



Ford Tourneo Custom 300L1 2.2 TDCi Titanium (DPF)

Fünftüriger Bus der oberen Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Der er Tourneo Custom bietet vor allem eins: Platz im Überfluss. Je nach Sitzkonfiguration passen bis zu neun Personen in den Transporter. Und selbst dann bleibt noch genügend Platz fürs Gepäck. Wer noch mehr Platz benötigt, kann zudem einem um 37 cm verlängerten Radstand wählen. Durch den variablen Kofferraum mit ausbaubaren Rücksitzen kann man den Tourneo schnell zu einem Großraum-Transporter umbauen, welcher über 5.300 l Stauraum bietet. Leider gestaltet sich der Ausbau der Sitze schwierig - die bis zu 52 kg schweren Sitzelemente sollten unbedingt mindestens zwei Personen ausbauen. Die Fahrleistungen der getesteten 125 PS Dieselvariante können leider genauso wenig überzeugen wie das Umweltverhalten. Das hohe Leergewicht von über 2,3 t lässt den Tourneo träge wirken und treibt den Verbrauch nach oben – die im EcoTest ermittelten 8,5 l/100 km sind nicht rühmlich. Die bessere Wahl ist sicher der 155 PS starke Dieselmotor. Ansonsten überzeugt der Tourneo mit guten Crashergebnissen und einer sehr guten Kindersicherheit. Die Fahreigenschaften gehen in Ordnung, haben aber im Detail noch Verbesserungspotential. Vor allem der zu lange Bremsweg enttäuscht für ein neu entwickeltes Fahrzeug. Der Ford Tourneo Custom ist in der getesteten Variante ab 42.305 Euro erhältlich. Der Preis geht für ein Fahrzeug in dieser Klasse in Ordnung. **Karosserievarianten:** langer Radstand, Transporter. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes Viano, Renault Trafic, VW T5.

+ Platz für bis zu neun Personen, variabler Koffer- und Innenraum, sehr gute Kindersicherheit

- hoher Verbrauch, schwammige Fahreigenschaften, sehr langer Bremsweg



ADAC-URTEIL

2,9 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,0 Familie

5,0 Stadtverkehr

2,8 Senioren

3,0 Langstrecke

1,1 Transport

4,3 Fahrspaß

2,7 Preis/Leistung

Stand: Juli 2013
Text: D. Silvestro

Der Ford Tourneo Custom kann bei der Verarbeitung ein zufriedenstellendes Ergebnis einfahren. Die Karosserieverarbeitung zeigt keine gravierenden Schwächen, kann aber im Detail nicht mit der Verarbeitung der PKW-Modelle von Ford mithalten. Die Türfalze sind nicht perfekt abgedichtet und Blechkanten sind teilweise unsauber verschweißt. Im Innenraum findet man ein optisch ansprechendes Cockpit im typischen Ford-Design vor. Die Materialqualität kann im Tourneo aber nicht ganz überzeugen. Es wurde viel Hartplastik verbaut, welches sich billig anfühlt und zudem nicht sauber verarbeitet ist. An einigen Stellen gibt es nicht sauber entgratete und dadurch scharfkantige Kunststoffteile. Wählt man das im Testwagen verbaute optionale Sitzpaket 35, findet man eine Lederausstattung an Bord. Die Lederausstattung wirft aber im Testwagen schon unschöne Falten und wirkt deshalb nicht besonders wertig. Partiiell unlackierte und separat austauschbare Flächen am Frontstoßfänger sorgen, dafür dass bei leichten Parkremplern nicht gleich die ganze Stoßstange lackiert bzw. ausgetauscht werden muss. Es gibt zwar Seitenleisten, welche die Türen bei unvorsichtig geöffneten Türen schützen, doch sind die Leisten lackiert und dadurch ebenfalls kratzempfindlich.

+ Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich direkt neben der Fahrertüre und besitzt einen integrierten Tankdeckel, welcher nicht extra abgeschraubt werden muss. Ein Fehlbetankungsschutz verhindert, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. Die Türschweller sind durch eine doppelte Dichtlippe gut gegen Verschmutzung abgedichtet. Ein großflächiger Schwellerschutz verhindert, dass der Lack durch das Ein- und Aussteigen verkratzt.

- Der Motorraum ist von unten komplett unverkleidet und verschmutzt somit schnell. Insgesamt wirkt der Unterboden sehr zerklüftet und ist aerodynamisch nicht optimiert. Die Motorhaube muss sehr umständlich mit dem Fahrzeugschlüssel geöffnet werden. Die schwere Motorhaube besitzt keinen Dämpfer. Der Kraftaufwand fällt entsprechend hoch aus, um die Motorhaube anzuheben und dem Haltestab einzuhängen.

Der Tourneo Custom ist in zwei Varianten erhältlich. Neben dem im Test angetretenen Modell mit kurzem Radstand gibt es auch eine Variante mit längerem Radstand. Die kurze Variante ist schon stolze 4,97 m lang, die lange Variante ist mit 5,34 m nochmals deutlich länger. Im engen Stadtverkehr ist es auch aufgrund der üppigen Fahrzeugbreite (2,28 m inklusive Außenspiegel) nicht einfach, das Fahrzeug zu bewegen.

+ Der Tourneo wird serienmäßig mit acht vollwertigen Sitzplätzen ausgeliefert. Zusätzlich kann anstatt des Beifahrersitzes ein Doppelbeifahrersitz geordert werden - dann passen sogar neun Personen in das Fahrzeug. Die zweite sowie die dritte Sitzreihe bestehen jeweils aus einem Einzelsitz und einem Doppelsitz. Dank des großen 80 l Kraftstofftanks können trotz des hohen Verbrauchs mit einer Tankfüllung Reichweiten von bis zu 940 km erreicht werden. Die Zuladung des Tourneo Custom beträgt gute 690 kg. Auf dem Dach dürfen Lasten bis zu 100 kg transportiert werden - eine stabile Dachreling gibt es gegen Aufpreis, dann dürfen sogar 130 kg transportiert werden. Als Besonderheit kann der Dachträger bei Nichtgebrauch flach im Dach versenkt werden, dadurch wird die Fahrzeughöhe von zwei Meter nicht überschritten, was sinnvoll sein kann, wenn man z.B. in ein Parkhaus fahren möchte. Die zulässige Anhängelast beträgt gute 2.000 kg (gebremst) bzw. 750 kg (ungebremst). Auch die Stützlast fällt mit 112 kg großzügig aus. Ein vollwertiges Reserverad sorgt im Falle einer Reifenpanne für eine uneingeschränkte Weiterfahrt.

- Das am Unterboden befestigte Reserverad ist etwas umständlich zu erreichen und abzumontieren.

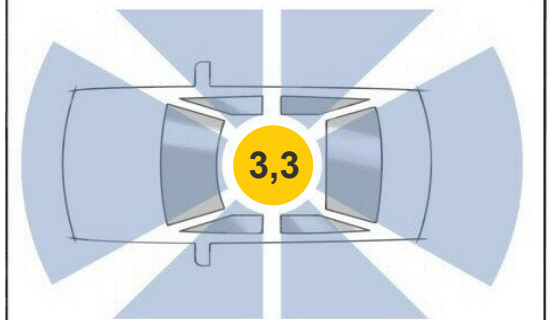
Im Sichtkapitel gibt der Tourneo Custom ein zwiespältiges Bild ab. Einerseits sitzt man sehr hoch und kann den Verkehr somit gut überblicken, andererseits lassen sich aber niedrige Gegenstände vor oder hinter dem Fahrzeug nur schwer erkennen. Die Rundumsicht geht in Ordnung. Dank der versenkbaren Kopfstützen im Fond sowie den geraden Dachsäulen mit großen Fensterflächen fällt die Sicht nach hinten akzeptabel aus. Einzig die sehr breit geratenen B-Säulen schränken die Sicht zur Seite stärker ein. Die Halogenscheinwerfer haben eine leicht erhöhte Einbauposition, was sich generell positiv auf die Fahrbahnausleuchtung auswirkt, doch trotzdem kann das Halogenlicht nicht vollends überzeugen. Xenonscheinwerfer bzw. Kurvenlicht ist nicht erhältlich.

⊕ Immerhin gibt es serienmäßiges Abbiegelicht, welches beim Abbiegen den seitlichen Bereich besser ausleuchtet. Durch das Tagfahrlicht wird man auch tagsüber im Verkehr besser wahrgenommen. Wählt man den optionalen Fahrspurassistent, ist auch ein Fernlichtassistent enthalten. Dieser erkennt über die Frontkamera entgegenkommende Fahrzeuge bzw. die Rücklichter des vorausfahrenden Verkehrs und schaltet das Fernlicht der Situation entsprechend automatisch an und aus. In der Praxis funktioniert das System recht zuverlässig, wobei das System etwas zu träge reagiert, wenn Gegenverkehr plötzlich auftaucht (z.B. in einer Kurve oder auf einer Kuppe). Die riesigen Außenspiegel bieten eine gute Sicht auf den rückwärtigen Verkehr. Zusätzliche separate Spiegelflächen im unteren Teil des Spiegelgehäuses sorgen dafür, dass auch Objekte im toten Winkel des Fahrzeugs besser erkannt werden können. Die gegenläufig wischenden Scheibenwischer sorgen für einen großflächig gewischten Bereich. Die Scheibenwischer funktionieren auch bei höheren Geschwindigkeiten tadellos. Eine Einparkhilfe für vorne und hinten ist in der getesteten Ausstattung Serie, was durchaus sinnvoll ist, da Objekte vor oder hinter dem Fahrzeug nur schlecht erkannt werden können. Um beim rückwärts Rangieren einen besseren Überblick zu erhalten, sollte die optionale Rückfahrkamera geordert werden. Diese ist im Sicht-Paket Premium enthalten und blendet im Innenspiegel ein zusätzliches Kamerabild ein. Das Kamerabild könnte dabei zwar etwas größer sein, ist aber trotzdem hilfreich. Ebenfalls hilfreich ist die Kamera beim Ankuppeln eines Anhängers, da Hilfslinien die Position der Anhängerkupplung anzeigen.

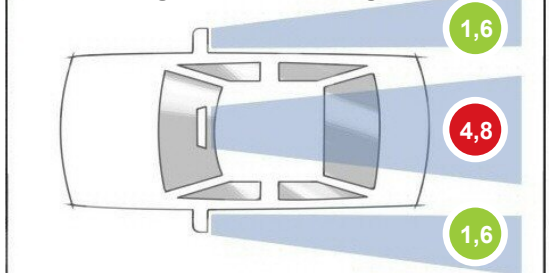
⊖ Bei Wahl der optionalen Frontscheibenheizung sollte beachtet werden, dass die feinen Heizdrähte in der Frontscheibe für störende Lichtreflexe durch die Scheinwerfer des entgegenkommenden Verkehrs sorgen. Kleine Hindernisse vor oder hinter dem Fahrzeug sind aufgrund der hohen Karosserie sehr schlecht zu erkennen.

Das Ein- und Aussteigen klappt zufriedenstellend. Einerseits erfreuen die sehr großzügigen Türausschnitte und der geringe Abstand zwischen Schweller und Sitz mit zusätzlicher Trittstufe. Andererseits muss man förmlich in das Fahrzeug aufsteigen, da der Schweller und der Sitz sehr hoch positioniert sind.

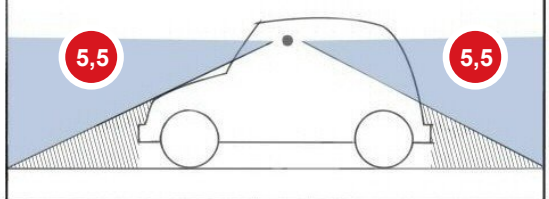
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Es fehlt ein Haltegriff, welcher benutzt werden könnte, um sich ins Fahrzeug zu ziehen. Am Dachhimmel gibt es nur für den Beifahrer einen Haltegriff. Hinten steigt man dank der großen Schiebetüren sehr einfach in das Fahrzeug ein. Nicht ideal ist die Zugänglichkeit zur dritten Sitzreihe. nur auf der Beifahrerseite lässt sich der Außensitz der zweiten Reihe ganz nach vorn klappen und gibt somit eine ausreichende Öffnung frei, um in die dritte Reihe durchzusteigen.

⊕ Der Tourneo Custom ist mit einer Funkfernbedienung ausgestattet, um die Zentralverriegelung zu öffnen oder schließen. Die Tasten der Fernbedienung sind dabei gut greifbar. Ein schlüsselloses Zugangssystem ist beim Tourneo nicht erhältlich. Zusätzlich zur normalen Zentralverriegelung ist gegen Aufpreis eine Doppelverriegelung erhältlich. Diese hat den Vorteil, dass dann bei verriegeltem Fahrzeug die Türen von Ihnen nicht geöffnet werden können, was den Diebstahlschutz erhöht (z.B. wenn eine Seitenscheibe eingeschlagen wird). Andererseits können dann im Fahrzeug verbliebene Insassen auch nicht mehr aussteigen, da sich die Türen dann von innen nicht mehr öffnen lassen. Die Türaufhalter der Vordertüren sind kräftig dimensioniert und können die Türen auch an Steigungen sicher offen halten. Auch die schweren Schiebetüren haben in geöffneter Stellung eine feste Arretierung und werden sicher offen gehalten. Betätigt man nach dem Abziehen des Zündschlüssels kurz den Fernlichthebel, bleiben die Scheinwerfer noch für gewisse Zeit eingeschaltet und beleuchten den Heimweg. Man kann sich nicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug bei einer geöffneten Tür nicht verriegelt wird. Ist eine Tür nicht richtig verschlossen und man betätigt die Fernbedienung, wird die Hupe kurz betätigt, um den Fahrer darauf aufmerksam zu machen. Diese Idee ist eigentlich nicht schlecht, doch ist die Hupe so extrem laut, dass man sich stark erschrickt, bzw. für unnötige Lärmbelästigung sorgt.

0,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Beim Kofferraumvolumen kann der Tourneo Custom ein hervorragendes Ergebnis einfahren. Sind alle drei Sitzreihen installiert, passen immer noch 655 l in das Gepäckabteil (gemessen bis Fensterunterkante). Entfernt man die dritte Sitzreihe, liegt das Volumen bei 2.070 (bis Fensterunterkante) bzw. bei 3.115 l (dachhoch). Baut man zusätzlich auch die zweite Sitzreihe aus, liegt der Stauraum bei 3.400 l (bis Fensterunterkante) bzw. bei 5.310 l (dachhoch).



Der Tourneo Custom bietet Platz ohne Ende. Bei voller Besetzung stehen immer noch 655 l Volumen zur Verfügung.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die große und schwere Heckklappe kann nur mit erhöhtem Kraftaufwand geöffnet werden. Zudem sollte man hinten genügend Abstand zu anderen Fahrzeugen oder einer Wand lassen, da die ausladende Heckklappe viel Platz benötigt, wenn man sie öffnet.

⊕ Die äußere Ladekante des fast ebenen Laderaums liegt mit 57 cm in angenehm niedriger Höhe. Das Beladen des Fahrzeugs fällt damit nicht schwer. Der sehr hohe und breite Kofferraum sowie die sehr großzügige Ladeöffnung eignen sich perfekt zum Transport von sperrigen Gegenständen. Werden die zwei hinteren Sitzreihen ausgebaut, entsteht über den gesamten Bereich eine ebene Ladefläche.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die zweite und dritte Sitzreihe ist jeweils mit einem Einzelsitz und einem Doppelsitz ausgerüstet. Die Sitze kann man einzeln ausbauen, je nachdem welchen Platzbedarf man gerade benötigt.

– Das Ausbauen der Sitze gestaltet sich allerdings aufwendig. Der Klapp- und Entriegelungsmechanismus funktioniert noch einigermaßen leichtgängig, es erfordert aber sehr viel Mühe die schweren Sitze aus dem Fahrzeug zu heben. Schon der Einzelsitz wiegt stolze 34 kg. Der Doppelsitz kommt sogar auf 52 kg. Der Ein- und Ausbau der Sitze sollte deshalb immer mit zwei Personen erfolgen. Ablagemöglichkeiten sucht man im Tourneo vergeblich. Im Kofferraum gibt es weder Staufächer noch Netze. Immerhin findet man stabile Befestigungshaken vor, wodurch schweres Gepäck mit Spanngurten fixiert werden kann.

2,1 INNENRAUM

2,3 Bedienung

Der Ford Tourneo Custom bietet in der getesteten Ausstattung eine Reihe an Ausstattungen die nicht nur den Komfort erhöhen sondern auch die Bedienung erleichtern. Wie schon bei anderen Ford-Modellen ist die Bedienung aber teilweise unnötig umständlich gestaltet. Das Lenkrad ist mit Schaltern überfrachtet, die Menüführung verschachtelt und kompliziert und die Radio-/Navigationsbedienung erfordert eine lange Eingewöhnung.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem großen Bereich in der Höhe und Weite einstellen und der Wählhebel liegt perfekt zur Hand. Das Zündschloss ist gut erreichbar angeordnet, allerdings bei Nacht unbeleuchtet. Die Scheibenwischer vorne werden mittels Regensensor gesteuert, der hintere besitzt eine Intervall- und Permanentschaltung. Der Lichtschalter liegt gut zur Hand ist auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet und die sinnvollen Tasten für die Nebelleuchten sind direkt neben dem Lichtschalter zu finden. Die Fahrlichtautomatik (Serie) schaltet dabei das Licht je nach Umgebungslicht selbstständig ein und aus. Bei Wahl des Spur-Assistenten ist zudem ein Fernlichtassistent an Bord. Gegen Aufpreis findet man das Sitzpaket 35 - dann lässt sich der Fahrersitz vielfältig elektrisch einstellen. Ablagemöglichkeiten gibt es vorne mehr als genügend. Becher- und Flaschenhalter, ein sehr praktischer Smartphone-Halter sowie eine Reihe an weiteren Ablagefächern lassen keine Wünsche offen. Da sieht es für die Fond-Passagiere schon schlechter aus. Hinten gibt es kaum Ablagemöglichkeiten. Die Instrumente des Tourneo lassen sich gut ablesen und bieten auch bei Nacht einen guten Kontrast. Kontrollleuchten gibt es für alle wichtigen Funktionen. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Klappen wird der Fahrer darauf aufmerksam gemacht. Die Außenspiegel lassen sich mittels eines gut erreichbaren Schalters elektrisch einstellen und sind sogar elektrisch anklappbar.

– Nicht ideal bedienbar ist das überfrachtete Lenkrad. Zwei Steuerkreuze für das Kombiinstrument und das Navigationssystem, Tempomattasten sowie separate Tasten für die Radio- und Freisprecheinrichtung sind schlicht zu viel und überfordern den Fahrer. Die Bedienelemente für das Radio- und Navigationssystem sind vom Fahrer etwas zu weit weg und in ihrer Funktion nicht klar verständlich. Viel zu weit unten und zu weit weg ist das Heizungsbedienteil untergebracht. Die Drehregler sind nicht ideal greifbar und die Piktogramme zu klein. Die elektrischen Fensterheber vorne funktionieren nur mit eingeschalteter Zündung. Lediglich das Fahrerfenster besitzt eine Auf-/Abwärtsautomatik. Die Fenster der in der ersten Rücksitzreihe lassen sich lediglich klappen, aber nicht ganz öffnen. Die Ausstellfenster können aber auch abgewählt werden.



Die Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend. In beiden Punkten befindet sich noch Raum für Verbesserungen.

2,5 Raumangebot vorne*

Durch den hoch eingebauten Sitz und den geringen Einstellbereich der Sitzlängsverstellung reicht die Beinfreiheit nicht für besonders große Personen aus. Ist der Sitz ganz zurück geschoben, finden nur Personen bis knapp 1,80 m eine optimale Sitzposition. Die Kopffreiheit würde für weitaus größere Personen ausreichen.

⊕ Die gigantische Innenbreite gibt dagegen keinen Anlass zur Kritik. Zwei Personen finden auf den Vordersitzen mehr als ausreichende Ellenbogenfreiheit vor. Gegen Aufpreis gibt es vorne auch einen doppelten Beifahrersitz. Dann haben inklusive Fahrer drei Personen Platz. Der Doppelbeifahrersitz war zwar im Testwagen nicht verbaut, doch sollten auch drei Personen vorne ausreichend Platz finden. Dank des hohen Daches, der großen Fensterflächen und der riesigen Innenbreite findet man ein sehr gutes subjektives Raumgefühl vor.

0,7 Raumangebot hinten*

⊕ Für die hinteren Passagiere fällt das Raumangebot sehr großzügig aus. In der zweiten Reihe finden über zwei Meter große Personen genügen Bein- und Kopffreiheit vor. Das selbe gilt auch für die dritte Sitzreihe. Hier liegen die Platzverhältnisse auf ähnlichem Niveau, wie in der zweiten Reihe. Auf beiden hinteren Reihen finden problemlos drei Personen nebeneinander Platz.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 2,0 m Körpergröße ausreichend Platz vor.

1,5 Innenraum-Variabilität

⊕ Der Tourneo Custom bietet eine gute Innenraum-Variabilität. Die Rücksitze können asymmetrisch geteilt umgeklappt und ausgebaut werden. Für vorne gibt es anstatt des einzelnen Beifahrersitzes eine doppelte Beifahrersitzbank. Gegen hohen Aufpreis können alternativ auch vier Einzelsitze im Fond geordert werden- dann sind auch die Vordersitze um 180° drehbar. Diese Option gibt es allerdings lediglich für die Basis-Ausstattung Trend.

3,3 KOMFORT

3,1 Federung

Das Fahrwerk des Ford Tourneo ist wenig ausgewogen abgestimmt. Die Vorderachse trampelt unkultiviert über Querfugen und grobe Fahrbahnunebenheiten. Bei höheren Geschwindigkeiten ist zudem eine deutliche Stuckerneigung vorhanden, welche für ständige Vibrationen im Innenraum sorgt. Trotz dem groben Ansprechen der Federung zeigt der Personentransporter eine ausgeprägte Seitenneigung und schwingt schon im unbeladenen Zustand bei langen Bodenwellen recht deutlich nach. Belädt man das Fahrzeug bis zum zulässigen Gesamtgewicht, spricht die Federung etwas besser an, die Vorderachse kann aber auch dann nicht komplett überzeugen. Die Federwege der Hinterachse sind dagegen ausreichend dimensioniert. So wird die Hinterachse bei überfahren grober Wellen zwar gestaucht, geht aber auch bei voller Beladung nicht auf Block. Beim Überfahren von Kopfsteinpflaster sind deutliche Vibrationen in der Karosserie und am Lenkrad spürbar. Untermalt wird die Fahrt über Kopfsteinpflaster durch ausgeprägte Eigenresonanzen der Karosserie.

2,6 Sitze

Der Tourneo Custom ist mit einer Vielzahl an Sitzpaketen erhältlich. In der getesteten Top-Ausstattungsvariante Titanium findet man serienmäßig einen manuell in der Höhe und Neigung einstellbaren Fahrer- und Beifahrersitz vor, zusätzlich sind auf beiden Sitzen in der Intensität einstellbare Lordosenstützen verbaut (Sitzpaket 30). Wählt man das optionale Sitzpaket 35 (im Testwagen verbaut), ist der Fahrersitz zusätzlich elektrisch einstellbar und kann damit noch feiner auf die Bedürfnisse des Fahrers eingestellt werden. Zusätzlich enthält das Sitzpaket 35 eine Lederausstattung, die allerdings nur partiell perforiert ist, was somit bei warmen Temperaturen dazu führen kann, dass man schnell schwitzt. Zusätzlich kann auch anstatt des einzelnen Beifahrersitzes ein Doppel-Beifahrersitz geordert werden (Sitzpaket 31 bzw. Sitzpaket 37 mit elektrischem Fahrersitz und Lederausstattung). Der Fahrer- und Beifahrersitz sind in der Höhe und Neigung einstellbar. Die Sitze sollten sich allerdings etwas tiefer stellen lassen. Die Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert, bieten aber kaum Seitenhalt. Durch die angenehme Polsterung sitzt man auch auf langen Strecken recht komfortabel. Die allgemeine Sitzposition ist aber aufgrund der sehr hoch eingebauten Sitze nicht optimal. Die Sitze der zweiten und dritten Sitzreihe bieten ebenfalls einen guten bis zufriedenstellenden Sitzkomfort. Die Lehnen sind hoch, die Oberschenkel werden gut unterstützt und durch die einstellbare Lehnenneigung findet man schnell eine angenehme Sitzposition.

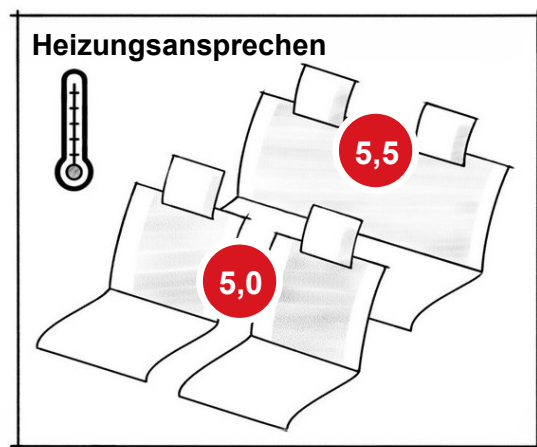
2,9 Innengeräusch

Der Geräuschpegel im Innenraum fällt akzeptabel aus. Bei 130 km/h liegt der gemessene Geräuschpegel bei akzeptablen 69,5 dB(A). Sowohl Wind- als auch Motorgeräusche halten sich bei Konstantfahrt mit 130 km/h angenehm zurück. Fährt man allerdings schneller, nehmen die Windgeräusche überproportional zu und werden dann auf Dauer auch aufdringlich. Fährt man unter Last, dringen deutliche Motorgeräusche in den Innenraum. Der Motor sollte insgesamt etwas besser abgeschottet sein. Fahrgeräusche halten sich in Grenzen, beim Überfahren von groben Unebenheiten dringen teils aber starke Fahrwerksgeräusche in den Innenraum. Ebenso neigt die Karosserie beim Überfahren von unebenen Fahrbahnen (z.B. Kopfsteinpflaster) zum Dröhnen.

4,7 Klimatisierung

Im Heizungskapitel kann der Tourneo Custom kaum überzeugen. Serienmäßig ist eine manuelle Klimaanlage verbaut, eine Klimaautomatik ist nicht lieferbar. In der getesteten Ausstattungsvariante findet man für die Fondpassagiere eine separate Klimaanlage an Bord. Die Temperatur- und Luftmengenverteilung kann nur sehr grob eingestellt werden. Es muss oft nachjustiert werden, um ein angenehmes Fahrzeugklima zu erreichen.

⊖ Obwohl der Tourneo serienmäßig mit einem elektrischen Zuheizung ausgestattet ist, kann die Heizleistung nicht überzeugen. Die Heizung schafft es nicht, den großen Innenraum angenehm zu temperieren. Sowohl vorne wie hinten dauert es zu lange, bis die Heizung anspricht. Die Seitenscheiben im Fond lassen sich lediglich ausstellen. Die Ausstellfenster können auch abgewählt werden, dann sind die hinteren Seitenscheiben gar nicht mehr zu öffnen.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

3,1 MOTOR/ANTRIEB

4,5 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 125 PS starken Dieselmotors können nicht überzeugen. Da der Testwagen mit der optionalen "Intelligenten Beschleunigungskontrolle" ausgestattet war, kann auch diese einen Anteil am schlechten Abschneiden gehabt haben. Laut Ford begrenzt die intelligente Beschleunigungskontrolle die zur Beschleunigung abrufbare Motorleistung geringfügig, sofern diese nicht zur Bewegung der Ladung erforderlich ist. Dadurch wird der Kraftstoffverbrauch laut Ford um 4% bis 15% reduziert. Bei einer Zuladung von weniger als 75% der zulässigen Zuladung und bei normalen Straßenbedingungen wird die Leistung beschränkt, so dass das Fahrzeug beschleunigt als ob es zu 75% beladen wäre. Bei einer Zuladung über 75% der zulässigen Zuladung erfolgt keine Beschränkung der Beschleunigung. Die volle Leistung ist auch in Situation wie zum Beispiel beim Ziehen eines Anhängers oder bei steilem Anstieg verfügbar. Ebenfalls gegen Aufpreis erhältlich ist ein Geschwindigkeitsbegrenzer, der die Maximalgeschwindigkeit auf 90 km/h bzw. 100 km/h begrenzt. Da der Geschwindigkeitsbegrenzer auch im Notfall nicht übertreten werden kann, ist die Option nicht empfehlenswert. Sowohl die intelligente Beschleunigungskontrolle als auch der Geschwindigkeitsbegrenzer sind allenfalls für Firmen- oder Flottenkunden eine Option, da so der Kraftstoffverbrauch der Firmenfahrzeuge reduziert werden kann. Im privaten Gebrauch sind beide Optionen keine Empfehlung, da diese mehr Nachteile als Vorteile bergen. Bei den Tourneo-Modellen bis Februar 2013 enthielt der Eco-Modus einen Geschwindigkeitsbegrenzer, der die Maximalgeschwindigkeit auf 110 km/h limitierte. Dieser Limiter konnte nicht übertreten werden, was z.B. bei Überholmanöver schnell gefährlich werden konnte. Nur durch Abschalten des Eco-Modus (Tasten im Armaturenbrett) konnte der Begrenzer deaktiviert werden. Seit Produktion Februar 2013 wurde der Limiter bei aktiviertem Eco-Modus gestrichen und es können nun auch höhere Geschwindigkeiten ohne Abschaltung des Eco-Modus gefahren werden.

⊖ Für einen Überholvorgang von 60 auf 100 km/h benötigt der Transporter rund 10,4 s. Auch bei den Elastizitätsmessungen kann der Tourneo nicht überzeugen. In jedem Gang fühlt sich der Motor träge und überfordert an.

3,0 Laufkultur

Die Laufkultur des Vierzylinder-Dieselmotors liegt im zufriedenstellenden Bereich. Der Motor ist insgesamt nicht besonders gut vom Innenraum abgeschottet. Es sind vor allem nach dem Kaltstart recht ausgeprägte Vibrationen im Innenraum wahrnehmbar. Bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor zudem unter Last zu recht starkem Brummen.

1,9 Schaltung

⊕ Das Schaltgetriebe lässt sich recht einfach und mit wenig Kraftaufwand schalten. Die Gänge sind präzise geführt und haken auch bei schnellen Schaltvorgängen nicht. Die Schaltwege sind angenehm kurz. Der Rückwärtsgang ist gut von den Vorwärtsgängen abgegrenzt und lässt sich mit kaum Kraftaufwand und geräuschlos einlegen. Eine Schaltpunktanzeige zeigt dem Fahrer den sinnvollsten Gang an, um möglichst sparsam unterwegs zu sein. Die Kupplung lässt sich einfach und gefühlvoll dosieren, eine Berganfahrhilfe unterstützt zusätzlich beim Anfahren am Berg.

2,5 Getriebeabstufung

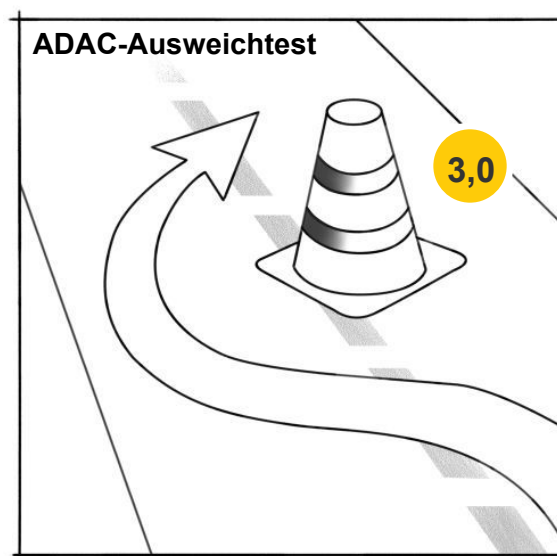
Die Gangabstufungen des Sechsgang-Getriebes passen nicht perfekt. Vor allem die unteren Gänge sind zu lang übersetzt, was oftmals dazu führt, dass z.B. beim Abbiegen in den ersten Gang zurückgeschaltet werden muss. In den oberen Gängen passen dagegen die Abstufungen.

⊕ Durch die lange Gesamtübersetzung fallen die Drehzahlen bei Autobahntempo niedrig aus. Bei 130 km/h dreht der Motor mit rund 2.150 1/min.

3,5 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Der Tourneo zeigt bei der Fahrstabilität keine gravierenden Schwächen, zeigt sich aber nur wenig agil. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls pendelt das Fahrzeug stark nach und muss durch ESP-Eingriffe wieder stabilisiert werden. Der Geradeauslauf geht insgesamt in Ordnung. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Tourneo ein wenig agiles aber recht sicheres Verhalten. Schon beim ersten Einlenken untersteuert der Personentransporter, beim Gegenlenken überschiebt das Fahrzeug dann so stark, dass das elektronische Stabilitätsprogramm vehement eingreifen muss um das Fahrzeug zu stabilisieren. Durch die ESP-Eingriffe wird viel Geschwindigkeit abgebaut, wodurch das Fahrzeug unkritisch in die Ausfahrgasse zurückgelenkt werden kann. Der Tourneo zeigt ein wenig dynamisches aber sicheres Kurvenverhalten, da sich der Grenzbereich sehr früh ankündigt und dann noch genügend Gripreserven vorhanden sind. Die maximalen Kurvengeschwindigkeiten fallen aber sehr gering aus. Plötzliche Lastwechselreaktionen sind kaum ausgeprägt vorhanden, nehmen bei voller Beladung aber etwas zu. Die Traktion des Fronttrieblers ist in unbeladenem Zustand gut bis zufriedenstellend. Bei voller Beladung wird die Traktion merklich schlechter, die Traktionskontrolle greift aber recht effizient ein und verhindert Schlupf an den Antriebsrädern.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

3,4 Lenkung*

Die Lenkung des Ford Tourneo kann nur wenig überzeugen. Um die Mittellage agiert die Lenkung sehr schwammig, baut nur verzögert Seitenführungskräfte auf und gibt dem Fahrer bei Kurvenfahrt kaum Rückmeldung. Durch den verzögerten Seitenkraftaufbau und die geringen Rückstellkräfte fällt auch die Zielgenauigkeit entsprechend schlecht aus. Durch die indirekte Auslegung der Lenkung und den großen Wendekreis von knapp 12,2 m zeigt sich das Fahrzeug beim Rangieren recht unhandlich.

⊕ Positiv ist der geringe Kraftaufwand, der im Stand zum Drehen des Lenkrads benötigt wird.

3,8

Bremse

Bei der Bremswegmessung enttäuscht der Ford Tourneo. Immerhin zeigt sich die Bremsanlage standfest und lässt sich zufriedenstellend dosieren.

- Der ermittelte Bremsweg von 100 km/h bis zum Stillstand beträgt lange 41,4 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Bridgestone Duravis Light Truck der Größe 215/65 R16C 109R/107R).

2,1

SICHERHEIT

2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Der Ford Tourneo Custom ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Bei Wahl der aufpreispflichtigen Anhängerkupplung findet man zudem ein Anhängerstabilisierungsprogramm (Trailer Stability Program - TSC) an Bord. Scheinwerfer mit statischem Abbiegelicht sind beim Tourneo Serie. Gegen Aufpreis gibt es im Paket einen Spurhalteassistenten, einen Fernlichtassistenten sowie eine Müdigkeitserkennung. Ein Speedlimiter ist Serie. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter und warnen somit den nachfolgenden Verkehr. Zusätzlich aktiviert sich dann im Stand die Warnblinkanlage. Das Fahrzeug kann nur mit gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, versehentliches Anlassen des Motors mit eingelegtem Gang ist somit nicht möglich. Rückstrahler in den Vordertüren warnen den nachfolgenden Verkehr bei einer geöffneten Tür.

- Wenn die Warnblinkanlage aktiviert ist, funktioniert die Blinkfunktion nicht mehr. Dadurch kann z.B. beim Abschleppen ein Abbiegevorgang nicht mehr angezeigt werden.

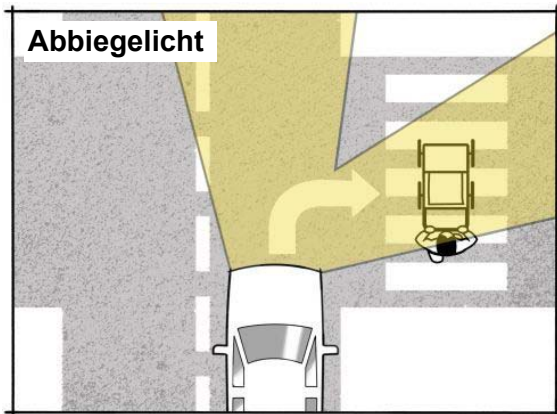
2,1

Passive Sicherheit - Insassen

Der Ford Tourneo ist serienmäßig mit Front- Seiten- und Kopfairbags vorne ausgestattet. Kopfairbags für die hinten Sitzenden sind dagegen nicht erhältlich.

- + Bei den ADAC Crashtests kann der Tourneo mit 84% der möglichen Punkte ein gutes Ergebnis bei der Insassensicherheit einfahren. In der Summe erhält der Ford Tourneo bei den ADAC Crashtests die vollen fünf Sterne. Die Kopfstützen vorne reichen in der Höhe auch für große Personen bis ca. 1,90 m und befinden sich nahe genug am Kopf, um im Falle eines Heckaufpralls möglichst gut wirken zu können. Die hinteren Kopfstützen sollten sich zwar etwas weiter ausziehen lassen (hoch genug für 1,75 m große Personen), befinden sich aber ebenfalls nahe genug am Kopf.

Abbiegelicht



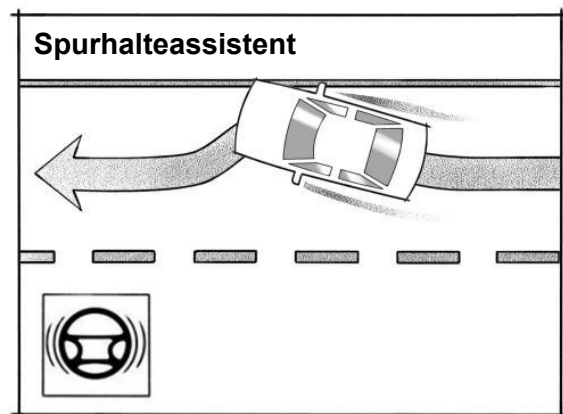
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Spurhalteassistent



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Gegen Aufpreis gibt es ein Ford Navigationssystem mit Ford SYNC, welches unter anderem ein automatisches Notrufsystem beinhaltet. Im Falle eines Unfalls mit Airbagauslösung wird automatisch ein Notruf abgesetzt und die Rettungskräfte über die genaue Fahrzeugposition informiert. Voraussetzung ist, dass ein Mobiltelefon eines Fahrzeuginsassen mittels Bluetooth mit dem Fahrzeug verbunden ist.

– Lediglich der Fahrerplatz ist mit einem Anschnallerinnerer ausgestattet. Für das Warndreieck und den Verbandskasten gibt es keine fest definierte Halterung im Fahrzeug.

1,4 Kindersicherheit

+ Bei der Kindersicherheit schneidet der Tourneo sehr gut ab. Bei den ADAC Crashtests erhält das Fahrzeug sehr gute 90% der möglichen Punkte. Durch die großen Türöffnungen und praktischen Schiebtüren sind die Rücksitze sehr gut erreichbar und Kindersitze aller Art können somit einfach und ohne Verrenkungen installiert werden. Der linke und der mittlere Sitz der zweiten Sitzreihe sind mit Isofix und Ankerhaken ausgestattet. In der dritten Sitzreihe findet man auf dem Mittelsitz Isofix-Befestigungspunkte. Kindersitze lassen sich mittels Isofix einfach befestigen, wobei die Zugänglichkeit zu den Isofix-Haken besser sein könnte. Es werden zusätzliche Einsteckhilfen benötigt, da die Befestigungshaken im Sitzpolster versenkt sind. Durch die üppigen Platzverhältnisse können sowohl in der zweiten, als auch in der dritten Reihe problemlos drei Kindersitze nebeneinander montiert werden. Kindersitze aller Art lassen sich mit den Fahrzeuggurten problemlos befestigen, da die Gurte lang genug und die Gurtanlenkpunkte optimal ausgeführt sind. Die Beifahrerairbags lassen sich mittels Schalter deaktivieren, dann dürfen auch auf dem Beifahrersitz Kindersitze montiert werden. Laut Hersteller sind auf allen Sitzplätzen Kindersitze aller Klassen erlaubt.

3,5 Fußgängerschutz

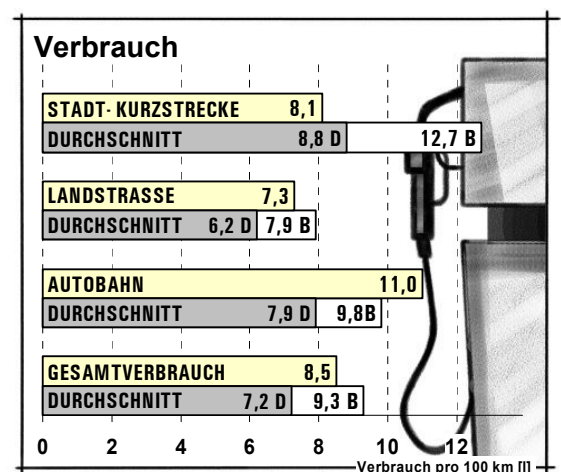
Beim Fußgängerschutz erreicht der Tourneo bei den ADAC Crashtests nur magere 48% der möglichen Punkte. Während sich die Front und die mittleren Bereiche der Motorhaube noch einigermaßen entschärft zeigen, sind vor allem die Randbereiche zu aggressiv gestaltet.

4,0 UMWELT/ECOTEST

4,6 Verbrauch/CO2*

Der Tourneo Custom 2.2 TDCi kann im ADAC EcoTest nicht überzeugen.

– Mit einer ermittelten CO₂-Bilanz von 273 g/km erreicht das Fahrzeug im CO₂-Kapitel nur magere 13 Punkte. Der ermittelte Durchschnittsverbrauch liegt bei 8,5 l/100 km. Der Stadtverbrauch liegt auch dank des serienmäßigen Start-Stopp-System bei noch akzeptablen 8,1 l/100 km. Außerorts sind es 7,3 l/100 km und auf der Autobahn sehr hohe 11,0 l/100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B)

3,4

Schadstoffe

Im Schadstoffkapitel des EcoTest kann der Ford nur ein mittelmäßiges Ergebnis einfahren. Vor allem der hohe NOx-Ausstoß kosten dem Fahrzeug einige Punkte. So gibt es für die Schadstoffe ebenfalls nur mäßige 26 Punkte. In der Summe kann der Ford Tourneo mit 39 Punkten lediglich ein schlechtes Zwei-Sterne-Ergebnis im EcoTest einfahren.

2,5

AUTOKOSTEN

3,0

Betriebskosten*

Der Verbrauch fällt zwar hoch aus, doch aufgrund der günstigeren Preise des Dieselmotors erhält der Tourneo trotzdem eine akzeptable Bewertung bei den Betriebskosten.

0,9

Werkstatt- / Reifenkosten*

+ Nur alle 50.000 km oder alle zwei Jahre ist ein Wartungsdienst fällig. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich. Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

3,0

Wertstabilität*

Dem großen Personentransporter kann ein durchschnittlicher prozentualer Restwertverlauf vorhergesagt werden.

3,0

Kosten für Anschaffung*

Die getestete Variante ist ab 42.305 Euro zu haben. Der Preis geht für einen Transporter in dieser Klasse auch dank der großzügigen Serienausstattung in Ordnung. Alles Wichtige findet man beim Titanium bereits serienmäßig an Bord. Ein Kaufempfehlung stellt das Sicht-Paket-Premium dar, welches für 833 Euro ein Reihe an sinnvollen Extras enthält, welche sowohl die Fahrsicherheit als auch den Fahrkomfort erhöhen.

- Schade ist, dass der Ford Tourneo momentan nicht mit Automatikgetriebe erhältlich ist.

2,9

Fixkosten*

Bei den Fixkosten reiht sich das Fahrzeug im Mittelfeld seiner Klasse ein. Die Ausgaben für die KFZ-Steuer liegen mit 333 Euro pro Jahr nicht besonders niedrig.

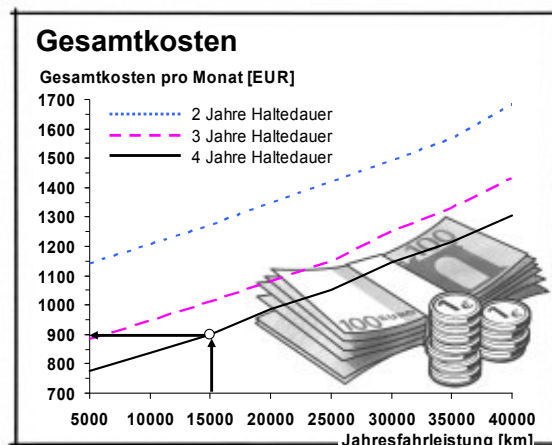
+ Sehr günstig eingestuft ist der Tourneo in der Vollkaskoversicherung (VK:19).

- Teurer zeigt sich das Fahrzeug in der Teilkaskoversicherung (TK:23) und vor allem in der Haftpflichtversicherung (KH:22).

2,4

Monatliche Gesamtkosten*

⊕ Bei den absoluten monatlichen Gesamtkosten kann der Tourneo geradeso ein gutes Ergebnis einfahren. Vor allem die günstigen Werkstatt- und Reifenkosten wirken sich positiv auf die monatlichen Gesamtkosten aus. Zudem fällt der absolute monatliche Wertverlust nicht zu hoch aus.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 900 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	300L1 2.2 TDCi (DPF)	300L1 2.2 TDCi (DPF)	300L1 2.2 TDCi (DPF)
Aufbau/Türen	BU/5	BU/5	BU/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2198	4/2198	4/2198
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	92 (125)	114 (155)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	310/1300	350/1450	385/1600
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	157	157	157
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,5 D	6,5 D	6,5 D
CO2 [g/km]	172	172	172
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/19/22	22/19/23	22/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	333	333	333
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	860	858	881
Preis [Euro]	37.902	39.687	41.710

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2198 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment	350 Nm
bei	1450 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/65R16
Reifengröße (Testwagen)	215/65R16R
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/12,15 m
Höchstgeschwindigkeit	157 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b. s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	10,4 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,5 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	8,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/7,3/11,0 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	172 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	273 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,5 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4972/1986/1972 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2280 mm
Leergewicht/Zuladung	2310 kg/690 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	2070 l/3400 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/1600 kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	80 l
Reichweite	940 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	144 Euro
Monatliche Werkstattkosten	50 Euro
Monatliche Fixkosten	131 Euro
Monatlicher Wertverlust	575 Euro
Monatliche Gesamtkosten	900 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	22/19/23
Grundpreis	42.305 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (inkl. Fahrspur-Assi.)	476 Euro ^o
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Müdigkeitserkennung (inkl. Fahrspur-Assi.)	476 Euro ^o
Parkhilfe, elektronisch (vorne/hinten)	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	476 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage (optional auch hinten)	Serie
Klimaautomatik	nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	1.291 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	583 Euro
Lackierung Metallic	821 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,9

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,1	Fahreigenschaften	3,5
Verarbeitung	3,4	Fahrstabilität	3,3
Alltagstauglichkeit	1,3	Lenkung*	3,4
Sicht	2,6	Bremse	3,8
Ein-/Ausstieg	2,6	Sicherheit	2,1
Kofferraum-Volumen*	0,6	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,2
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Kofferraum-Variabilität	2,1	Kindersicherheit	1,4
Innenraum	2,1	Fußgängerschutz	3,5
Bedienung	2,3	Umwelt/EcoTest	4,0
Raumangebot vorne*	2,5	Verbrauch/CO2*	4,6
Raumangebot hinten*	0,7	Schadstoffe	3,4
Innenraum-Variabilität	1,5		
Komfort	3,3		
Federung	3,1		
Sitze	2,6		
Innengeräusch	2,9		
Klimatisierung	4,7		
Motor/Antrieb	3,1		
Fahrleistungen*	4,5		
Laufkultur	3,0		
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,5		

AUTOKOSTEN

2,5

Betriebskosten*	3,0
Werkstatt- / Reifenkosten*	0,9
Wertstabilität*	3,0
Kosten für Anschaffung*	3,0
Fixkosten*	2,9
Monatliche Gesamtkosten*	2,4

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen