



**Ford Transit Courier:  
flinker Mini-Kastenwagen  
mit eigenständiger  
Karosserie aus einem  
Guss, Basis ist der Fiesta.**

# Quartett komplett

**Ford kriegt was Kleines:  
Auf Basis des Fiesta  
entwickelten die Köl-  
ner einen kompakten  
Stadtlieferwagen. Das  
Transporterquartett der  
Marke ist mit nunmehr  
vier Baureihen kom-  
plett.**

**E**inst rollte er lange Jahre als einsamer Cowboy über die Straßen Europas. Ein Ford Transit nahm solo jedes Duell mit anderen Transportern auf. Heute schickt Ford unter dem Begriff Transit eine Transporter- und Lieferwagen-Großfamilie in die Welt, so vielfältig und bunt wie die Parteienlandschaft im frisch gewählten Europaparlament.

Jüngstes Mitglied des aktuellen Transit-Quartetts ist nach Transit, Transit Custom und Transit Connect jetzt der Transit Courier, ein Kleinlieferwagen. Nützlinge als Fiesta-Ableger sind keine neue Erfindung. In den vergangenen Jahren gab es den Fiesta als simplen verblechten Kleinwagen; Routiniers erinnern sich noch an den Fiesta Courier aus der Epo-

che der Rucksack-Lieferwagen. Jetzt aber ist der Kleine nach langem Anlauf mit eigenständiger Karosserie erwachsen geworden.

Mit diesem Schritt hat der Courier gleichzeitig ordentlich zugelegt. Bei 4,16 m Länge ist er der Bonsai-Klasse schon fast entwachsen, fast 2 m Breite sind bereits Transporter-Vollformat – wenn's ganz eng wird, bleibt der Courier stecken. Seine stämmige Bauweise hat aber im Wettbewerbsvergleich sachliche Vorzüge. Der Radstand zum Beispiel ist lang genug für eine gegen Aufpreis lieferbare Schiebetür, darauf müssen die Kurzausgaben von Renault Kangoo Rapid und Mercedes Citan verzichten. Wären die Heckflügeltüren in der Mitte nicht arg schmal, könnten Stapler-

fahrer sogar eine beladene Europalette quer zwischen die weit auseinanderstehenden Radkästen des Courier zirkeln – die Wespentaille des Trios Fiat Fiorino, Citroën Nemo und Peugeot Bipper ist viel enger geschnürt. Trotz seiner Laderaum-Idealmaße erreicht der Fiesta Courier indes keinen Maximalwert beim Volumen. Irritierend, offensichtlich wird mancherorts mit zweierlei Maß gemessen. Ein halbes Dutzend Zurrösen unten an der Seitenwand hält die Fracht auf ihrem Platz, eine einfache Seitenverkleidung und ein Kunststoffboden schützen den Frachtraum vor groben Schäden; auf Wunsch fluten LED-Leuchten das Frachtabteil mit Licht.

### In die Verlängerung

Falls dessen Volumen nicht genügt, geht der Fiesta Courier in die Verlängerung: Nach bekannter Machart gibt es ihn optional mit Beifahrer-Klappsitz und schwenkbarer Gittertrennwand. Alleinfahrer bringen auf diese Weise im Bonsai-Transit 2,5 m lange Gegenstände unter. Dank der anständigen Nutzlast von knapp 600 kg muss der Fahrer dabei nicht aufs Gewicht achten. Wenn's immer noch nicht reicht, könnte man dem Courier sogar einen kleinen Anhänger aufbürden. Doch das ist mehr Theorie als Praxis, dann würde schon optisch der Schwanz mit dem Hund wedeln.

Sympathisch ist die Ausstattung des Kleinen. Von Hause aus bringt er ein zweifach verstellbares Lenkrad mit, eine Zentralverriegelung mit Fernbedienung und weitere Annehmlichkeiten. Überschaubar sind die Ablagen, das Klemmbrett steckt offen in der Mittelkonsole, eine Schublade unter dem Sitz nimmt Kleinkram auf. Großzügig zeigt sich Ford rund ums Fahrwerk: Der Rettungsanker ESP ist ebenso Serie wie ein Anfahrsistent, ein vollwertiges Fahrwerk mit 15-Zoll-Rädern und

ein richtiges Reserverad. Wer auf Nummer sicher geht, kann eine ganze Sammlung Airbags ordern, erstmals in dieser Liga sogar Knie-Airbags.

In Anbetracht der Serienausstattung liegt der Netto-Listenpreis mit knapp 13.000 Euro günstig. Mit Einzelextras und Paketen lässt sich der Ford weiter verfeinern. Darunter findet sich das Konnektivitätssystem Ford Sync mit Notrufassistent.



Das Cockpit ist funktionell und ansehnlich ausgestattet.

**In meiner Welt zählt Flexibilität. Und mein Carrier System von Krone.**

**FLX I BEL**

KRONE ist der führende Anbieter von hocheffizienten und robusten Wechselsystemen. Der Grund dafür: Die Box Carrier Chassis, die Stahl- und die Gardinenboxen besitzen eine extrem widerstandsfähige, flexible und funktionale Ausstattung, damit sie auch bei hohen Wechselzyklen reibungslos agieren können. Mit unserem Baukastensystem für das Transportwesen finden Sie für alle Anliegen maßgeschneiderte Lösungen.

[www.krone-trailer.com](http://www.krone-trailer.com)

**KRONE**  
Wir transportieren Zukunft



## Zwergenparade: Mini-Kastenwagen im Vergleich

	Ford Transit Courier	Fiat Fiorino	Citroën Nemo,	Peugeot Bipper*	Renault Kangoo Rapid Compact	Mercedes Citan**
Länge gesamt	4157 mm		3864 mm			3898 mm
Breite gesamt ohne/mit Spiegel	1976/2060 mm		1718/2019 mm			1829/2138 mm
Höhe gesamt	1747 mm		1721 mm			1812 mm
Radstand	2489 mm		2513 mm			2313 mm
Wendekreis zw. Bordsteinen	10,5 m		9,95 m			9,7 m
Breite/Höhe Schiebetür	453/1044 mm		644/1041 mm			Nicht lieferbar
Breite/Höhe Hecktür	1103/1102 mm		1140/1060 mm			1219/1286 mm
Breite zw. Radkästen	1227 mm		1048 mm			1218 mm
Ladelänge Boden	1620 mm		1523 mm			1347 mm
Ladelänge max.	2593 mm		2491 mm			2118 mm
Ladebreite	k.A.		1473 mm			1218 mm
Ladehöhe	1227 mm		1205 mm			1129 mm
Ladevolumen mit Trennwand VDA/SAE	1,9/2,3 m³ VDA/SAE		2,5 m³ (SAE)			2,3 m³ (VDA)
Ladevolumen mit Gitterwand max.	2,4/2,6 m³ VDA/SAE		2,8 m³ (SAE)			2,8 m³ (VDA)
Hinterachse	Verbundlenker, Schraubenfedern		Verbundlenker, Schraubenfedern			Verbundlenker, Schraubenfedern
Reifen	195/60 R 15		185/65 R 15			185/70 R 14
Bremsen	Scheiben/Trommel		Scheiben/Trommel			Scheiben/Trommel
Dieselmotor Zyl./Hubraum	4/1499 cm³		4/1248 cm³			4/1461 cm³
Leistung/min	55 kW (75 PS)/3750		55 kW (75 PS)/4000			55 kW (75 PS)/4000
Drehmoment/min	190/1700-2000		190/1750			180/1750
Getriebe	5-Gang		5-Gang			5-Gang
Verbrauch Stadt/Überland/ kombiniert Start/Stopp	4,4/3,6/3,9 l/100 km		5,7/3,8/4,5 l/100 km			5,2/4,2/4,6 l/100 km
0-100 km/h	16,0 s		15,2 s			17,5 s
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h		157 km/h			150 km/h
Leergewicht/ Nutzlast***	1210/585 kg		1165/585 kg			1332/439 kg
Zul. Gesamtgewicht	1795 kg		1750 kg			1771 kg
Grundpreis netto mit Dieselmotor	12 790 Euro		12 490 Euro			13 060 Euro



### Beachtliche Motorisierung

Beachtlich ist die Motorisierung des Courier. Da wäre als günstigste Variante der Ecoboost-Dreizylinder, ein Benziner mit einem Liter Hubraum, feiner Technik wie variabler Nockenwellensteuerung und 74 kW (100 PS) Leistung. Er hat sich in zahlreichen Modellen der Marke einen guten Ruf erworben. Volles Drehmoment von 170 Nm konstant von 1.400 bis 4.000 Umdrehungen – eine tolle Performance. Für netto 800 Euro mehr kommt der TDCI-Diesel mit 1,5 Liter Hubraum und 55 kW (75 PS) Leistung ins Spiel. Das maximale Drehmoment des Langhubers ist mit 190 Nm ansehnlich. Der aufgeladene Motor mit Common-Rail-Einspritzung

und schnellen Piezo-Einspritzdüsen basiert auf einer Vollaluminium-Konstruktion, kommt als Zweiventiler indes mit einer obenliegenden Nockenwelle aus. Leistungshungrige wählen das Triebwerk als 1,6 Liter mit 70 kW (95 PS) und 215 Nm, der Mehrpreis beläuft sich auf weitere 800 Euro. Ein Fünfgang-Schaltgetriebe portioniert jeweils die Kraft. Für beide Diesel nennt Ford Normverbräuche von rund 4 l/100 km. Mit optionaler Start-Stopp-Einrichtung soll sogar eine Drei vor dem Komma stehen – Normwerte sind geduldig. Wer den Verbrauch weiter drücken will, verordnet dem Courier und seinem Fahrer eine fest eingestellte Geschwindigkeitsbegrenzung auf 100 oder 120 km/h. Auf den ersten Blick lang ist der Wartungsintervall von



Die Konzeption des neuen Transit Courier lässt seitlich eine Schiebetür zu.

30.000 Kilometern, indes holt Ford den Transit Courier einmal im Jahr in die Werkstatt. Ein Fahrwerk mit Verbundlenker-Hinterachse und zweistufigen Schraubenfedern vermittelt dem Transit Courier die markentypische Agilität, die nun auch Transporter kennzeichnet.

Das passende Stichwort für die Transit-Flotte: Mit vier frischen Transit-Baureihen innerhalb von nur zwei Jahren legt Ford große Agilität an den Tag. Das Quartett ist komplett.

**Randolf Unruh**

Bonsai ist Mode

## Die neuen Kleinen

Ein schmales Segment für schlanke Autos: Der einzige maßgeschneiderte Mini-Lieferwagen kam bisher aus der Kooperation Fiat Fiorino, Citroën Nemo und Peugeot Bipper, gestartet 2009. Das Duo Renault Kangoo Rapid Compact und Mercedes Citan als Kurzausgabe basiert dagegen auf dem verkürzten Radstand ausgewachsener Lieferwagen – ebenfalls superkompakt, technisch aber eine Hilfskonstruktion. Sie führt zu eigenwilligen Proportionen, auch ist wegen des Mini-Radstands kein seitlicher Zugang zum Laderaum möglich.

Bei Fiorino und Konsorten ist fürs Jahr 2016 mit einer umfassenden Erneuerung zu rechnen. Noch früher dran sind die größeren Zwi-

linge Fiat Döblo Cargo und Opel: Hier ist bereits im kommenden Jahr eine Auffrischung dran.

Auch VW ist erwacht: Volkswagen Nutzfahrzeuge wird auf Basis des Kleinwagens Up im September auf der IAA einen Lieferwagen mit unterschiedlichen Antriebssystemen zeigen, auf Basis der bekannten Karosserie. Eine Produktionsentscheidung ist noch nicht gefallen.

Die jedoch gibt es für einen anderen VW: Schon im Frühjahr kommenden Jahres wird es Zeit für einen neuen Caddy. Während die Transporterwelt über den neuen T6 spekuliert, ist der Caddy auf die Überholspur gegangen. Er wird auf der gleichen Plattform wie der Skoda Roomster basieren, der ebenfalls reif für die Ablösung ist und künftig mit Schiebetüren vorfährt – auch als kompakter Lieferwagen?



## Ihren eigenen Bodyguard immer dabei!

Das EURO-Leasing Sicherheitspaket.

Jetzt serienmäßig in jedem EURO-Leasing/ MAN Rental Mietfahrzeug.

### Paket „Aktiv Plus“ inklusive:

- MAN Notbremsassistent EBA
- Lane Guard System LGS
- Adaptive Cruise Control ACC

Mit einem guten Gefühl mieten und fahren.

EURO-Leasing GmbH · Hotline 01806 254673\*  
www.euro-leasing.de · info@euro-leasing.de

\* 0,20 € pro Anruf aus dem Festnetz, Mobilfunkpreis max. 0,60 € pro Anruf.

**Sicherheitspaket  
„Aktiv Plus“**

MAN | Rental

EURO  
LEASING

