



Wilbert Huls
8 mei 2014

Kwartet

De afgelopen tijd heeft Ford in rap tempo zijn bedrijfswagens vernieuwd. Dat betekent dat ook de Tourneo's - de uitvoeringen van de Transit die geschikt zijn voor personenvervoer - in het nieuw gestoken zijn. Na de grote Tourneo Custom en de gewone en 'Grand-uitvoering' van de Tourneo Connect, is nu een vierde loot aan de stam: de Tourneo Courier. Zoals meestal, is de jongste ook hier de kleinste.



Aardig snuitje

Wanneer we vertellen dat de Courier op dezelfde basis staat als de Fiesta, zet dat de auto in perspectief. Ondanks de fysieke overeenkomsten met de Connect in grove lijnen, hebben we dus te maken met een wat kleinere auto. De verwantschap met de Fiesta is niet alleen terug te vinden in het onderstel, maar ook in het snuitje. De koplampen en grille lijken op die van Fords compacte succesnummer. Een heel aardig snuitje dus, des te meer valt de achterkant dan wat tegen. Natuurlijk heeft het functie-voor-vorm principe hier een groot aandeel in, maar hier had een wat sprekender design " desnoods met een optisch trucje " wel gemogen. Het verdere lijnenspel is zoals je dat verwacht van een auto als deze en voor Nederland is er een mooie bijkomstigheid dat de lichtmetalen wielen en de metaalkleurige dakrails standaard zijn.



Uitstraling

Wie nog niet overtuigd was van de bloedband tussen de Courier en Fiesta moet in het interieur toch wel om zijn. Het dashboard komt op veel plekken overeen met dat van de Fiesta. Dat betekent een relatief drukke middenconsole en de herkenbare blauwe accenten in de klokkenwinkel. Het maakt wel duidelijk dat ook Ford afgerekend heeft met het stigma dat een auto die van een bedrijfswagen is afgeleid geen uitstraling kan hebben. De gebruikte materialen zijn netjes en de afwerking oké. Op een enkele verborgen plek zijn de materialen iets minder. Opvallend is dat dit met name rond de opbergvakken het geval is, zoals het dashboardkastje, de "plank"™ boven de zonneklepjes en bij de bak onder de bijrijdersstoel. Met al die vakjes is direct duidelijk dat er goed aan de praktische kant van personenvervoer is gedacht. Zo is er nog meer opbergruimte te vinden in een royale bak tussen de voorstoelen, maar zien we ook klaptafeltjes voor de mensen achterin.

Noemenswaardige handigheden zijn de hoedenplank die ook op "halve hoogte"™ neergelegd kan worden, waarmee je de kofferruimte opdeelt in tweeën. Wanneer hij



Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Titanium

even helemaal aan de kant moet, kan hij staand achter de achterbank opgeborgen worden. Dit trucje gaat natuurlijk alleen op, als de achterbank niet platgelegd moet worden voor de echt grote pakketten. Tot slot willen we MyFordDock nog noemen. Met deze optie – die alleen mogelijk is zonder de geïntegreerde navigatie – kan je eigen smartphone handig bovenop het dashboard vastgeklemd worden, waardoor hij bijvoorbeeld voor de navigatie of audiovoorziening kan zorgen. Op zich helemaal geen gek idee, want het ingebouwde navigatiescherm kan ons vanwege de kleine afmetingen niet echt enthousiast maken. Uiteraard is direct een mogelijkheid ingebouwd waarmee de telefoon op die plek opgeladen kan worden.



Hochdachkombi

De inzittenden hebben het niet alleen in de randzaken goed voor elkaar, ook de zitplekken zijn prima. De modern vormgegeven stoelen bieden voldoende comfort en steun en zijn goed verstelbaar. Iets meer zijdelingse steun zouden we persoonlijk waarderen, maar we realiseren ons ook dat de auto daar zelf niet zo om vraagt. Achterin kan je met een gemiddelde lengte makkelijk – achter jezelf™ – plaatsnemen,



Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Titanium

waarbij de instap ook al makkelijk is vanwege de schuifdeuren achter. Lange mensen zullen hun knieën tegen de voorstoel aan zetten, maar we moeten niet vergeten dat dit eigenlijk een compacte auto betreft. De hoofdruimte is bizar, want zowel voor- als achterin kan Sinterklaas haast zijn mijter op houden; een hochdachkombi in optima forma. Met een capaciteit van bijna 400 liter is bagageruimte van de Courier op orde, waarbij de auto met de bank plat om te turnen is tot een ware pakezel met ruim 1,5 kuub laadruimte.



Prima afgemeten

We hebben gereden met de alom geprezen 1.0 Ecoboost. In Nederland is de Tourneo Courier alleen leverbaar met de 100pk uitvoering van deze driecilinder. Dezelfde keuzevrijheid heb je als het gaat om de uitvoering, want je neemt hem als Titanium of je neemt de auto niet. Bij de start en het weggrijden valt direct het roffeltje op, maar opvallend genoeg verdwijnt dit gauw naar de achtergrond. Ook trillingen van het oneven cilindertal hebben de ingenieurs van Ford goed kunnen afvangen, die zijn niet waar te nemen. De krachtbron maakt een goede match met het compacte



Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Titanium

ruimtewonder. De auto vraagt niet om overdaad en dat geeft de motor ook niet, maar nog belangrijker is dat het blok in Nederlandse verkeerssituaties altijd thuis zal geven. Enkel wat hellinkjes in de testomgeving lieten de Courier even zweten. Voor een hoge auto houdt hij zich behoorlijk kranig in het bochtenwerk, maar het zal geen toelichting behoeven dat dit wel zijn grenzen heeft. De versnellingen laten zich â€œ op zijn Fordsâ€™ heerlijk soepel inleggen, al had de slag die je moet maken wel wat korter gemogen. In het kort gezegd kan je stellen de techniek prima is afgemeten op functioneel gebruik van deze peoplecarrier.



Concurrentie rondom

Zo vanaf de fotoâ€™s kan de Tourneo Courier lastig te plaatsen zijn, maar het is echt het kleine broertje van de Connect. Dat maakt hem ook grofweg 20 cm korter dan ogenschijnlijke concurrenten als de Citroen Berlingo en de Mercedes-Benz Citan. Wanneer je hem naast een Fiat Qubo zet komen de maten beter overeen, maar dan is het verschil in vanafprijs best fors, waar je voor deze Tourneo Courier minimaal 21 mille moet meebrengen. Dat blijkt vooral in de uitrusting en goede motorisering te



Ford Tourneo Courier 1.0 EcoBoost Titanium

zitten. Ford kiest er bewust voor om de auto standaard goed aan te kleden en hem niet onderbemeten de weg op te sturen. Of dat verstandig is zal moeten blijken, maar mocht er vraag zijn naar minder luxe en een lagere instapprijs, dan zal het ons niet verbazen als Ford daar gehoor aan gaat geven.

Rest ons nog om de grootste concurrent te noemen, want we zijn bang dat Ã©Ã©n bepaalde auto het de Courier nog erg lastig gaat maken. We hebben het over de B-Max, het meer gestileerde alternatief uit Fords eigen stal. En, schrik niet, deze auto is met gelijke motorisering en in Titanium-uitvoering zelfs iets goedkoper. De tijd zal leren wat voor de koper het belangrijkste is, maar met deze Tourneo Courier vult Ford zowel de line-up in het B-segment als de indrukwekkende rij Tourneoâ€™s aan met een uitstekend product.

Plus

- + Goed uitgerust
- + Hoge praktische bruikbaarheid
- + Prettige motor

Min

- Kleine navigatie
- Prijstechnisch geen instapper
- Concurrentie van B-Max