



Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftüriger Hochdach-Kombi der Kleinwagenklasse (92 kW / 125 PS)

Der Ford Tourneo Courier spielt in seiner eigenen Liga. Er ist ein Hochdach-Kombi in der Kleinwagenklasse und damit noch etwas kompakter als seine Konkurrenz. Er basiert auf dem Ford Puma und möchte Pkw-Eigenschaften mit viel nutzbarem Raum vereinen. Im Test tritt der Kölner in der mittleren Ausstattungsvariante Titanium mit dem einzig verfügbaren Verbrennerantrieb (1.0-Liter-Benziner, 125 PS) samt Handschaltgetriebe an. Seine Vorteile spielt der Tourneo vor allem dann aus, wenn auf möglichst geringer Grundfläche viel transportiert werden soll: Bis zu 1.904 l gemessenes Ladevolumen auf 4,34 m Länge sind rekordverdächtig. Doch nicht nur die Zuladung ist praktisch, gleiches gilt für die seitlichen Schiebetüren. Im Alltag lässt sich die zweite Sitzreihe einfach erreichen und Kinder können gefahrenlos auch in engen Parksituationen die Türen öffnen. Als unpraktisch erweist sich die Kofferraumklappe. Sie öffnet und schließt nicht elektrisch und ist auf Grund ihrer Größe und den schlecht erreichbaren Griffen umständlich im Handling. Letzteres trifft auch auf die Bedienung der Klimaautomatik zu, die einfache Bedienschritte verkompliziert. Schwer tut sich der Kölner auch im Ausweichtest, wenngleich das zielsicher regelnde ESP den Hochdach-Kombi noch bestehen lässt. Ein gewichtiges Pro-Argument ist der Preis. Der Tourneo Courier startet bei knapp über 25.000 Euro und lässt sich zeitgemäß ausstatten. Unzeitgemäß hingegen ist der Verbrauch: Mit 8,1 l/100 km im ADAC Ecotest wird die Freude am moderaten Kaufpreis schnell getrübt. **Konkurrenten:** u.a. Mercedes-Benz T-Klasse, Nissan Townstar Kombi, Renault Kangoo, VW Caddy.

- ⊕ großes Ladevolumen auf kleiner Fläche, einfacher Zustieg in die zweite Reihe, kostengünstiger Einstiegspreis
- ⊖ Kofferraumklappe unhandlich, umständliche Bedienung, mit Mühen im ADAC-Ausweichtest, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,5**

Zielgruppencheck

	Familie	2,4
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	2,5
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,2
	Fahrspaß	3,5
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest **★★★★☆**

2,5

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,7

Verarbeitung

Die Verarbeitung der Karosserie des Ford ist ordentlich, wenn gleich Nutzfahrzeugflair durchscheint. So besitzen die oberen Türrahmen nach innen keine Verkleidung, soweit in dieser Klasse nicht ungewöhnlich. Dass aber das Blech der Heckklappe ebenso ohne Verkleidung auskommen muss und der grüne Lack bei jedem Blick in den Rückspiegel ins Auge sticht, erinnert an einfache Nutzfahrzeuge. Zudem ist die Dichtlippe zwischen Tür und Karosserie nur einfach und nicht doppelt ausgeführt, was der Akustik- und Wärmedämmung zugute kommen würde. Der Motorraum ist unaufgeräumt und manche Stecker nicht vollständig gegen direktes Spritzwasser isoliert, wie es beispielsweise bei einer Motorwäsche vorkommen kann. Auch der Kofferraum ist mit den Seitenverkleidungen und der Ladekante aus hartem Kunststoff einfach gehalten, was unschöne Kratzer zur Folge haben kann. Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist befriedigend. Verbesserungswürdig sind einige Bereiche mit schlecht entgrateten Kanten, an denen die Fingerkuppen unangenehme Ränder ertasten. Sie finden sich am Handbremshebel, an den Fensterheber-

schaltern und an der Sitzverstellung. Zudem gibt die Mittelkonsole bei Belastung schnell nach und könnte solider montiert sein. Die Materialqualität des Interieurs entspringt ebenfalls der Kleinwagenklasse. Sowohl die Instrumententafel als auch alle Türverkleidungen, Dachsäulenabdeckungen und auch die Mittelkonsole sind großflächig aus hartem Kunststoff gefertigt. Der Dachhimmel ist zudem aus recht einfachem Textil verarbeitet. Nichtsdestotrotz vermittelt der Innenraum keinen dediziert billigen Eindruck, er ist nur durchweg einfach gehalten. Wirft man abschließend noch einen Blick unter den Ford, erblickt man nur im Bereich des Motors eine Abdeckung, der restliche Unterboden ist weitgehend offen.

⊖ Klassentypisch wird die Motorhaube nur mit einem einfachen Haltestab offen gehalten. Eine Gasdruckfeder würde das Öffnen der schweren Klappe erleichtern, was zum Beispiel beim Wechseln des Scheibenwischwassers zum Tragen kommt.

2,9

Alltagstauglichkeit

Legt man den Ecotest-Verbrauch von 8,1 l Super pro 100 km zugrunde, kommt man mit einer Tankfüllung von 45 l rund 555 km weit - für einen Wagen für alltägliche Besorgungen und Tätigkeiten in Ordnung. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle des Testwagens bei üppigen 588 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt Gepäck. Serienmäßig sind auf dem Dach Lasten bis 75 kg erlaubt, eine Reling zur einfacheren Befestigung gibt es ebenfalls. Ordert man die optionalen 17-Zoll-Räder, reduziert sich die zulässige Dachlast laut Betriebsanleitung auf nur mehr 50 kg. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das reicht für einen Fahrradträger samt zweier schwerer E-Bikes. Anhänger dürfen mit der optionalen

Anhängekupplung nur magere 1.000 kg wiegen, sofern sie über eine eigene Bremse verfügen (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Bei einer Reifenpanne steht das serienmäßige Reifenreparaturset zur Verfügung, das jedoch oft nicht viel weiterhilft. Immerhin: Ein empfehlenswertes Notrad kann als Extra erworben werden, dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Mit 4,34 m Länge ist der Courier selbst in der Stadt noch ordentlich handhabbar, die Breite von 2,10 m inklusive Außenspiegel bringt ihn in beengten Umgebungen aber an seine Grenzen. Der Wendekreis von 11,2 m ist für ein Fahrzeug dieser Abmessungen gewöhnlich, der Ford besitzt damit eine ordentliche Wendigkeit.

3,3 Licht und Sicht

Die Übersicht über die Fahrzeugenden gelingt dank der großen Frontscheibe nach vorn gut, obwohl sich das Ende der Motorhaube nur abschätzen lässt. Vorn wie hinten sind die gerade abfallenden Enden hilfreich, das hintere Ende lässt sich durch die Heckscheibe ebenfalls gut abschätzen. Da die Unterkante des Fensters allerdings recht hoch liegt, sind niedrige Hindernisse nur schlecht zu erkennen. Ford ist sich dessen bewusst und verbaut deshalb serienmäßig eine Rückfahrkamera sowie Einparkhilfen an Front und Heck. Weitere Parkassistenten gibt es allerdings auch gegen Aufpreis nicht. Die Rundumsicht gelingt nur ausreichend gut, vor allem die breiten C- und D-Säulen schränken den Sichtbereich erheblich ein. Serienmäßig kommt der Tourneo Courier mit einfachen Halogenscheinwerfern in Reflektorbauweise. In der Ausstattungsvariante Titanium ist zumindest das über die Fahrzeugfront durchgehende Tagfahrlicht in LED-Technik ausgeführt, was dem Courier optisch ein moderneres Erscheinungsbild gibt. Die Ausleuchtung der Hauptscheinwerfer ist lediglich ausreichend. Die Färbung des Lichtkegels ist gelblich und entspricht damit keiner tageslichtähnlichen Farbe. Zudem ist die Leuchtintensität sowohl bei Abblend- als auch Fernlicht bei Weitem nicht auf dem Niveau aktueller LED-Scheinwerfer und auch der Lichtteppich ist inhomogen. Hilfreich ist der serienmäßig verbaute, statische Fernlichtassistent, der das Fernlicht deaktiviert, sobald andere Verkehrsteilnehmer erfasst werden. Die Leuchtweiteregulierung muss manuell vorgenommen werden. Eine sinnvolle Zusatzausstattung ist der automatisch abblendende Innenspiegel, der mit dem Winterpaket Einzug findet. Die Außenspiegel blenden nicht ab, immerhin gibt es rechts einen asphärischen Bereich, um das Blickfeld zu vergrößern.

⊖ Die große Heckscheibe wird nur durch einen recht kleinen Wischer von Regenwasser und Schmutz befreit. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, was das Anzeigen eines Spurwechsels an einem plötzlichen Stauende oder beim Abschleppen nicht ermöglicht. Zudem fehlt eine Scheinwerferreinigungsanlage, die für eine bessere Sicht und weniger Blendung des Gegenverkehrs sorgt.

1,9 Ein-/Ausstieg

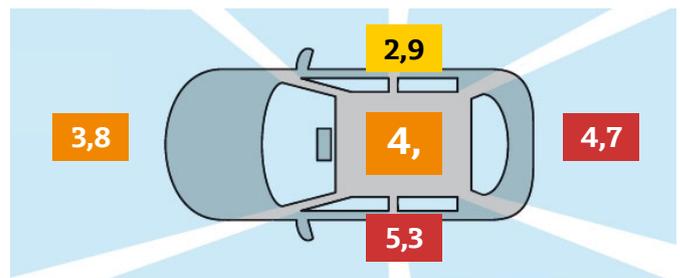
⊕ Das Ein- und Aussteigen vorn klappt dank der großzügig dimensionierten Türöffnungen weitgehend problemlos. Einzig das Armaturenbrett ragt etwas in den Einstiegsbereich und die vorderen Türen könnten noch weiter öffnen. Die Sitze sind mit 56 cm über der Straße in angenehmer Höhe auf SUV-Niveau positioniert (Fahrsitz ganz nach unten gestellt), was das Platz Nehmen ebenfalls erleichtert. Die zweite Sitzreihe



Die Sicht nach hinten ist durch breite C- und D-Säulen eingeschränkt. Niedrige Hindernisse sind wegen der hohen Fensterunterkante schwer zu erkennen, weshalb eine Rückfahrkamera und Einparkhilfen serienmäßig ist.

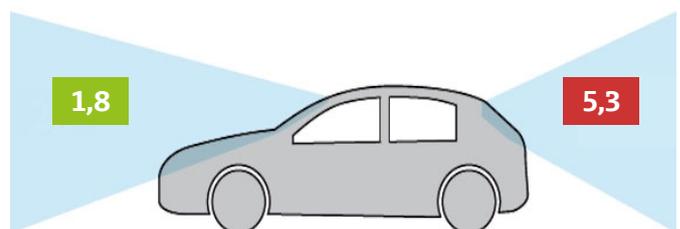
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



lässt sich dank der mechanischen Schiebetüren auch in beengten Umgebungen leicht erreichen, zudem geben sie eine große Einstiegsöffnung frei. Ein wenig einschränkend sind nur die hohen Seitenschweller sowie der eher schmale Einstiegsbereich im Fußraum. Positiv: Haltegriffe gibt es an allen äußeren Sitzplätzen.

1,2 Kofferraum-Volumen

⊕ Ein großes Ladevolumen in einem kompakten Auto unterzubringen ist die große Stärke des Tourneo Courier. Unter der Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil stattliche 565 l und damit nur zehn Liter weniger als ein VW Passat, der über einen halben Meter länger ist. Entfernt man die Abdeckung, passen bis hoch zum Dach enorme 1.216 l oder alternativ 21 handelsübliche Getränkeboxen. Nach dem Umklappen der Rücksitze stehen 674 l (bis zur Scheibenunterkante, aus Sicherheitsgründen empfohlen) bzw. 1.904 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

2,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Nutzbarkeit des großen Ladeabteils ist gut. Die Ladekante liegt mit 59 cm auf einer angenehmen Höhe und es kann "ebenerdig" be- und entladen werden, wobei man sich auf Grund der breiten Stoßstange etwas in den Kofferraum lehnen muss. Die Hutablage lässt sich nicht unter dem fixierten Ladeboden verstauen, aber als eine Art Zwischenebene auf mittlerer Höhe des Laderaums einlegen. Klappt man die Rücklehne um, entsteht eine hohe Stufe im Vergleich zum Ladeboden. Legt man die Hutablage auf der mittleren Ebene ein, ist die Stufe ausgeglichen. Klappt man die beiden Sitze als Gesamtes nach vorn um, ist der Ladeboden eben. Die Klappe öffnet weit genug, sodass auch 1,90 m große Personen noch nicht auf ihren Kopf achten müssen. Größere Personen sollten das abstehende Heckklappenschloss im Blick behalten, um sich nicht zu stoßen.

⊖ Die Bedienung der manuellen Kofferraumklappe ist umständlich. Die Klappe ist sehr ausladend und schwingt nicht von alleine auf. Beim Schließen greift man die innen befestigte Schlaufe und muss enorm Schwung holen, um die leichte Heckklappe gegen die Kraft der Gasdruckfedern in Schließposition zu bringen. Danach muss die - möglicherweise verschmutzte - Klappe noch mit der Hand auf dem Blech ins Schloss gedrückt werden, wobei sie keinen besonders soliden Eindruck erweckt. Die Ausleuchtung des Kofferraums wird den guten Transportfähigkeiten nicht gerecht: Es gibt seitlich nur eine schwache Leuchte, die für wenig Licht sorgt.

1,9 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Kofferraumvariabilität des Ford fällt gut aus. Sowohl die Rücksitzlehnen als auch die gesamte Bank lassen sich asymmetrisch geteilt umklappen. Die Handhabung gelingt ordentlich, wenngleich die Sitze doch recht schwer ausfallen und sich nicht ausbauen lassen. Ablagen bietet der Courier



Der Tourneo Courier bietet ein Ladevolumen von 565 Litern unter der Abdeckung, erweiterbar auf 1.216 Liter bis zum Dach und maximal 1.904 Liter bei umgeklappten Rücksitzen.



Die Handhabung der manuellen Heckklappe offenbart Verbesserungspotenzial. Die Ladekante liegt auf einem angenehm niedrigen Niveau und weist keine Stufe auf.

ausreichend. In der rechten Seitenverkleidung gibt es ein praktisches Klappfach, in dem sich beispielsweise Schuhe unterbringen lassen. Zudem steht links und rechts je ein offenes Fach zur Verfügung. Unter dem Ladeboden gibt es leider keinen zusätzlichen Platz.

2,5 INNENRAUM

2,7 Bedienung

Das Lenkrad lässt sich manuell in Weite und Höhe einstellen - der Verstellbereich ist allerdings nicht besonders groß. Die Pedale sind gut erreichbar und passend angeordnet. Der Schalthebel ist recht tief montiert, durch seine Länge aber auch für großgewachsene Personen noch ordentlich zu erreichen. Der Startknopf ist weit oben und gut sichtbar platziert und wird nicht wie bei vielen anderen Fahrzeugen vom Lenkrad verdeckt - das erleichtert die Handhabung im Alltag. Ungünstig positioniert ist der Drehschalter für die Lichtbedieneinheit, der sich links unten am Armaturenbrett befindet. Die Bedienung des Infotainment-Monitors funktioniert rein mit Touch-Eingaben und damit in Summe ordentlich. Er ist weit oben positioniert und nicht zu weit vom Fahrer entfernt, die Ablesbarkeit ist ausreichend gut. Die Menüführung klappt dank Hauptwahltasten für die wichtigsten Funktionen (Navigation, Musik, Klima, Einstellungen) ohne größere Eingewöhnungszeit, der Funktionsumfang ist zudem überschaubar und schnell verinnerlicht. Geschmackssache: Die Hauptwahltasten verschwinden in der CarPlay/Android-Auto Anzeige, was den Weg zurück in die Ford-Bedienoberfläche erschwert. Zusätzliche Tasten gibt es für die Fahrassistenten-Funktionen und die Einparkhilfen sowie einen Drehregler für die Lautstärke - praktisch, weil schnell erreichbar. Am Lenkrad befinden sich gut bedienbare, haptische Tasten, mit denen sich der Abstandstempomat, Multimedia-Funktionen und die Inhalte auf dem Instrumentendisplay steuern lassen. Die Ablesbarkeit des digitalen Tachos ist weitgehend gut, wenngleich man klassische Rundinstrumente für Geschwindigkeit und Drehzahl vergeblich sucht. Die



Die Bedienung des Ford zeichnet sich durch einen hochplatzierten Touch-Infotainment-Monitor mit Hauptwahltasten aus, jedoch ist die Klimasteuerung im Zentraldisplay suboptimal platziert.

Geschwindigkeit wird nur als Zahl dargestellt und die Drehzahl über eine nicht besonders eingängige Säulenanzeige.

⊖ Der größte Kritikpunkt an der Bedienung ist die in das Zentraldisplay integrierte Klimabedieneinheit. Es gibt zwar haptische Tasten für die Scheibenbelüftung- und Heizung, doch für die grundsätzliche Temperatureinstellung muss man schon ins Menü. Zudem wird einem die eingestellte Temperatur nicht standardmäßig angezeigt. Die Sitz- und Lenkradheizung muss ebenfalls über den Bildschirm eingestellt werden. In der Praxis sind die Klima-Funktionen also mit unnötig vielen Bedienschritten verbunden.

2,5 Multimedia/Konnektivität

In der Ausstattungsvariante Titanium bietet der Tourneo Courier viele Features schon serienmäßig. Dazu gehört neben dem Digitalradio (DAB+) und der Bluetooth-Schnittstelle auch eine kabellose Anbindung von Apple CarPlay und Android Auto. Darüber lässt sich neben den Musik- und Telefonfunktionen auch die Navigation auf dem Zentraldisplay anzeigen. Ein eigenes Navigationssystem gibt es beim Tourneo Courier nur gegen Aufpreis, dafür ist es dann online und bezieht aktuelle Verkehrsdaten mit in die Routenführung ein. Smartphones

können über die USB-Schnittstellen oder die serienmäßige, induktive Ladestation geladen werden. Mit der zugehörigen Smartphone-App können Fahrzeuginformationen abgerufen werden (u.a. Tankfüllstand, Zentralverriegelung, Standort) sowie Befehle gesendet werden (u.a. Ver- und Entriegeln, Navigationsziele). Die Eingaben für die Sprachbedienung müssen keinen starren Mustern folgen und können in natürlicher Sprache erfolgen. Um das Infotainment immer auf dem neuesten Stand zu halten, bietet Ford Over-the-Air-Updates an.

2,1 Raumangebot vorn

Das Raumangebot in der ersten Reihe fällt großzügig aus. Personen bis 1,95 m finden genug Platz, die Kopffreiheit ist dabei immens und würde selbst für deutlich über zwei Meter große Personen noch ausreichen. Die Innenbreite liegt im

durchschnittlichen Bereich und ist für einen Kleinwagen nicht schlecht. Das Raumempfinden ist aufgrund der üppigen Kopffreiheit insgesamt gut.

2,3 Raumangebot hinten

Auch auf der Rückbank gibt es reichlich Platz. Hier haben bis zu 1,90 m große Personen genügend Beinfreiheit und genießen dabei eine immense Kopffreiheit. Die Innenbreite fällt noch etwas großzügiger aus als in der ersten Reihe und schafft damit insgesamt ein gutes Raumgefühl.

3,6 Innenraum-Variabilität

Ford bietet den Tourneo Courier immer als Fünfsitzer an, weitere Sitzvarianten gibt es nicht. Zudem sind die Rücksitze nicht längs verschiebbar oder ausbaubar, bieten aber dank ihrer Klappfunktion eine ordentliche Innenraumvariabilität. Ablagen bietet der Ford in ausreichendem Maße, allerdings gibt es neben dem recht kleinen und unbeleuchteten Handschuhfach keine weitere geschlossene Ablagemöglichkeit in der ersten Reihe. Besonders praktisch dürften vielen die große Staufläche in der Überkopfkonsolle finden, hier findet man massig Raum vor. Die Türfächer sind groß genug dimensioniert, um auch Trinkflaschen unterzubekommen. In der Mittelkonsole gibt es ein kleines offenes Fach und zwei Becherhalter.



Das Raumangebot im Fond ist großzügig - vor allem über den Köpfen.

⊖ Die Ablagen in der zweiten Reihe fallen recht spärlich aus. Die Türfächer sind klein und bieten nicht genügend Platz für 1-Liter-Flaschen. Darüber hinaus gibt es keine Becherhalter. Geschlossene Lehnentaschen gibt es an beiden Vordersitzen. In Summe könnte der Fond also vor allem vor dem Hintergrund, dass man Kinder mitnimmt, besser aufgestellt sein.

3,2 KOMFORT

3,0 Federung

Die Fahrwerkskonfiguration des Tourneo Courier besteht aus einer Vorderachse in McPherson-Bauweise und einer Verbundlenkerhinterachse. Wie im Kleinwagensegment zu erwarten, ist es als konventionelles Stahlfederfahrwerk ausgelegt und verfügt über keine adaptiven Dämpfer. Nichtsdestotrotz gelingt dem Ford ein ordentlicher Fahrkomfort in allen Disziplinen. Autobahnetappen absolviert man ohne große Komforteinbußen und auch auf der Landstraße geht es weitgehend

komfortabel zugange. Im Stadtverkehr gelingt es der Federung nicht im gleichen Maße den Aufbau ruhig zu halten, kurzen Wellen folgt der Courier merklich. Einzelhindernisse, wie beispielsweise abgesenkte Gullydeckel, vermag das Fahrwerk ordentlich zu entschärfen. Resümee: Trotz Kleinwagenklasse und Nutzfahrzeughintergrund ist der kompakte Kastenwagen keineswegs unkomfortabel.

3,4 Sitze

Der Fahrersitz lässt sich in seinen Grundeinstellungen (Höhe, Längsposition und Lehnenneigung) manuell verstellen, eine elektrische Einstellung gibt es auch gegen Aufpreis nicht. Serienmäßig dabei ist eine manuelle Zwei-Wege-Lendenwirbelstütze, die mittels Drehrads betätigt wird. Der Beifahrersitz kann nicht mit einer Höhenverstellung oder einer Lendenwirbelstütze bestellt werden. Der Sitzkomfort ist ordentlich, Lehnen und Flächen sind weitgehend körpergerecht gestaltet. Kritikpunkt: Sitze mit gutem Seitenhalt sind kein reines Sportwagen-Thema, diese würde man sich auch beim Tourneo Courier wünschen. Gleiches gilt für eine Gurthöhenverstellung, um

den Gurtaustritt besser an die Fahrerstatur anzupassen. Eine Mittelarmelehne gibt es grundsätzlich nicht, allerdings lässt sich eine Armauflage für den Fahrersitz ordern. Die Rücksitze sind unter Komfortaspekten ebenfalls ordentlich ausgeformt, doch auch hier fehlt es deutlich an Seitenhalt. Der Mittelsitz ist für kleine bzw. schmale Personen ausreichend komfortabel, größeren Personen dient er nur als Notsitz für Kurzstrecken. Der Kniewinkel auf der Rücksitzbank ist in Ordnung, doch das Ablegen der Arme ist sowohl unten auf den harten Ablagen als auch oben auf der ungünstig geformten Türbrüstung nicht bequem.

3,2 Innengeräusch

Dass man von einem Modell im Kleinwagensegment mit Nutzfahrzeugeigenschaften keinen besonderen Geräuschkomfort erwarten sollte, dürfte jedem klar sein. Nichtsdestotrotz erfüllt der Tourneo Courier die Grundbedürfnisse für eine ordentliche Akustik. Die Messung bei 130 km/h ergibt einen Geräuschpegel im Innenraum von 68,2 dB(A) - befriedigend. Das Motorgeräusch ist nicht über Gebühr präsent, besser isoliert könnten

aber die Fahr- und Windgeräusche sein. Der Fahrbahnbelag ist recht deutlich wahrnehmbar und findet im großen Hallraum hinter den Passagieren genügend Resonanzvolumen, um sich zu verstärken. Die Kastenform bringt Vorteile bei der Übersicht und der Zuladung, allerdings ist die große und aufrechte Stirnfläche bei Autobahntempo deutlich zu vernehmen.

3,0 Klimatisierung

In der Ausstattungsvariante Titanium verfügt der Ford serienmäßig über eine Ein-Zonen-Klimaautomatik, die Einstiegsvariante muss noch mit einer manuellen Klimaanlage auskommen. Der Automatikmodus kann in drei Stufen in der Intensität angepasst werden und alle vier vorderen Luftauslässe können unabhängig von der Richtung feinjustiert werden - keine Selbstverständlichkeit in dieser Klasse. Sitz- und Lenkradheizung gehören nicht zur Serienausstattung und müssen mit

dem Winterpaket dazu bestellt werden. Dieses bringt dann zusätzlich eine über feine Drähte beheizbare Frontscheibe mit sich. Ebenfalls nützlich und sogar serienmäßig verbaut: die abgedunkelten Scheiben im Fond.

⊖ Die zweite Sitzreihe wird beim Thema Klimatisierung sträflich vernachlässigt. Es gibt weder Luftausströmer zwischen den Vordersitzen, noch darunter.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,5 Fahrleistungen

Der Dreizylinder-Benziner ist der einzig verfügbare Verbrennerantrieb für den Tourneo Courier. Mit einem Liter Hubraum leistet der EcoBoost-Motor dank Turboaufladung 92 kW/125 PS und ein maximales Drehmoment von 170 Nm, das früh anliegt und über ein breites Drehzahlband zur Verfügung steht. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in flotten 6,3 s, von 80 auf 120 km/h dauert es bei unseren Messungen 7,9 s. Die Elastizitätsmessungen absolviert der Tourneo Courier dank des früh anliegenden Drehmoments sowie der passenden Getriebeübersetzung ebenfalls angemessen zügig. Im

vierten Gang geht es in 8,4 s von 60 auf 100 km/h, im fünften Gang in 11,2 s und im sechsten Gang in 14,5 s. Von 15 auf 30 km/h geht es in passablen 2,5 s - das Einfädeln in den fließenden Verkehr gelingt mit gebührendem Gaspedaleinsatz ausreichend schnell. Ford gibt für den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h werksseitig keine Zeitangabe an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 175 km/h. Der kompakte Kastenwagen ist mit dem 125-PS-Dreizylinder erwartungsgemäß kein Sportler, aber für den Alltag ausreichend kräftig motorisiert.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen 1,0-l-Dreizylinder entwickelt der EcoBoost-Motor eine beachtliche Leistung. Die Leistungsentfaltung bei hoher Last geht in Ordnung, der Motor zieht wacker durch das Drehzahlband. Deutlich unter 1.500 Touren brummt der Motor aber

merklich. Das Ansprechverhalten ist, wie für einen Motor mit konventioneller Turboaufladung zu erwarten, leicht verzögert, aber dennoch ordentlich kalkulierbar.

2,1 Schaltung/Getriebe

⊕ Ford gibt bei der Wahl des Getriebes zwei Optionen: eine Siebengang-Automatik und einen Sechsgang-Handschalter. Der Testwagen ist mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet. Die Gänge lassen sich leicht und weitgehend präzise einlegen, die Kupplung spricht früh an aber ist gut dosierbar. Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist durch einen Sperrring vor versehentlichem Einlegen

geschützt. Die Gänge sind passend gestuft, sodass beim Hochschalten stets genügend Durchzugskraft vorhanden ist. Bei Tempo 130 liegen 3.000 Touren an - Ford hat den Motor im höchsten Gang damit weder zu lang noch zu kurz übersetzt. Das Start-Stopp-System arbeitet unauffällig und schnell. Die serienmäßige Berganfahrhilfe verhindert ein Zurückrollen beim Anfahren an Steigungen.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,8 Fahrstabilität

Der Ford Tourneo Courier bringt grundsätzlich nicht die idealen Voraussetzungen für eine bestmögliche Fahrstabilität mit. Der Aufbau ist hoch, die Federung verhältnismäßig weich. Nichtsdestotrotz gelingt dem Ford eine ordentliche Performance - dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP) sei Dank. Zupft man bei Geradeausfahrt am Lenkrad (Beispiel Schreckmoment), greift das ESP schnell stabilisierend ein, um ein Aufschaukeln zu verhindern. Der Geradeauslauf ist zu meist gut und im Alltag unauffällig, gleiches gilt für die Traktion beim Anfahren. Steuert man mit zu hohem Tempo in eine Kurve und geht ruckartig vom Fahrpedal, bzw. betätigt punktuell die Bremse, schiebt der Ford gutmütig über die Vorderräder ohne sich einzudrehen. Im ADAC-Ausweichtest verdeutlicht sich der eingangs beschriebene Zielkonflikt: Der Ford zeigt

kräftige Aufbaubewegungen, legt sich merklich in die scharf gefahrene Kurve und entlastet die kurveninneren Räder spürbar. Das ESP greift rigoros ein, nimmt Geschwindigkeit raus und hält den Ford lenkbar, wenngleich sich der Hochdach-Kompakte wahrnehmbar in einer Ausnahmesituation befindet. Vor der Einführung des ESP hätte der anspruchsvolle ADAC-Ausweichtest womöglich zu einem für Laien kaum kontrollierbaren Fahrzustand geführt. Mit der Hilfe von ESP gelingt der Notspurwechsel - einen aufmerksamen Fahrer vorausgesetzt. Durchfährt man den Pylonenkurs dynamisch, erfährt der Tourneo Courier sogar mit einem Hauch von Agilität. Die Vorderräder setzen die Lenkbewegungen recht präzise um, das ESP regelt weitaus feinfühlicher als im Ausweichtest - sofern man mit derselben Feinfühligkeit lenkt.

2,5 Lenkung

⊕ Die Lenkung des Tourneo Courier hat Ford gut abgestimmt. Während im Stadtverkehr die erforderlichen Lenkkräfte niedrig sind, was das Rangieren erleichtert, wird die Unterstützung bei höheren Geschwindigkeiten zurückgenommen, was sich positiv auf das Lenkgefühl auswirkt. Um die Mittellage könnte sich ein verbindlicheres Gefühl ergeben,

dennoch gibt es an der Zentrierung wie an der Zielgenauigkeit wenig auszusetzen. Rückmeldung und Ansprechen sind angemessen, der Courier lässt sich zielgenau über kurvige Landstraßen dirigieren. Von Lenkansschlag zu Lenkansschlag sind 2,8 Umdrehungen erforderlich, woraus sich ein durchschnittlicher Lenkaufwand ergibt.

3,3 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Tourneo Courier durchschnittlich 37,2 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist nur ein befriedigendes

Ergebnis. Die Bremse spricht dabei ordentlich an, der Druckpunkt könnte definierter sein.

2,2 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig besitzt die Ausstattungsvariante Titanium die wichtigsten Grundfunktionen. Mit dabei sind neben dem Notbremsassistenten, dem Spurhalteassistenten und der Verkehrszeichenerkennung auch ein klassischer Tempomat sowie ein intelligenter Geschwindigkeitsbegrenzer, der Tempolimits automatisch als Limit übernimmt. Optional kann der Umfang an Fahrassistentenfunktionen noch deutlich erweitert werden. Mit an Bord ist dann ein adaptiver Abstandstempomat, der ebenfalls Tempolimits automatisch übernehmen kann. Zudem arbeitet der Notbremsassistent dann zusätzlich mit Hilfe eines Radars und damit noch leistungsfähiger. Weiter verfügt der Ford dann über einen Totwinkelwarner mitsamt Spurwechselassistent und bietet einen Notbremsassistenten beim Rückwärtsfahren. Der Spurführungsassistent (Fahrspur-Pilot) sowie das automatische Anfahren und Stoppen in Stauszenarien ist der Version mit Automatikgetriebe vorbehalten. Ebenfalls optional ist der Ausweichassistent, der den Fahrer bei einem abrupten Spurwechsel unterstützt. Im Falle einer Notbremsung aktiviert der Ford die Warnblinkanlage. Die Reifendrucke werden mit Sensoren in den Rädern direkt gemessen und geben damit zuverlässige Auskunft über die Fülldrücke.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tourneo Courier mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2024) ein gutes Ergebnis. Der Kölner bietet Front- und Seitenairbags vorn, einen Zentralairbag zwischen den beiden vorderen Sitzen sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,95 m, die hinteren bis 1,85 m Körpergröße. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, um beispielsweise ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz bietet Ford für den Tourneo Courier nicht an. Zwar gibt es eine Suchfunktion auf der Ford-Internetseite, um die Kompatibilität von Trennnetzen mit den Ford-Modellen zu prüfen, doch für den Courier wird keine Option angezeigt.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Option
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	Option
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt messend)

2,9 Kindersicherheit

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tourneo Courier mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2024) ein ordentliches Ergebnis. Im Fond lassen sich auf den äußeren beiden Sitzen Kindersitze dank der Isofix Halterungen (i-Size-Freigabe) und Ankerhaken einfach montieren. Eine Einschränkung gibt es allerdings: Arretiert man Babyschalen mit ausladendem Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig zurückschieben. Hilfreich im Alltag: Die Schiebetüren erleichtern die Montage erheblich. Die Gurte auf allen äußeren Plätzen sind zudem lang genug, um alle Arten von Kindersitzen aufzunehmen. Einzig der Mittelsitz erweist sich in der Praxis als ungeeignet, da die Gurtanlenkpunkte für die meisten Modelle zu nah beieinander liegen. Drei Kindersitze nebeneinander lassen sich in der zweiten Reihe nicht befestigen. Durch den im Infotainment deaktivierbaren Beifahrer-Frontairbag kann auch auf dem Beifahrersitz ein Kindersitz entgegen der Fahrtrichtung montiert werden, ein Bonus im Familienalltag. Allerdings ist hier keine Befestigung per Isofix möglich.

⊖ Sowohl die Fenster der ersten als auch der zweiten Reihe haben keinen zuverlässigen Einklemmschutz. Die

2,6 Fußgängerschutz

Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Tourneo Courier mit 78 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 11/2024) ein ordentliches Ergebnis. Die Front ist dabei an den Bereichen um die Scheinwerfer gut entschärft, die Scheinwerfer selbst und

3,5 UMWELT/ECOTEST

4,8 Verbrauch/CO₂

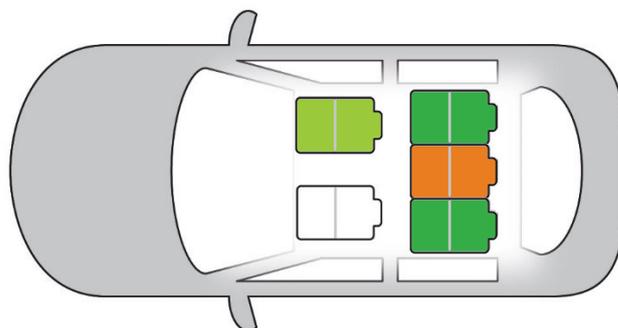
Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Tourneo Courier 1.0 EcoBoost liegt im ADAC Ecotest bei hohen 8,1 Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 214 g/km. Das gibt in der Kategorie CO₂ magere 12 Punkte. Innerorts liegt der Verbrauch bei hohen 7,7 l/100 km. Außerorts sinkt der Verbrauch nur geringfügig auf 7,2 l/100 km, auf der Autobahn liegt er bei sehr hohen 10,0 l/100 km.

2,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, beim Kohlenmonoxid ist der 1,0-Liter-Turbo aber auffällig und fettet unter hoher Last das Kraftstoffgemisch an. Der Ottopartikelfilter erledigt seine Aufgabe wirkungsvoll, die Werte für die Partikelemission liegen deutlich unter den Grenzwerten. Am Ende sind 38 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe ein noch gutes Ergebnis. Zusammen mit

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Schließkräfte liegen zu hoch und bergen damit ein Verletzungsrisiko. Die Kindersicherung der hinteren Türen wird durch einen simplen Hebel in der Tür betätigt und lässt sich dadurch "kinderleicht" deaktivieren.

die A-Säulen bergen aber ein erhöhtes Verletzungsrisiko. Immerhin: Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt Fußgänger und Fahrradfahrer und kann eine Kollision vermeiden oder deren Folgen abschwächen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	7,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	10,0	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	8,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

den CO₂-Punkten kommt der Ford auf insgesamt 50 Punkte und erzielt damit noch knapp drei von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

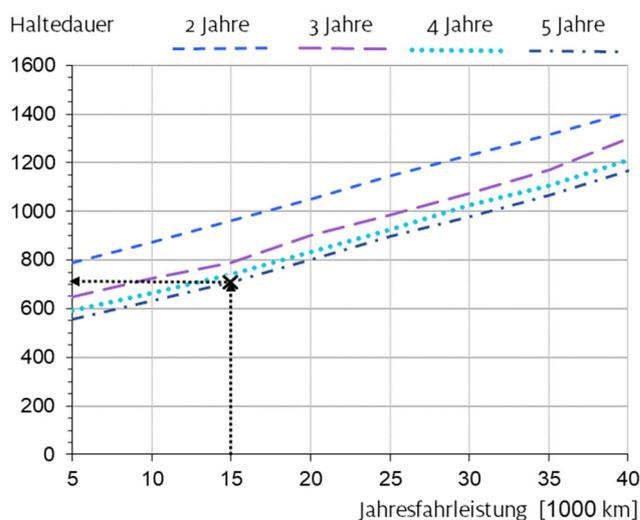
2,5 AUTOKOSTEN

2,5 Monatliche Gesamtkosten

Der Ford Tourneo Courier startet ab vergleichsweise günstigen 25.450 Euro, kommt dann aber im recht einfachen Nutzfahrzeug-Look zu den Kunden (bspw.: Stahlfelgen, Türgriffe und Außenspiegelkappen aus schwarzem Kunststoff). In der getesteten Ausstattungsvariante Titanium tritt der kompakte Lademeister schon etwas attraktiver auf und bietet zu einem Preis von 27.590 Euro eine gute Grundausstattung in Sachen Sicherheit und Komfort. Investiert man in das Winter- und Fahrassistentenpaket, steht der Kölner sowohl für den Alltag als auch längere Autobahnreisen gut gerüstet da - im Falle unseres umfangreich ausgestatteten Testwagens zu einem Gesamtpreis von 31.240 Euro. Allerdings wird die Freude am - je nach Ausstattung - günstigen Preis beim Blick auf den Verbrauch deutlich geschmälert. Mit einem im ADAC Ecotest gemessenen Verbrauch von 8,1 l ist der Tourneo Courier für seine Fahrzeugklasse zu durstig, zumal sich der Verbrauch beim Ausnutzen der Zuladungskapazität nochmal deutlich steigern dürfte. Günstig hingegen ist der Ford in der Versicherung, da die Einstufungen sind durchweg moderat ausfallen: Typklasse 15 für die Haftpflicht, 19 für die Teilkasko und 20 für die Vollkasko. Die Garantielaufzeiten sind durchschnittlich, auf das Gesamtfahrzeug gibt Ford zwei Jahre, auf Durchrostung zwölf.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 708 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Start/Stopp Trend	Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Start/Stopp Trend Automatik
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	92 (125)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	170/1400
0-100 km/h [s]	n.b.	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	n.b.
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,7 S	6,6 S
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	151	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/19	15/20/19
Steuer pro Jahr [Euro]	144	141
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	678	701
Preis [Euro]	25.450	27.850

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l/100 km pro t]*	8,6
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
<ul style="list-style-type: none"> Sitzplätze Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l] Dachlast/Anhängelast [kg] 	3,2 400/477/1.348 53/708
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	7,81
Herstellungsland	Rumänien
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]**	93,8
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]**	232

* Basis Ecotest-Verbrauch

** Basis LCA-Tool von GreenNCAP, näheres unter www.GreenNCAP.com/LCA

Bei Effizienz ist ein niedrigerer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht muss der Verbrauch möglichst niedrig sein.

Bei Nutzwert ist ein höherer Wert besser, d.h. pro Tonne Gewicht sollte möglichst viel Platz und Traglast zur Verfügung stehen.

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Turbobenziner, Euro 6d-ISC-FCM, Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 ccm
Leistung	92 kW/125 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	175 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	n.b.
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,7 l
CO ₂ -Ausstoß	151 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	205/65 R16
Länge/Breite/Höhe	4.337/1.800/1.817 mm
Leergewicht/Zuladung	1.517/483 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	570/2.162 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.000 kg
Stützlast/Dachlast	75/75 kg
Tankinhalt	45 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Rumänien, Craiova

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,4/11,2/14,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 98W
Reifenmarke Testwagen	Goodyear Efficient Grip Performance2
Wendekreis links/rechts	11,1/11,1 m
Ecotest-Verbrauch	8,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,7/7,2/10,0 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	184 g/km (WTW* 214 g/km)
Reichweite	555 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.090 mm
Leergewicht/Zuladung	1.412/588 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	565/674/1.904 l

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.10.2024
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.240 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.758 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/1.190 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.190 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	1.190 Euro° (Paket)/-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	619 Euro° (Paket)/-
Sitzheizung vorn/hinten	619 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	619 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	714 Euro
Metalllackierung	595 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,5	Motor/Antrieb	2,4
Verarbeitung	3,7	Fahrleistungen	2,5
Alltagstauglichkeit	2,9	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	2,1
Ein-/Ausstieg	1,9	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	1,2	Fahrstabilität	2,8
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,1	Lenkung	2,5
Kofferraum-Variabilität	1,9	Bremse	3,3
Innenraum	2,5	Sicherheit	2,2
Bedienung	2,7	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,5	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	2,3	Fußgängerschutz	2,6
Innenraum-Variabilität	3,6	Umwelt/EcoTest	3,5
Komfort	3,2	Verbrauch/CO ₂	4,8
Federung	3,0	Schadstoffe	2,2
Sitze	3,4		
Innengeräusch	3,2		
Klimatisierung	3,0		

Stand: Juli 2025

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Andreas Milkutát