C	225/70 R 15 C	225/70 R 15 C
Bremsen (vorne/hinten)	Scheibe/Trommel	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe	Scheibe/Scheibe

* Kastenwagen mit rund 5,5 m Länge, Hochdach und Motoren von etwa 130 PS; Daten jeweils für das erstgenannte Modell; zum Teil maßgeschneiderte Varianten mit anderen Karosserie-Konfigurationen für Expressdienste lieferbar

** VW mit anderem Motor

eines kurzen Überhangs – ein reges Eigenleben. Der Vorderwagen wiederum neigt beladen auf Bodenwellen zu deutlichen Nickschwingungen. Und da der leere Transit Fahrbahnstöße unnachgiebig ins Fahrerhaus meldet, bleibt hier als Fazit nur, dass dieses Fahrwerk mit 3,5 t früh an seine Grenzen stößt – zu

früh.

Unter dem Strich bleibt so ein eher gespaltener Eindruck vom geheimnisvollen Ford Transit Courier Line übrig, der in keiner Preisliste auftaucht: Hier gibt's nach alter Ford-Tradition viel Auto fürs Geld, einen sinnvoll hergerichteten Laderaum, enorm viel Nutzlast, dazu

ein sparsames Triebwerk. Die missglückten Übersetzungen der unteren Gänge zählen zu den verzeihlichen Sünden. Nicht jedoch die Fahrwerkschwächen: Ein Handwerker im Kurzstreckeneinsatz würde sie kaum bemerken, beim forcierten Einsatz im Expressdienst sind sie jedoch ein unübersehba-