



Fotos: Jan Burgdorf

Die wichtig gestaltete Front lässt den Transit Courier stämmiger auftreten, als er in Wahrheit ist.

Mini war gestern

Ist das noch ein Mini-Transporter? Eigentlich ist der Transit Courier in diesem Segment zu Hause. Zumindest der seit 2014 produzierte Vorgänger, den Ford vor knapp zwei Jahren ablöste.

Wie so oft helfen nackte Zahlen, und die beweisen, dass auch der Courier dem allgemeinen Trend zu mehr Größe folgte. Wenn auch nicht so gravierend, wie der bullige Auftritt vermuten lässt: 18 Zentimeter baut der Neue außen länger als der Alte, zudem legte er um 16 Millimeter Breite (inklusive Außenspiegel) zu.

Zulasten des Handlings gehen diese Zuwächse im engen Stadtverkehr allerdings nicht. Dank seines angelegenen Wendekreises von 10,70 Metern (Vorgänger 10,50 m) wuselt auch der neue Courier flink durch die schmalsten Gassen und zwingt sich locker in Parklücken, vor denen größere Artgenossen kapitulieren. Damit ist der in Rumänien produzierte Transporter ein perfekter Kandidat für Liefertouren durch alle platzsensiblen Zonen.

Diesel nicht mit Automatik

Gut zum Auftritt passt das manuelle Sechsganggetriebe, dessen Schalthebel überaus leichtgängig durch die

Kulisse gleitet. Ein Automatikgetriebe wäre allerdings noch komfortabler sowie zeitgemäßer. Das allerdings bleibt in Form eines 7-Gang-Doppelkupplungs-Getriebes dem 125-PS-starken Benzinmotor vorbehalten und steht für den einzigen Dieselmotor des Courier-Programms nicht zur Konfiguration. Der 1,5 Liter große EcoBlue-Vierzylinder bringt es auf 100 PS und ein bulliges Drehmoment von 250 Newtonmetern. Die Kraftübertragung erfolgt an die Vorderräder.

Zumindest bei beladenem Frachtabteil kommt der Courier trotzdem eher gemächlich in Fahrt. Schuld ist die deutlich spürbare Anfahrschwäche, die der Vierzylinder unterhalb von 2.000 Umdrehungen pro Minute aufweist und die man angesichts des Turboladers mit variabler Turbinengeometrie nicht erwartet hätte. Um das angesprochene Leistungsloch zu umgehen, dreht man die Gänge instinktiv höher aus, als es eigentlich nötig wäre.

Typisch Ford ist das knackig abgestimmte Fahrwerk, das sich von der knapp 1,9 Tonnen schweren Testfuhre

(wir beluden mit 400 Kilogramm Testballast) selbst in scharfen Kurven unbeeindruckt zeigt. Gut dazu passt die direkt abgestimmte, leichtgängige Lenkung, die den Courier zielgenau über anspruchsvolle Landstraßen dirigiert und Einparkmanöver dank elektrischer Unterstützung gleichzeitig leicht von der Hand gehen lässt.

Digitalisierung im Innern

Topmodern präsentiert sich gleichfalls der Innenraum des Ford. Hinter dem Lenkrad blickt der Fahrer auf ein digitales 12-Zoll-Zentraldisplay, in dem allerdings der als aufrechter Balken dargestellte Drehzahlmesser relativ schlecht ablesbar ist. Nicht ohne Tadel bleiben auch die zahlreichen Assistenzsysteme, die der kleine Ford löblicherweise serienmäßig mitbringt: Das Gepiepse eines Tempolimitwarners nervt mittlerweile in fast jedem modernen Transporter. Dass allerdings der Lichtassistent in Tunneln vergleichsweise spät in Wallung kommt, der Abstandstempomat da-



1 Mit dem teildigitalen Bedienkonzept kommt man schnell zurecht. **2** Schade: Den 1,5 Liter großen Dieselmotor bremst unterhalb von 2.000 Touren eine Anfahrtschwäche aus, sonst ist der Selbstzünder ein angenehmer Begleiter.

Ford Transit Courier 1.5

Preis: ab 20.800 Euro

R4/1.499 cm³

74 KW/100 PS | 250 Nm bei

2.000-2.500/min

Sechsgang-Schaltgetriebe

Frontantrieb

Maße: 4.337 x 2.076 x 1.827 mm

Radstand: 2.692 mm

max. Ladelänge: 1.802 mm

max. Ladevolumen: 2,9 m³

Höhe Heckladekante: 602 mm

Gesamtgewicht: 1.985 kg

Leergewicht (gewogen): 1.480 kg

Nutzlast: 505 kg

Anhängelast: 1.100 kg

Verbrauch Testrunde: 6,1 l/100 km

(inkl. 400 kg Testballast)

Adblue: 13,3 Liter

Service: 40.000 km/2 Jahre

für oftmals viel zu früh und zudem unnötig heftig regelt, sollte Ford noch mal angehen. Ebenso der Spurbildungsassistent, dieser greift uns etwas zu abrupt ins Geschehen ein.

Nicht rekordverdächtig, aber in Ordnung ist der Testverbrauch von 6,1 Litern auf 100 Kilometer, den der Kastenwagen auf unserer gemischten Testrunde einfuhr. Dabei hatte der Courier die erwähnten 400 Kilogramm Ballast als Transportaufgabe an Bord. Exakt 105 Kilogramm mehr wären legal noch drin gewesen, was für einen Transporter dieser Klasse ein guter Wert ist. Wer dennoch mehr Nutzlast benötigt, sollte sich mit der

Nutzlasterhöhung um 175 Kilogramm beschäftigen, die sich für faire 250 Euro in den Preislisten findet.

Und wenn man die sowieso gerade studiert, könnte man gleich noch über die richtige Antriebsart philosophieren. Neben den Modellen mit Diesel- und Benzinmotoren bietet Ford den Transit Courier nämlich auch als batterieelektrische Version an. Der 136 PS starke Stromer käme mit seiner 54-kWh-Batterie laut Herstellerangabe 300 Kilometer weit und wäre die sauberste Variante für den städtischen Mini-Einsatz. Wenn dieser nur nicht bis zu 8.400 Euro teurer käme, wäre er sicherlich oft eine Option. *jb*



Die Flügeltüren am Heck sind immer Serie, eine seitliche Schiebetür kostet beim Basismodell (Trend) hingegen 350 Euro Aufpreis. 44 Liter passen in den Tank.

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer