



## Ford Tourneo Courier 1.6 TDCi Start/Stop Titanium

Fünftüriger Kombi der Kleinwagenklasse  
(70 kW / 95 PS)



**W**ährend Ford seine Transporter als Transit verkauft, tragen die baugleichen Vans die Bezeichnung Tourneo. Der Courier ist neben Connect und Custom der Kleinste im Bunde. Für ihn gibt es, im Gegensatz zu seinen größeren Brüdern, auch keine Karosserie- oder Sitzvarianten. Über die praktischen Schiebetüren hinten gelangt man auf eine klassische Dreiersitzbank, die aber komplett nach vorn gefaltet werden kann und somit einen großzügigen Laderaum mit einem ebenen Boden frei gibt. Insgesamt fällt der Innenraum großzügig aus, sowohl für die Passagiere als auch für das Gepäck. Aber die mögliche Zuladung und auch die zugelassene Anhängelast, Stütz- und Dachlast fallen sehr niedrig aus, was die Transportmöglichkeiten deutlich einschränkt. Der große Dieselmotor mit seinen 70 kW/95 PS sorgt in Kombination mit dem Fünfgang-Schaltgetriebe für akzeptable Fahrleistungen, auch wenn er etwas träge wirkt. Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 4,7 Litern auf 100 Kilometer und einem erhöhten Stickoxidausstoß auf der Autobahn reicht es beim ADAC EcoTest nur zu einem Drei-Sterne-Ergebnis. 19.998 Euro beträgt der Einstiegspreis des Tourneo Courier mit der großen Dieselmotorschaltung und der gehobenen Titanium-Ausstattung. Ein stolzer Preis dafür, dass der Courier in der Kleinwagenklasse rangiert. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Fiat Qubo, Peugeot Bipper Tepee.

- +** sehr großer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiger Innenraum, kräftige Bremsanlage
- hoher Anschaffungspreis, Kopfstützen im Fond zu kurz, großer Wendekreis, schwache Heizung, hohe Fixkosten, kein Einklemmschutz an den Fenstern, geringe Dach- und Anhängelast, geringe Zuladung

### ADAC-URTEIL

**2,5** AUTOTEST

**3,1** AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

**1,9** Familie

**3,0** Stadtverkehr

**2,2** Senioren

**2,5** Langstrecke

**2,4** Transport

**3,1** Fahrspaß

**2,8** Preis/Leistung

2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

### Verarbeitung

Der Ford Tourneo zeigt eine gute Karosserieverarbeitung. Die Anbauteile sind passgenau und solide. Alle Schweißnähte und Bördelkanten wurden aufwändig versiegelt. Aber auch hier findet man im Detail Möglichkeiten zur Verbesserung. Dazu zählen auch die offen liegende Mechanik der Schiebetüren oder die wackeligen Dichtleisten an den Türen. Im Innenraum fällt die Verarbeitung nur akzeptabel aus. Er wird von Hartplastik und Kunstleder dominiert. Die Kunststoffteile sind zum Großteil zwar solide gefertigt und verarbeitet, im Detail findet man aber scharfe Kanten und Unsauberkeiten bei der Verarbeitung. Der Motorraum ist nach unten zwar komplett verschlossen, weitere Abdeckungen gibt es am Unterboden nicht. Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und erlauben bei kleinen Beschädigungen teilweisen Ersatz. Sie sind aber durchgehend lackiert und damit sehr kratzempfindlich. Auch die kräftigen Seitenleisten sind mit Lack überzogen.

- + Der Tourneo hat keinen separaten Tankdeckel mehr. Nach dem Öffnen der Klappe kann die Zapfpistole direkt über zwei separate Klappen, die gleichzeitig eine Fehlbetankung verhindern, eingeführt werden.
- Die Türausschnitte sind nach außen kaum abgedichtet und verschmutzen schnell. An den Schwellern gibt es keine Stoßleisten, die den Lack schützen könnten. Die Motorhaube wird mit einem simplen Haltestab offen gehalten. Gasdruckfedern wären hier die bessere Lösung.

2,9

### Alltagstauglichkeit

- + Kalkuliert man mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Verbrauch, so lassen sich mit einer Tankfüllung von 48 Litern Diesel Reichweiten von rund 1.020 Kilometern erzielen. Vier Personen finden im Tourneo bequem Platz, der hintere Mittelsitz sollte allerdings nur für kurze Strecken verwendet werden.
- Der Tourneo darf ungebremste Anhänger bis 635 kg ziehen. Selbst mit Auflaufbremse sind nur 910 kg erlaubt. Er ist mit einem Reifenpannenset ausgestattet, das bei größeren Beschädigungen keine Hilfe bietet. Gegen 119 Euro Aufpreis ist ein Reserverad erhältlich (nicht im Testwagen). Die maximal mögliche Zuladung beträgt nur 410 Kilogramm. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen gerade einmal Lasten bis 45 kg befestigt werden. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt überschaubare 50 kg. Soll darauf ein Radträger befestigt werden, ist das Maximum vor allem bei E-Bikes schnell erreicht. Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man ohne das optionale Reserverad vergebens.

3,1

### Sicht

Durch die erhöhte Sitzposition hat man im Tourneo eine recht gute Übersicht, das Heck lässt sich einwandfrei abschätzen, die Front jedoch entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann das Ergebnis nur durchschnittlich bewertet werden. Neben breiten Dachsäulen blockiert die seitlich ansteigende Scheibenunterkante die Sicht nach draußen. Das Wischfeld sollte etwas größer ausfallen - die Randbereiche der Windschutzscheibe bleiben ungewischt. Sowohl für die hinteren Parksensoren als auch die Rückfahrkamera inkl. Lenkhilfslinien muss Aufpreis bezahlt werden.



**Die breiten Dachsäulen und die ansteigende Karosserielinie behindern die Sicht nach schräg hinten.**

⊕ Niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug können aufgrund der nach vorn steil abfallenden Motorhaube gut erkannt werden. Die Außenspiegel sind sehr groß, der rechte hat einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel deutlich verkleinert. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Abblendlicht ausgeschaltet ist.

⊖ Niedrige Hindernisse sowie spielende Kinder sind hinter dem Fahrzeug quasi unsichtbar. Auch die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürftig aus, in der Ausstattungsvariante Titanium ist der Spiegel immerhin selbstabblendend ausgeführt. Die Halogenscheinwerfer können vor allem bei schlechten Witterungsverhältnissen im Dunkeln nicht überzeugen. Die Heizdrähte der Frontscheibenheizung sorgen bei ungünstigem Lichteinfall für unangenehme Reflexionen.

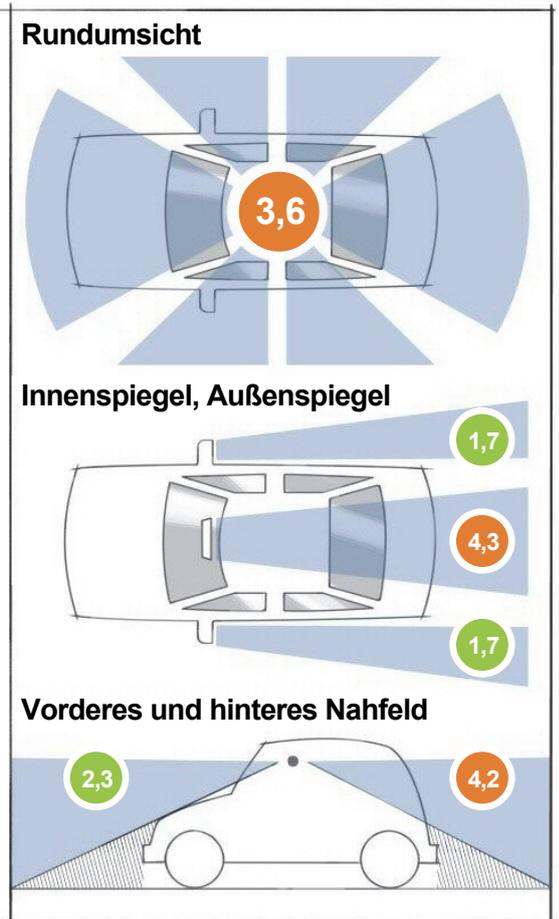
## 2,0 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn wie hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ohne große Mühe. Großen Türausschnitte, das hohe Dach und die niedrigen Schweller sorgen für einen bequemen Zustieg. Die hohen Sitze erleichtern vor allem den Ausstieg. Sie sind aber weit zur Mitte versetzt, wodurch mit einem großen Schritt ins Fahrzeug gestiegen werden muss. Die hinteren Schiebetüren öffnen weit und zeigen sich vor allem bei engen Parklücken praktisch. Die Zentralverriegelung wird per Fernbedienung gesteuert, die Tasten können aber leicht verwechselt werden. Die vorderen Türen und die hinteren Schiebetüren werden auch an Steigungen sicher offen gehalten. Mit Ausnahme der Fahrertür ist über jeder Tür ein Haltegriff am Dach angebracht. Die Scheinwerfer leuchten nach dem Aussteigen noch gewisse Zeit nach und beleuchten somit den Heimweg.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei geöffneter Heckklappe verriegelt werden kann. An der offenen Mechanik der hinteren Schiebetüren kann man sich verletzen.

## 0,9 Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Tourneo glänzt mit seinem im Klassenumfeld üppigen Kofferraum. Unter der Gepäckraumabdeckung stehen 390 l zur Verfügung. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, vergrößert sich das Volumen auf 770 Liter. Dann können bis zu 11 handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rückbank um, steht ein Volumen von 755 l zur Verfügung (gemessen bis Fensterunterkante). Dank des fast quaderförmigen Formats kann der Kofferraum gut bis zum Dach beladen werden. Dann sind sogar 1.615 Liter Ladevolumen möglich.



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



Mit 390 l Kofferraumvolumen lässt der Courier kaum Wünsche offen.

## 2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

- ⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Hinderlich ist hier aber die Hutablage, die nicht mit der Heckklappe hoch schwenkt. Sie muss hinter den Sitzlehnen eingesteckt werden. Dank sehr niedriger Ladekante (47 cm) und riesiger Ladeöffnung können auch schwere und sperrige Gegenstände leicht verstaut werden. Beim Ausladen stört keine Ladekante. Das Format des Gepäckraums ist praktisch. Durch die geringe Tiefe des Gepäckraums kommt man problemlos an die Gepäckstücke. Die Kofferraumklappe schwingt weit nach oben, Personen bis 1,85 Meter Körpergröße stehen darunter aufrecht.
- ⊖ Zum Schließen des Kofferraums muss man die Heckklappe von außen nachdrücken, wobei man sich leicht die Hände schmutzig macht. Die Zugschlaufe der Heckklappe ist so weit innen angebracht, dass man beim Schließen auf seinen Kopf achten sollte. Der Kofferraum ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet. Groß gewachsene Personen können sich leicht den Kopf am abstehenden Heckklappenschloss stoßen.

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die hintere Sitzbank kann im Verhältnis 60:40 geteilt umgeklappt werden. Es lassen sich sowohl die Sitzlehnen umlegen als auch die Sitze komplett nach vorn klappen. Der Klappmechanismus ist relativ umständlich. Die Lehnen können zwar von vorn und hinten umgelegt werden, dann muss aber eine zweite Lasche bedient werden, um den Sitz komplett nach vorn zu klappen - dadurch steht eine ebene Ladefläche zur Verfügung. Der vorgeklappte Sitz ist gegen Umfallen gesichert. Zum Zurückklappen muss er entsichert werden. Gegen Aufpreis ist ein Gepäcknetz erhältlich, das die Insassen beim Bremsen vor den Gepäckstücken schützt.

- ⊖ Es fehlt an Befestigungsmöglichkeiten für kleine Gegenstände. Auch unter dem Kofferraumboden sind keine zusätzlichen Fächer vorhanden. Der hintere Mittelgurt ist am Dachhimmel angeschlagen. Zum Umklappen der Rücksitze muss er erst umständlich am Hilfgurtschloss ausgeklinkt werden.

## 2,3 INNENRAUM

### 2,6 Bedienung

Im Allgemeinen ist die Bedienung des Tourneo relativ einfach, es bedarf keiner langen Eingewöhnungsphase. Nur die Vielzahl der Lenkradtasten und das nicht durchgängig logisch aufgebaute Radiomenü erschweren das Handling. Das Bedienteil der serienmäßigen Klimaautomatik wurde relativ weit unten verbaut. Zudem sind die Drehregler der Temperatureinstellung sehr schmal und damit nicht gut greifbar. Der Umluftschaltung fehlt eine automatische Abschaltung, die eine vorzeitige Ermüdung der Insassen aufgrund verbrauchter Luft verhindern könnte. Das Navigations- und Radiosystem ist hervorragend platziert und kann auch per Lenkradtasten gesteuert werden. Das Menü ist aber nicht sinnfällig aufgebaut, was die Aufmerksamkeit zeitweise unnötig vom Verkehr ablenkt. Die Bedienelemente der Sitzeinstellung funktionieren einwandfrei, sind aufgrund beengter Platzverhältnisse aber schwer erreichbar. Zudem ist der Hebel für die Lordosenstütze zu hoch eingebaut.



**Die Funktionalität ist gut, die Verarbeitungsqualität ist zufriedenstellend. In beiden Punkten gibt es jedoch noch Raum für Verbesserungen.**

⊕ Die Bedienelemente wie Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und der Ganghebel sind einwandfrei platziert. Fahrlicht und Scheibenwischer werden serienmäßig per Sensor gesteuert, eine einfache Intervallfunktion der Scheibenwischer kann aber nicht aktiviert werden. Beim Heckwischer kann man sich zwischen einer Intervallschaltung und Dauerwischen entscheiden. Der praktische Licht-Drehschalter ist im Dunkeln beleuchtet. Direkt nebenan findet man die Tasten für die Nebellampen. Sowohl Front- als auch Heckscheibenheizung schalten nach gewisser Betriebsdauer selbständig ab und verschwenden somit keine Energie. Alle wichtigen Bedienelemente sind großzügig beleuchtet. Die Instrumente lassen sich gut ablesen, der Kontrast ist einwandfrei. Das Display fällt aber sehr klein aus. Rund um die vorderen Plätze findet man neben Flaschen- und Becherhaltern auch offene Ablagen und ein Brillenfach - andere Minivans bieten hier aber mehr. Hinten hingegen sind die Ablagemöglichkeiten vielfältig. Ergänzt werden sie durch Klapptische an den Vordersitzen. Das Volumen des Handschuhfachs stellt vollkommen zufrieden. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt. Alle Türen und Klappen werden überwacht - der Fahrer erhält ein Signal, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Im Bordcomputer werden alle wichtigen Fahrdaten berechnet. Es können aber nicht mehrere Strecken parallel berechnet werden. Auf langen Strecken unterstützen der serienmäßige Tempomat und das optionale Navigationssystem.

⊖ Die elektrischen Fensterheber vorn funktionieren nur mit Zündung. Eine Automatikfunktion gibt es nur am Fahrerplatz, die zudem nur das Öffnen des Fensters übernimmt. Einen Einklemmschutz sucht man vergebens. Im Fond gibt es nur primitive Ausstellfenster. Hinten gibt es keine Leselampen. Ganz geöffnete Türen können von angeschnallten Passagieren kaum erreicht werden. Der hintere Mittelgurt wird vom Dach aus abgerollt und muss zuerst im Hilfsschloss arretiert werden, bevor man sich damit anschnallen kann.

---

## 1,9 Raumangebot vorne\*

⊕ Bis 1,95 m Körpergröße sitzt man auf den vorderen Plätzen sorgenfrei. Die Innenbreite des Tourneo fällt sehr großzügig aus. Auch das subjektive Raumempfinden stellt zufrieden.

---

## 2,3 Raumangebot hinten\*

⊕ Hinten sind die Platzverhältnisse nicht so großzügig wie vorn, aber noch lange nicht beengt. Die Beinfreiheit reicht auch für Passagiere mit einer Größe von 1,85 m, wenn auch die Vordersitze auf 1,85 m eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist dabei auch für "Sitzriesen" ausreichend. Auch hier fällt die Innenbreite überdurchschnittlich gut aus. Das subjektive Raumempfinden ist einwandfrei.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Für den Tourneo Courier werden keine Sitzvarianten angeboten.

## 3,0 KOMFORT

### 2,8 Federung

Der Feder-Dämpfer-Abstimmung des Tourneo fehlt es an Feinschliff. Die kräftigen Federn könnten etwas mehr Dämpfung vertragen, da stetige Nervosität im Fahrzeug herrscht. Die kurzen Federwege haben gelegentlich arg zu kämpfen, um Unebenheiten von den Insassen fern zu halten. Kurze Wellen mag der Ford überhaupt nicht. Sie werden ziemlich ungefiltert auf die Karosserie übertragen. Es tritt auch deutliches Stuckern auf. Auf langen Wellen hingegen liegt der kleine Tourneo souverän auf der Straße. Verblüffend komfortabel meistert er Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel. Auch Querfugen werden einwandfrei abgefedert. Während sich die Nickbewegungen in Grenzen halten, tritt Wanken verstärkt auf. Hier könnten kräftigere Stabilisatoren Abhilfe schaffen. Bei langsamer Fahrt im Stadtverkehr treten ebenfalls ausgeprägte Karosseriebewegungen auf. Auf Kopfsteinpflaster zeigt sich der Innenraum etwas rappelig.

### 2,7 Sitze

Die vorderen Sitze sind komfortabel gepolstert, die Lehnen sehr hoch. Die Lehnen dürften etwas besser konturiert sein und mehr Seitenhalt bieten. Die Sitzfläche hat mehr Form, fällt aber arg kurz aus. Der Fahrer hat insgesamt eine ordentliche Sitzposition. Am Fahrerplatz ist auch eine einstellbare Lordosenstütze vorhanden, die sich nur in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen lässt. Die Rücksitzbank ist nur spärlich ausgeformt. Zudem dürfte sie stärker gepolstert sein. Die Lehne ist hoch. Die Passagiere nehmen eine entspannte Sitzhaltung ein.

⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Fußablage neben dem Kupplungspedal fällt weich und im oberen Bereich sehr schmal aus.

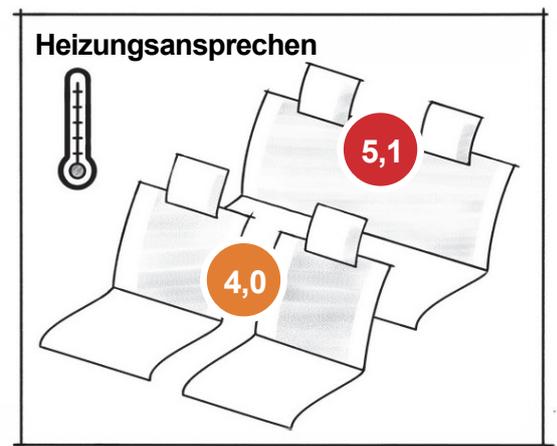
## 3,0 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 70,7 dB(A) gemessen. Nutzt man den Motor mit hohen Drehzahlen, so wird er deutlich im Innenraum wahrgenommen und kann auf Dauer auch nerven. Betreibt man ihn hingegen mit moderater Drehzahl, so halten sich die Geräusche in vertretbaren Grenzen. Die Windgeräusche sind leicht erhöht, sonstige Fahrgeräusche nimmt man hingegen kaum wahr.

### 3,7 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante erfreut der Tourneo mit einer serienmäßigen Klimaautomatik. Temperatur und Luftverteilung werden für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt. Bei der Verteilung der Heizungsluft kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden.

⊖ Beim ADAC Heizungstest versagt der Minivan trotz elektrischem Zuheizung. Es dauert viel zu lange, bis ein akzeptables Temperaturniveau erreicht wird. Die hinteren Seitenscheiben sind nur ausstellbar, was eine zügige Durchlüftung verhindert.



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

---

**3,0**

## MOTOR/ANTRIEB

---

**3,1**

### Fahrleistungen\*

Der 1,6-Liter-Diesel leistet 70 kW/95 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 215 Nm. Das reicht immerhin für zufriedenstellende Fahrleistungen. Beim simulierten Überholvorgang vergehen 8,7 Sekunden von 60 auf 100 km/h (gemessen im zweiten und dritten Gang). Im vierten Gang vergehen bei der Elastizitätsmessung 11,5 Sekunden. Im fünften Gang dauert es 17,9 Sekunden, bis er die 100er-Marke knackt. Gegen Aufpreis kann das Fahrzeug mit Geschwindigkeitsbegrenzern bestellt werden. Diese können auf 100 und 120 km/h gesetzt werden. Bei der 100-km/h-Begrenzung hat man die Wahl, ob sie dauerhaft aktiviert oder abschaltbar sein soll. Die 120er-Begrenzung ist immer abschaltbar. Wenn man die abschaltbaren Begrenzungen noch als freiwillige Selbstkontrolle ansehen kann, sollte man von der dauerhaften Begrenzung absehen. Sie kann zu keinem Zeitpunkt überschritten werden und erlaubt somit auch kurzzeitig keine höhere Geschwindigkeit, um sich aus einer Gefahrenzone zu bringen. Sinnvoll sind solche Beschränkungen allenfalls im gewerblichen Bereich.

---

**3,0**

### Laufkultur

Der Ford-Diesel zeigt typisch für einen Vierzylinder-Diesel über den gesamten Drehzahlbereich leichte Vibrationen, die aber toleriert werden können. Akustisch läuft er kernig und rau, vor allem nach dem Kaltstart. Im Drehzahlkeller neigt der Selbstzünder etwas zum Brummen, oben heraus wird er laut.

---

**2,9**

### Schaltung

Die Präzision des Fünfgang-Schaltgetriebes stellt zufrieden. Durch die langen Schaltwege lassen sich aber schnelle Gangwechsel nur eingeschränkt ausführen. Der Rückwärtsgang ist etwas untypisch hinten rechts angeordnet. Die Kupplung lässt sich gut dosieren. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den ökonomisch sinnvollsten Gang in Abhängigkeit der Leistungsabforderung. Beim Anfahren am Berg unterstützt die entsprechende Anfahrhilfe. Das Start-Stopp-System funktioniert zuverlässig.

⊖ Der Rückwärtsgang ist nicht gegen versehentliches Einlegen gesichert und unsynchronisiert. Legt man ihn bei ausrollendem Fahrzeug ein, so reagiert das Getriebe mit deutlichem Rasseln.

---

**3,0**

### Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Schaltgetriebe passt gut zur Dieselmotorisierung. Dem drehmomentstarken Motor genügen die fünf Schaltstufen. Auch die Gesamtübersetzung ist stimmig. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.700 1/min. Eine längere Übersetzung würde zwar Kraftstoff sparen, würde den Tourneo aber auch unnötig träge machen.

2,4

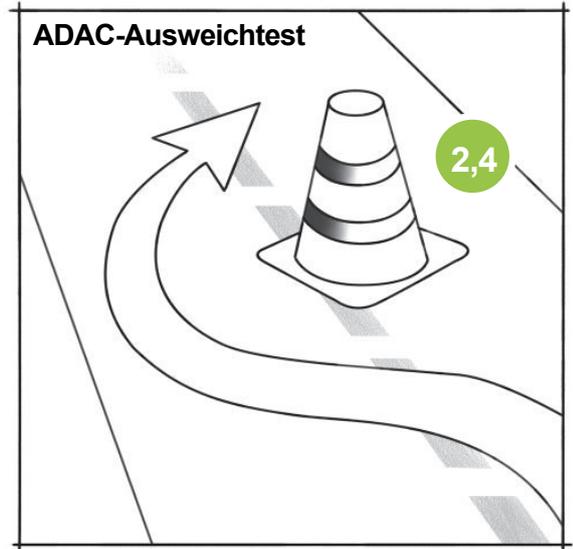
## FAHREIGENSCHAFTEN

2,6

### Fahrstabilität

Bei plötzlichen Lenkimpulsen gerät der Tourneo in deutliches Pendeln. Diese werden durch starke Karosseriebewegungen untermalt. Gefährlich ist die Situation aber nicht. Der Ford fängt sich bald wieder. Der Wagen hält bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich der Minivan recht neutral. Beim ersten Anlenken übersteuert er leicht. Durch ESP-Eingriffe zeigt er sich im weiteren Verlauf untersteuernd. Das Fahrverhalten lässt sich gut kontrollieren. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig. Gerät man beim Kurvenfahren in den Grenzbereich, so schiebt der Ford gutmütig über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten nur in gut kontrollierbarem Maße auf.

### ADAC-Ausweichtest



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.

2,9

### Lenkung\*

Um die Mittellage ist die Lenkung schlecht zentriert und spricht auch nur verhalten an. Die Präzision der Lenkung ginge in Ordnung, durch die magere Rückmeldung fällt es aber trotzdem schwer, eine saubere Linie zu fahren.

⊕ Bei etwas größeren Lenkwinkeln spricht die Lenkung fast giftig an. Der Tourneo baut auf beiden Achsen kräftig Seitenführung auf. Störend wirken nur die ausgeprägten Karosseriebewegungen. Die Lenkung ist relativ direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind gut 2,5 Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.

⊖ Ein gemessener Wendekreis von 11,1 Metern ist zu groß.

1,8

### Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tourneo durchschnittlich 35,7 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact2 der Größe 195/55 R16 87V). Die Bremsanlage zeigt sich dabei standfest. Die Bremse spricht spontan an und ist gut dosierbar. Beim Bremsen in Kurven drängt das Heck etwas nach außen, das Fahrzeug bleibt aber sicher kontrollierbar.

1,9

## SICHERHEIT

2,3

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Ebenso ist das direkt messende Reifenkontrollsystem ohne Aufpreis verbaut. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

Bei einer Gefahrenbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, wodurch der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Im Stillstand wird dann die Warnblinkanlage aktiviert. Bereits in Serienausstattung ist ein Speedlimiter an Bord, mit dem die maximale Fahrgeschwindigkeit begrenzt werden kann.

– In den Türen sind weder Rückstrahler noch -leuchten verbaut, die den nachfolgenden Verkehr warnen könnten. Ist die Warnblinkanlage eingeschaltet, können die Blinker beim Abschleppen nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden. Ein City-Safety-System, das im städtischen Verkehr auch auf stehende Hindernisse reagiert und selbständig Bremsungen einleitet, ist nicht erhältlich.

---

## 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo Courier im Bereich Insassensicherheit 84% der möglichen Punkte (Stand 06/2014). Vorn sind Front-, Seiten- und Kopfairbags serienmäßig vorhanden, ein Knieairbag am Fahrerplatz optional (im Testwagen). Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,90 m großen Insassen ausreichenden Schutz und sind nah am Kopf platziert, wodurch bei einem Heckaufprall das Risiko von Halswirbelverletzungen minimiert wird. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen. Vorn sind Gurtwarner vorhanden, für hinten wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte verwendet werden. Gegen Aufpreis gibt es eine automatische Notruffunktion. Ist ein Mobiltelefon mit dem Fahrzeug verbunden, wird im Falle einer Airbag-Auslösung ein automatischer Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung aufgebaut.

– Hinten gibt es keine Airbags. Die Kopfstützen der zweiten Reihe sind nur für Personen bis 1,70 m ausreichend dimensioniert. Verbandskasten und Warndreieck sind bei beladenem Fahrzeug kaum zu erreichen.

---

## 1,7 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo im Bereich Kindersicherheit 84% der möglichen Punkte (Stand 06/2014). Auf den Außenplätzen der zweiten Sitzreihe ist das ISOFIX-System inkl. Ankerhaken verbaut. Die Gurte sind lang genug, die Gurtschlösser kurz und fest installiert. Auf dem Beifahrersitz dürfen auch rückwärtsgerichtete Kindersitze montiert werden; die Airbags sind mit dem Schlüssel abschaltbar. Es können zwei Kindersitze problemlos auf der Rückbank montiert werden. Auch der Montage besonders hoher Kindersitze steht nichts im Weg. Ford erlaubt auf allen Plätzen universelle Kinderrückhaltesysteme aller Klassen.

– Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht für alle Arten von Kindersitzen optimal positioniert. Auch die Sitzkontur könnte besser sein. Drei Kindersitze finden nebeneinander keinen Platz.

---

## 2,0 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo Courier im Bereich Fußgängerschutz 74% der möglichen Punkte (Stand 06/2014). Nur die Vorderkante der Motorhaube und die A-Säulen bieten noch Verbesserungspotenzial.

## 2,8 UMWELT/ECOTEST

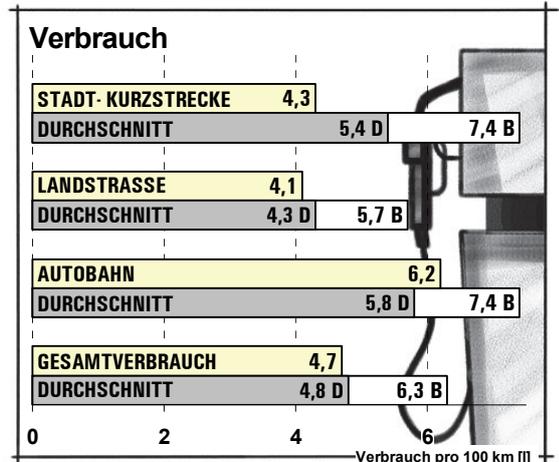
### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Tourneo Courier 1.6 TDCi eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 150 g/km. Daraus resultiert ein gemittelter Testverbrauch von 4,7 Litern auf 100 Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 27 Punkte. Innerorts konsumiert der Van 4,3 l, außerorts 4,1 l und auf der Autobahn 6,2 l Diesel pro 100 km.

### 2,2 Schadstoffe

Der Tourneo erfüllt nur die Schadstoffnorm Euro 5.

⊕ Trotz eines deutlich erhöhten Stickoxidausstoßes im anspruchsvollen Autobahnzyklus reicht es noch zu einer guten Bewertung der Schadstoffe. Das Resultat sind 38 von 50 Punkten im ADAC EcoTest. Dies führt zu einem Gesamtergebnis von 65 Punkten und somit zu drei Sternen.



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

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 2,5 Betriebskosten\*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der durchschnittliche Verbrauch von relativ günstigem Dieselmotorkraftstoff sorgt für niedrige Betriebskosten.

### 4,1 Werkstatt- / Reifenkosten\*

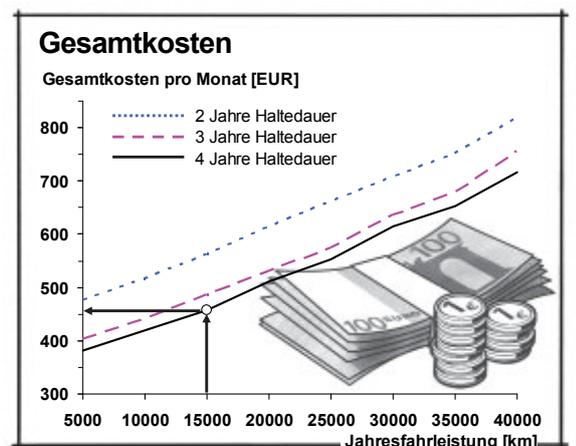
Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1,6 Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 180.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich.

### 2,6 Wertstabilität\*

Dem Ford Minivan wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 458 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

4,2

## Kosten für Anschaffung\*

– Der Grundpreis von 19.998 Euro für den Tourneo Courier in Titanium-Ausstattung und mit der großen Diesel-Motorisierung ist für einen Kleinwagen hoch. Dass die Ausstattung dann bereits ordentlich ist, entschädigt da nur wenig.

4,4

## Fixkosten\*

– Auch bei den Fixkosten darf man mit höheren Beträgen kalkulieren. In allen Versicherungsklassen ist der kleine Ford sehr ungünstig eingestuft (KH: 17/VK: 19/TK: 19). Zusätzlich werden für die Kfz-Steuer jährlich 162 Euro fällig.

2,6

## Monatliche Gesamtkosten\*

Vor allem aufgrund der hohen Fixkosten verpasst der Tourneo eine gute Bewertung der gesamten monatlichen Unterhaltskosten.

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 EcoBoost Ambiente	1.5 TDCi Ambiente	1.6 TDCi Ambiente
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	4/1499	4/1560
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	55 (75)	70 (95)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170/1400	190/n.b.	215/1500
0-100 km/h[s]	n.b.	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	173	157	170
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,4   S	4,1   D	4,0   D
CO2 [g/km]	124	108	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	17/19/19	17/19/19
Steuer pro Jahr [Euro]	78	168	172
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	469	449	455
Preis [Euro]	15.150	16.100	16.900

#### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
HKB = Hochdachkombi  
TR = Transporter  
BU = Bus  
SUV = Sport Utility Vehicle  
GE = Geländewagen  
PK = Pick-Up

#### Versicherung

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

#### Kraftstoff

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

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	70 kW (95 PS)
bei	3800 1/min
Maximales Drehmoment	215 Nm
bei	1500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>195/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	11,1/11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>8,7 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>35,7 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	3,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>4,7 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>4,3/4,1/6,2 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	100 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>150 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>70,7 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4157/1976/1726 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2065 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1370 kg/410 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>390 l/755 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/910 kg
Dachlast	n.b.
Tankinhalt	48 l
Reichweite	<b>1020 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>79 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>55 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>104 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>220 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>458 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/19/19
Grundpreis	19.998 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten).

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Servolenkung	Serie
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Drehzahlmesser	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	89 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Zentralverriegelung	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	417 Euro
Nebelscheinwerfer	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Verarbeitung	3,0	Fahrstabilität	2,6
Alltagstauglichkeit	2,9	Lenkung*	2,9
Sicht	3,1	Bremse	1,8
Ein-/Ausstieg	2,0	<b>Sicherheit</b>	<b>1,9</b>
Kofferraum-Volumen*	0,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,1	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	1,7
<b>Innenraum</b>	<b>2,3</b>	Fußgängerschutz	2,0
Bedienung	2,6	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,8</b>
Raumangebot vorne*	1,9	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	3,3
Raumangebot hinten*	2,3	Schadstoffe	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>3,0</b>		
Federung	2,8	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,1</b>
Sitze	2,7	Betriebskosten*	2,5
Innengeräusch	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,1
Klimatisierung	3,7	Wertstabilität*	2,6
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>3,0</b>	Kosten für Anschaffung*	4,2
Fahrleistungen*	3,1	Fixkosten*	4,4
Laufkultur	3,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,6
Schaltung	2,9		
Getriebeabstufung	3,0	<sup>1</sup> ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen	