



Ford Transit Courier

Der Kleine kann sich sehen lassen

Foto: Ford-Werke GmbH

Mit dem Transit Courier rundet Ford seine Transporterbaureihe nach unten ab. güterverkehr probierte den Stadtfliitzer auf einer Testrunde in und um Frankfurt am Main aus – mit durchaus respektablem Resultat.

Vollauf zufrieden ist man derzeit bei der Nutzfahrzeugsparte von Ford. Die Runderneuerung der Transit-Modellbaureihe seit Ende 2012 trägt erste Früchte. In Deutschland hat der Konzern im bisherigen Jahresverlauf – bis einschließlich April 2014 – 8 340 Nutzfahrzeuge verkauft. Das ist ein Plus von 11,6% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Dies entspricht einem Marktanteil von 8,7%, also 0,2 Prozentpunkten mehr als in den ersten vier Monaten 2013. Im April 2014 legte Ford mit 2 286 Zulassungen um 10,4% gegenüber dem Vorjahresmonat zu. Der Gesamtmarkt verbuchte im gleichen Zeitraum mit 26 570 vertriebenen Nutzfahrzeugen lediglich ein Plus von 1,5%. Grund genug, sich hehre Ziele zu setzen. Bernhard Schmitz, Leiter Nutzfahrzeuge der Ford-Werke GmbH, gibt die Marschrichtung vor: „Bis 2016 rechnen wir in Europa mit einer Steigerung der Absatzzahlen

von über 50%.“ Seinen Beitrag zum Absatzsprung soll auch der Courier abliefern, der Neuling im heutigen Transit-Quartett. Entgegen der Namensbezeichnung basiert er jedoch nicht auf dem Flaggschiff der Baureihe oder dem von ihm abgeleiteten Custom, sondern wie der Connect auf einem Pkw bzw. Van. Denn er nutzt die Fiesta/B-Max-Plattform.

Wie Letzterer wurde der Courier nämlich von Vercarmodel Saro in Orbassano im Piemont entwickelt und entsteht ebenfalls im Werk des von Ford übernommenen rumänischen Herstellers Automobile Craiova. In einem Segment von kleinen Stadtfliitzern, das Schmitz auf 8 000 bis 10 000 Einheiten pro Jahr in Deutschland beziffert, möchte Ford bereits in diesem und auch im kommenden Jahr rund 2 500 Einheiten des wohl „kleins-

ten Nutzfahrzeugs, das wir je angeboten haben“, absetzen. „Wir erwarten, dass das Fahrzeug vom Konzept her über das bekannte Segment hinaus reicht“, so Schmitz. Großkunden wie Logistikfirmen oder kommunale Unternehmen stehen auf Nachfrage beim Courier allerdings nicht auf der Abnehmerliste. So wird man sich bei Ford strecken müssen, um kleinere

„Das kleinste Nutzfahrzeug, das wir je angeboten haben“

und mittlere Betriebe für den Neuen zu gewinnen. Entwicklungsziel war es deshalb, den Wettbewerb bei den für diese Kundschaft wichtigen Features zu überflügeln. So ist das Fahrzeug mit seinen 4,16 m Länge und 1,62 m Ladetiefe sehr kompakt, bietet aber dennoch eine ordentliche maximale Zuladung von 660 kg und eine Transportkapazität von bis zu 2,3 m³ – immerhin 10% mehr als bei direkten Mitbewerbern. Ein weiteres Plus: Die über

die „Basis“-Ausstattung hinausgehende „Trend“-Variante wird serienmäßig mit einer um den Fahrersitz drehbaren Gittertrennwand geliefert. In Kombination mit einem falt- und versenkbaren Beifahrersitz ergeben sich so „im Wandumdrehen“ eine Ladelänge von bis zu 2,59 m und ein Ladevolumen von insgesamt sogar 2,6 m³. Auf diese Weise lassen sich auch Rohre oder andere längliche Gegenstände transportieren. Die seitlichen Schiebetüren – eine ist bei der Trend-Ausstattung serienmäßig – bieten eine Öffnungsweite von 453 mm bei einer starren Stirnwand, mit Gittertrennwand sind es sogar 601 mm. Dank der bis zu 158° öffnenden asymmetrischen Doppelflügelhecktüren fasst der Stauraum dahinter tatsächlich eine Europalette. Sechs serienmäßige Verzurrösen nach DIN-Norm 75410 erleichtern beim Kastenwagen das Sichern der Ladung. Sie sind an der Seitenwand angebracht. Der Vorteil: Der Laderaumboden bleibt frei von Hindernissen und ist oben drein leichter zu reinigen. Vorbereitete Befestigungspunkte an der Karosserie bieten zudem die Möglichkeit,

Regalsysteme anzubringen. Nutzfahrzeugchef Schmitz erwartet, dass 30 bis 40% der Kunden die Trend-Variante wählen werden, schon alleine deshalb, weil darin die (manuelle) Klimaanlage enthalten ist. Ihr Einstiegsnettopreis liegt bei 13 490 € – gegenüber 11 990 € für die Basis-Ausführung. Für den Mehrpreis erhält man beispielsweise ein MP3-fähiges Audiosystem mit USB-Anschluss und Bluetoothschnittstelle, einen Bordcomputer mit Verbrauchsanzeigen und Außentemperaturanzeige, einen höhenverstellbaren Fahrersitz und elektrische Fensterheber. Hinzu kommen in Wagenfarbe lackierte und elektrisch einstell- und beheizbare Außenspiegel, Lederschaltknäuf und Multifunktionslederlenkrad. Ebenfalls serienmäßig: Nebelscheinwerfer, der 12-Volt-Anschluss im Laderaum und Scheinwerfer mit Chrom-Dekor-Einfassung. Gefallen dürften Kunden auch die langen Wartungsintervalle von 30 000 km oder einem Jahr. Ein mehrteiliger Stoßfänger hinten, robuste Schutzleisten für die Karosserieflanken sowie bewusst hoch platzierte

Der Verbrauch lag in der Testrunde bei 5,3 l auf 100 km

Front- und Rückscheinwerfer reduzieren die Kosten nach Beschädigungen – Maßnahmen, die sich zudem positiv auf die Versicherungseinstufung des kleinen Lieferwagens auswirken. Kosten und Ärger erspart auch das Tanksystem Ford Easy Fuel: Es verhindert die versehentliche Fehlbefüllung mit der falschen Kraftstoffsorte. Dieser Aspekt ist nicht ganz unerheblich, da der Fronttriebler neben den beiden Dieselmotorisierungen auch als 1-l-Eco-Boost-Benziner mit 74 kW/100 PS angeboten wird – alle allerdings lediglich als Euro-5-Aggregate. **güterverkehr** fuhr auf seiner Testrunde durch die Bankmetropole und den Taunus – jedoch den stärkeren der beiden TDCi-Diesel mit 1,6 l Hubraum und 70 kW/95 PS. Interessanterweise soll er laut Liste mit 4 l/100 km weniger verbrauchen als die 1,5-l-Variante mit 55 kW/75 PS (4,1 l/100 km) – obwohl es sich um den gleichen Motor handelt. Beim leistungsschwächeren Aggregat mit gleichem Hub wurde lediglich die Bohrung so verändert, dass der Hubraum auf 1,5 l sinkt. Grund dafür sind steuerliche Vergünstigun-

Ford Transit Courier – Technische Daten Testfahrzeug

Antrieb:

1,6-l-Duratorq-TD Ci-Diesel, 70 kW/95 PS, Euro 5, Fünfgangschaltgetriebe, Start-Stopp-System

Maße und Gewichte:

L/B/H 4157/2060/1747 mm, Radstand 2489 mm, Wendekreis 10,5 m, Ladebreite zwischen den Radhäusern 1012 mm, Ladehöhe 1227 mm, Ladekantenhöhe unbeladen 536 mm, Laderaumvolumen 2,3 m³, Leergewicht 1135 kg (inkl. Fahrer, Betriebsstoffe und 90-%-Tankfüllung), zul. Gesamtgewicht 1795 kg, max. Zuladung 660 kg

Ausstattung:

„Trend“, u. a. mit Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopf-Schulter-Airbags, adaptivem ESP inkl. Berganfahrassistent, Anhängerstabilisierung, Bremsassistent mit Notbremslicht, Traktionskontrolle, 15“-Leichtmetallräder, Zentralverriegelung mit Fernbedienung, Stahltrennwand mit Fenster, LED-Beleuchtung im Laderaum, Dachreling, Klimaanlage, beheizbare Frontscheibe, Ford-Navigationssystem mit USB-Konnektivität, sprachgesteuertes Ford Sync mit integriertem Notrufassistenten, Scheinwerferassistent, Nebelscheinwerfer, Rückfahrkamera, Parkpilot hinten

gen für 1,5-l-Fahrzeuge in einigen Ländern, wie der Programm-Manager für den Transit Courier, Habib Kaya, erklärt. Wie dem auch sei: Mit dem stärkeren Triebwerk nahm der Courier auch bei einer Zuladung von 240 kg, also etwas mehr als einem Drittel, die teilweise knackigen Steigungen im Taunus entlang der Flanken des 880 m hohen Großen Feldbergs souverän – selbst ohne Allrad, das für den Courier ebenso wenig vorgesehen ist wie vorerst eine Automatik. Sehr gut gefallen hat güterverkehr die ruhige Lage des Fahrzeugs in allen Fahrsituationen – kein „Schwimmen“ muss wie bei manch anderem Kastenwagen befürchtet werden. Dazu mag auch die Hinterachse

beitragen, die man vom kompakten Lifestyle-SUV Ford EcoSport adaptiert hat. Auch wenn der Verbrauch von 5,3 l/100 km bei einem Durchschnittstempo von 71,92 km/h auf der 93,5 km langen Testrunde wie zu erwarten über der Herstellerangabe von 3,8 l/100 km (mit Start-Stopp-System) lag, so ist dieser Wert durchaus respektabel und muss sich vor den Mitbewerbern nicht verstecken – wie überhaupt das komplette Fahrzeugkonzept. Man darf gespannt sein, ob es sich auf dem Markt gegen Konkurrenten wie Citroën Berlingo oder Renault Kangoo behaupten kann.

Claus Bünnagel ■



Die Trend-Ausstattung gibt es serienmäßig mit einer um den Fahrersitz drehbaren Gittertrennwand



Als bislang einziges Fahrzeug seiner Klasse besitzt der Courier ein Dock für Smartphones oder tragbare Navigationsgeräte