



Ford Grand Tourneo Connect 1.6 TDCi Titanium

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (85 kW / 115 PS)

Während Ford seine Transporter als Transit verkauft, tragen die baugleichen Vans die Bezeichnung Tourneo. Der Connect schließt als Fahrzeug der unteren Mittelklasse die Lücke zwischen dem kleinen Courier und dem großen Custom. Der Ford Tourneo Connect wird mit kurzem Radstand oder auch als Langversion unter dem Namen Grand Tourneo Connect angeboten. Die getestete lange Variante ist optional mit einer dritten Sitzreihe erhältlich und stellt dann sieben Sitzplätze zur Verfügung. Auch wenn die Sitze der hintersten Reihe auf langen Strecken nur für Kinder geeignet sind, im Vergleich zu Konkurrenzprodukten ist im Fond auffallend viel Platz vorhanden und der Sitzkomfort relativ gut. Insgesamt fällt der Innenraum großzügig aus, versenkt man die dritte Sitzreihe, steht auch ein üppiges Ladevolumen zur Verfügung. Weniger begeistern kann der große Dieselmotor mit seinen 85 kW/115 PS. Er ist in Kombination mit dem lang übersetzten Getriebe träge und durchzugsschwach und hat eine ausgeprägte Anfahrschwäche. Beim ADAC EcoTest enttäuscht er mit einem schwachen Zwei-Sterne-Ergebnis. Erfreulich gut fallen die Ergebnisse beim ADAC Crashtest aus. Praktisch ist der Ford Grand Tourneo Connect, das lässt er sich aber auch bezahlen. In der gehobenen Titanium-Ausstattung und mit der größten Diesel-Motorisierung kostet er mindestens 28.800 Euro.

Karosserievarianten: kurzer Radstand. **Konkurrenten:** z.B.: Renault Grand Kangoo, VW Caddy Maxi.



ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,8 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,4 Familie

4,1 Stadtverkehr

1,9 Senioren

2,6 Langstrecke

1,5 Transport

3,8 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

+ sehr großer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiger Innenraum, bequeme dritte Sitzreihe, hoher Sicherheitsstandard

- sehr hoher Anschaffungspreis, hoher Verbrauch, Kopfstützen im Fond zu kurz, sehr großer Wendekreis

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

3,0

Verarbeitung

Im Innenraum fällt die Verarbeitung nur akzeptabel aus. Er wird von Hartplastik und Kunstleder dominiert. Die Kunststoffteile sind zum Großteil zwar solide geschaffen und verarbeitet, im Detail findet man aber scharfe Kanten und Unsauberkeiten bei der Verarbeitung. Der Motorraum ist nach unten zwar komplett verschlossen, weitere aerodynamisch vorteilhafte Abdeckungen gibt es aber am Unterboden nicht. Die Stoßfänger sind mehrteilig ausgeführt und erlauben bei kleinen Beschädigungen teilweisen Ersatz. Sie sind aber fast durchgehend lackiert und damit sehr kratzempfindlich. Auch die kräftigen Seitenleisten sind mit Lack überzogen.

- ⊕ 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 zählt auch die offen liegende Mechanik der Schiebetüren. 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 angebrachter.

2,3

Alltagstauglichkeit

Der Tourneo darf ungebremste Anhänger bis 750 kg ziehen. Mit Auflaufbremse sind rund 1.150 kg erlaubt.

- ⊕ Kalkuliert man mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Verbrauch, so lassen sich mit einer Tankfüllung von 60 Litern Diesel Reichweiten von rund 920 Kilometern realisieren. Die maximal mögliche Zuladung beträgt 580 Kilogramm. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Für den Grand Tourneo kann gegen Aufpreis von 714 Euro eine dritte Sitzreihe bestellt werden (im Testwagen vorhanden). Wenn auch die Sitze der dritten Reihe auffallend komfortabel sind, auf langen Strecken sollten dort, wie auch auf dem mittleren Platz der zweiten Reihe nur Kinder sitzen - für Erwachsene ist die Sitzposition zu unbequem. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Das reicht aus, um Radträger mit zwei E-Bikes sicher darauf befestigen.
- ⊖ Der Tourneo ist nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen 119 Euro Aufpreis ist ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen). Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man ohne das optionale Reserverad vergebens. Die große Karosserie macht den Grand Tourneo vor allem im städtischen Verkehr etwas unhandlich.

2,8

Sicht

Durch die erhöhte Sitzposition hat man im Tourneo eine recht gute Übersicht, das Heck lässt sich gut abschätzen, die Front jedoch entzieht sich dem Blick des Fahrers. Trotzdem können niedrige Gegenstände vor dem Fahrzeug nur durchschnittlich gut erkannt werden. Auch bei der ADAC Rundumsichtmessung kann das Ergebnis nur durchschnittlich bewertet werden. Neben breiten Dachsäulen blockieren die hohen hinteren Kopfstützen die Sicht nach hinten.



Die nicht versenkbaren Kopfstützen beeinträchtigen die Sicht nach hinten.

⊕ Die Außenspiegel sind sehr groß, auf beiden Seiten sind zusätzliche Weitwinkelspiegel vorhanden, die den toten Winkel deutlich verkleinern. Die Scheibenwischer sind außen angeschlagen und überlappen in der Mitte. So kann ein großzügiges Wischfeld realisiert werden. Die hintere Einparkhilfe ist serienmäßig an Bord, für die vorderen Parksensoren und die Rückfahrkamera inkl. Lenkhilfslinien muss Aufpreis bezahlt werden. Das Kamerabild fällt im Innenspiegel sehr klein aus. Tagfahrlicht sorgt für gute Erkennbarkeit, auch wenn das Abblendlicht ausgeschaltet ist. In den optionalen Nebelscheinwerfern ist eine Abbiegelichtfunktion integriert.

⊖ Niedrige Hindernisse, wie auch spielende Kinder, sind hinter dem Fahrzeug quasi unsichtbar. Auch die Rücksicht im Innenspiegel fällt dürrtig aus, gegen Aufpreis ist er aber selbstabblendend ausgeführt (im Testwagen vorhanden). Die Halogenscheinwerfer können vor allem bei schlechten Witterungsverhältnissen im Dunklen nicht überzeugen. Die Heizdrähte der Frontscheibenheizung können bei ungünstigem Lichteinfall für unangenehme Reflexionen sorgen.

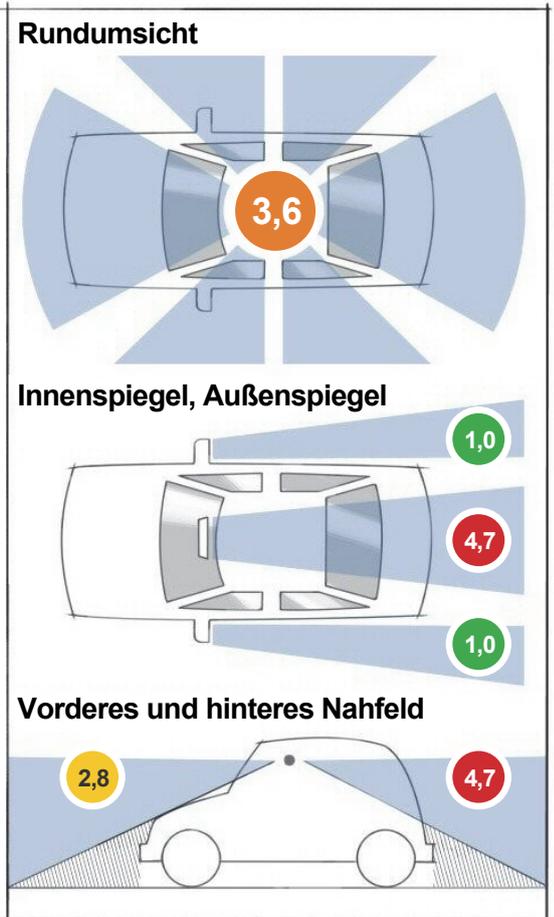
1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ 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 Parksituationen praktisch. Klappt man die zweite Sitzbank vor, so gelangt man selbst auf hintersten Plätze ohne große Verrenkungen. 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. Die Scheinwerfer leuchten nach dem Aussteigen noch gewisse Zeit nach und sichern somit den Heimweg.

⊖ Hinten gibt es am Dachhimmel keine Haltegriffe. Man kann sich leicht versehentlich aussperren, da das Fahrzeug auch bei offenen Türen (außer Fahrertüre) verriegelt werden kann. An der offenen Mechanik der hinteren Schiebetüren kann man sich leicht weh tun.

1,1 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Tourneo glänzt mit seinem üppigen Kofferraum. Ist die dritte Sitzreihe flach gelegt, stehen unter der Gepäckraumabdeckung 635 l zur Verfügung. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, vergrößert sich das Volumen auf 1.385 Liter. Darin können bis zu 24 handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 1.230 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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



Der Kofferraum lässt mit 635 l Volumen keine Wünsche offen.

Dank des fast quaderförmigen Formats kann der Kofferraum gut bis zum Dach hoch beladen werden. Dann sind sogar 2.640 Liter Ladevolumen möglich.

➖ Wird die dritte Sitzreihe aufgerichtet, bleibt kaum Gepäckraum übrig. Dann können nur noch 200 Liter zugeladen werden.

2,1 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Dank niedriger Ladekante (56 cm) und riesiger Ladeöffnung können auch schwere und sperrige Gegenstände leicht verstaut werden. Auch beim Ausladen stört keine Ladekante. Das Format des Gepäckraums ist praktisch. Bei flach gelegter dritter Sitzreihe ist er aber recht tief, wodurch man an weit vorn liegende Gegenstände nur durchschnittlich gut heran kommt. Die Kofferraumklappe schwingt weit nach oben, Personen bis 1,86 Meter Körpergröße stehen darunter aufrecht.

➖ Zum Schließen des Kofferraums muss man die Heckklappe von außen nachdrücken, wobei man sich leicht die Hände schmutzig macht. Der Kofferraum besitzt keine eigene Beleuchtung. Er muss von der Deckenlampe im Fahrzeug mit beleuchtet werden, die allerdings mittig im Fahrzeug verbaut ist. Das weit abstehende Heckklappenschloss bringt groß gewachsene Personen in Gefahr, dass sie sich den Kopf stoßen.

3,6 Kofferraum-Variabilität

Die zweite Sitzreihe kann im Verhältnis 60:40 geteilt geklappt und zusätzlich nach unten versenkt werden.

➖ Der Klappmechanismus ist recht umständlich. Zuerst muss eine Lasche gezogen werden, um die Lehne umzulegen, dann muss eine zweite Lasche bedient werden, dass die Sitzfläche nach vorn und weiter nach unten gestellt werden kann - dann steht aber eine ebene Ladefläche zur Verfügung. Es fehlt an Befestigungsmöglichkeiten für kleine Gegenstände. Es sind auch unter dem Kofferraumboden keine zusätzlichen Fächer vorhanden.

1,8 INNENRAUM

2,0 Bedienung

Im Allgemeinen ist die Bedienung des Tourneo relativ einfach aufgebaut, 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 Umluftschtung fehlt eine automatische Abschaltung, die eine vorzeitige Ermüdung der Insassen aufgrund verbrauchter Luft verhindern könnte. Das 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 noch Raum für Verbesserungen.

⊕ Die Bedienelemente wie Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), Pedale und der Ganghebel sind einwandfrei platziert. Fahrlicht und Scheibenwischer werden 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 Klappische an den Vordersitzen. Das Volumen des Handschuhfachs stellt vollkommen zufrieden. Vorn wie hinten haben die elektrischen Fensterheber eine Auf- und Abwärtsautomatik, einen zuverlässigen Einklemmschutz und funktionieren bis eine Tür geöffnet wird. Oberhalb der ersten und der zweiten Sitzreihe sind Lampen angebracht, die links und rechts separat eingeschaltet werden können. Die Außenspiegel werden elektrisch eingestellt und können per Knopfdruck serienmäßig angeklappt werden. Alle Türen und Klappen werden überwacht - der Fahrer erhält ein Signal, wenn sie nicht korrekt verschlossen sind. Im Bordcomputer werden alle wichtigen Fahrdaten berechnet. Auf langen Strecken unterstützt der serienmäßige Tempomat und das optionale Navigationssystem (nicht im Testwagen).

⊖ Ganz geöffnete Türen können von angeschnallten Passagieren kaum erreicht werden.

1,5 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 ist einwandfrei.

1,2 Raumangebot hinten*

⊕ Das großzügige Raumangebot setzt sich in der zweiten Reihe fort. Hier finden sogar Passagiere bis zwei Metern ausreichend Beinfreiheit, selbst wenn die Vordersitze auf Personen mit 1,85 m eingestellt sind. Die Kopffreiheit ist dabei auch für "Sitzriesen" ausreichend. Auch hier fällt die Innenbreite überdurchschnittlich gut aus. Das subjektive Raumempfinden fällt einwandfrei aus. Selbst in der dritten Reihe sitzt man alles andere als beengt. Schiebt man die Sitze komplett zurück, finden hier auch Personen mit über zwei Metern ordentlich Platz. Nur mittig darf man keinen Körperkontakt scheuen.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,00 m ausreichend Platz.

3,5 Innenraum-Variabilität

Die dritte Reihe ist als Option erhältlich (714 Euro Aufpreis). Sie lässt sich längs verschieben.

2,8 KOMFORT

2,9 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 möglichst 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. Lange Wellen liegen dem Van eher, hier tritt nur gelegentliches Durchschwingen auf. Verblüffend souverän meistert er Einzelhindernisse, wie abgesenkte Kanaldeckel. Auch Querfugen werden komfortabel abgefedert. Während sich die Nickbewegungen in Grenzen halten, tritt Wanken verstärkt auf. Hier könnten kräftigere Stabilisatoren Abhilfe schaffen. Bei langsamer Fahrt im Stadtverkehr treten ebenso ausgeprägte Karosseriebewegungen auf. Auf Kopfsteinpflaster läuft der Tourneo relativ komfortabel, raue Fahrbahnbeläge werden aber vor allem akustisch im Innenraum wahrgenommen.

2,3 Sitze

+ Die vorderen Sitze sind komfortabel gepolstert und bieten eine ordentliche Seitenführung; auch die Lehnen sind hoch genug. Lehnen wie Flächen sind gut konturiert. Die Sitzfläche fällt aber arg kurz aus. Der Fahrer hat insgesamt eine ordentliche Sitzposition. Am Fahrerplatz ist auch eine einstellbare Lordosenstütze vorhanden, die sich aber nur in der Intensität einstellen lässt. Auch die Sitze in der zweiten Sitzreihe sind ausgewogen gepolstert und ausreichend ausgeformt. Die Sitzflächen dürften aber auch hier etwas länger ausfallen. Es drückt etwas im Lendenbereich. Man sitzt auch in der zweiten Reihe bequem und erfreut sich über sehr hohe Lehnen. Klar kann man in der dritten Reihe nicht den puren Luxus erwarten, aber auch hier sitzt man auffallend bequem. Die Sitze sind akzeptabel ausgeformt und gut gepolstert. Selbst hier sind die Sitzlehnen noch ausreichend hoch. Einziges Manko: Die etwas schwache Oberschenkelunterstützung.

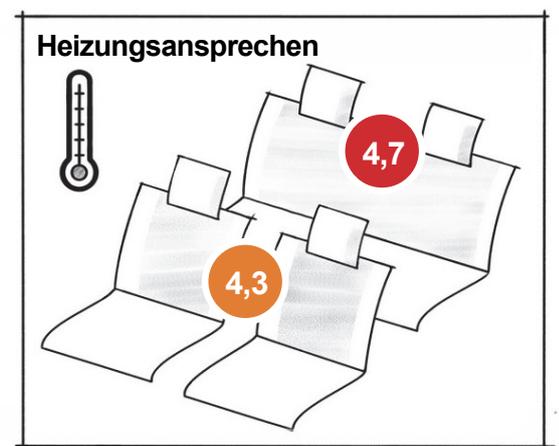
- Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Fußablage neben dem Kupplungspedal fällt weich und im oberen Bereich arg schmal aus.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,2 dB(A) gemessen - ein noch guter Wert. 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.

3,2 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante erfreut der Tourneo mit einer serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt, es kann aber jeder Bereich separat angewählt werden.



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

⊖ Beim ADAC Heizungstest versagt der Minivan trotz des serienmäßigen elektrischen Zuheizers. Es dauert viel zu lange, bis ein akzeptables Temperaturniveau erreicht wird. In der letzten Reihe gibt es keine Möglichkeit die Fenster zu öffnen.

3,0 MOTOR/ANTRIEB

4,3 Fahrleistungen*

⊖ Selbst wenn man das volle Beschleunigungspotenzial des 1,6-Liter-Dieselmotors mit 85 kW/115 PS nutzt und die Gänge voll ausdreht, überzeugende Beschleunigungswerte liefert er nicht ab. Man würde nicht denken, dass es sich hier um die größte Dieselmotorisierung handelt. Beim simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen satte 8,7 Sekunden. Um die Durchzugskraft in den hohen Gängen ist es nicht besser bestellt. Im vierten Gang vergehen bei der Elastizitätsmessung noch akzeptable 10,9 Sekunden. Im fünften und im sechsten Gang fallen die Beschleunigungen aber dürftig aus (17,7 bzw. 33,0 Sekunden). Zudem hat der Motor eine ausgeprägte Anfahrschwäche. Gegen Aufpreis kann das Fahrzeug mit Geschwindigkeitsbegrenzern bestellt werden. Diese können auf 90, 100, 110 und 120 km/h gesetzt werden. Nur die 110er-Begrenzung ist abschaltbar, die anderen Begrenzer sind dauerhaft eingestellt. Wenn man die 110er-Begrenzung noch als freiwillige Selbstkontrolle ansehen kann, sollte man von den dauerhaften Begrenzern absehen. Sie können zu keinem Zeitpunkt überschritten werden und erlauben somit auch kurzzeitig keine höhere Geschwindigkeit, um sich aus einer Gefahrenzone zu bringen. Sinn geben solche Beschränkungen sowieso nur im gewerblichen Bereich.

2,8 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. Unangenehme Dröhnfrequenzen treten aber nicht auf. Es nimmt nur der Geräuschpegel mit der Drehzahl zu.

2,2 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich recht präzise und leichtgängig schalten. Auch hohe Schaltgeschwindigkeiten sind dabei möglich, ohne dass es hakt. Die Schaltwege sind nicht zu lang. Der Rückwärtsgang ist per Zugring gegen versehentliches Einlegen gesichert. Er kann auch bei ausrollendem Fahrzeug geräusch- und verschleißarm eingelegt werden. Die Kupplung lässt sich gut dosieren, wodurch sich die deutliche Anfahrschwäche des Motors einigermaßen kaschieren lässt. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den ökonomisch sinnvollsten Gang in Abhängigkeit der Leistungsabforderung. Beim Anfahren unterstützt die Berganfahrhilfe.

⊖ Mit der getesteten Motorisierung gibt es kein Start-Stopp-System.

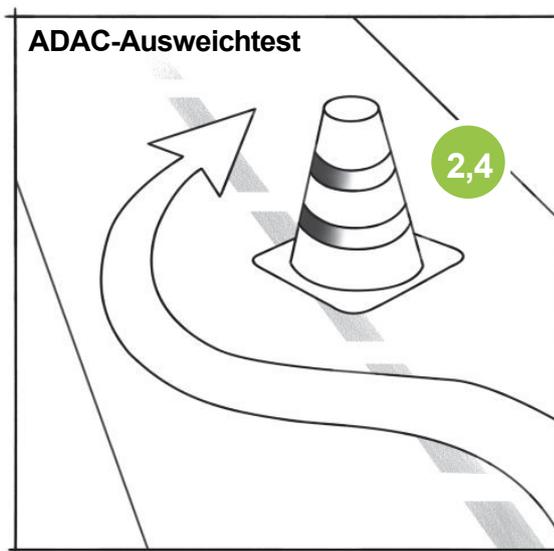
2,3 Getriebeabstufung

- + Die Abstufungen des Sechsganggetriebes sind in sich stimmig und gleichmäßig. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Die Gesamtübersetzung ist sehr lang gewählt, wodurch die Motordrehzahl und somit auch der Kraftstoffverbrauch sinkt. Gleichzeitig schwindet aber auch das Beschleunigungsvermögen, wodurch der Fahrer oft zu Rückschaltungen gezwungen wird.
- Beim Abbiegen ist oft der erste Gang nötig, da auch die unteren Gänge recht lang ausgelegt sind.

2,8 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

Bei plötzlichen Lenkimpulsen gerät der Tourneo in deutliches Pendeln. Wird die Amplitude größer, wird die Situation durch heftige ESP-Eingriffe kontrolliert. Der Wagen hält bei Längsrinnen und Fahrbahnverwerfungen gut seine Spur. Beim ADAC Ausweichtest zeigt der Minivan eine klare Tendenz zum Untersteuern. ESP greift stark ein und baut viel Geschwindigkeit ab, wodurch der Parcours sicher durchfahren werden kann. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, reagiert die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle schnell und zuverlässig. Gerät man beim Kurvenfahren an den Grenzbereich, so schiebt der Ford gutmütig über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen lassen sich aber deutlich provozieren, auch hier rettet ESP die Situation und verhindert kritische Fahrzustände.



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 Mittelstellung der Lenkung ist zwar sauber definiert, das Ansprechen aber verbesserungswürdig. Wählt man größere Lenkwinkel reagiert sie mit deutlicher Verzögerung und setzt den Lenkbefehl erst einmal in kräftige Karosseriebewegungen um. Die Präzision der Lenkung ginge in Ordnung, durch die magere Rückmeldung fällt es aber trotzdem schwer eine schöne Linie zu fahren.

- + Die Lenkung ist relativ direkt ausgelegt. Von Anschlag zu Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist gering.
- Ein gemessener Wendekreis von 12,6 Meter ist zu viel.

2,4 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Grand Tourneo durchschnittlich 37,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiPremiumContact2 der Größe 205/55 R17 95V). 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.

1,8

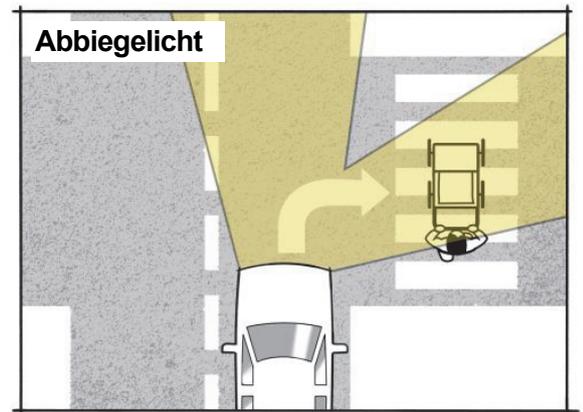
SICHERHEIT

2,2

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das elektronische Stabilitätsprogramm ESP und ein Bremsassistent sind serienmäßig an Bord. Ebenfalls serienmäßig besitzt der Tourneo in der Titanium-Variante das "Active City Stop"-System, das im Stadtverkehr bis 30 km/h bei drohenden Kollisionen selbständig bremst und somit Kollisionen verhindern kann. Ebenso ist das indirekt messende Reifenkontrollsystem ohne Aufpreis verbaut. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Optional gibt es Nebelscheinwerfer mit Abbiegelichtfunktion. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage eingeschaltet und somit der nachfolgende Verkehr gewarnt. 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.



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.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo Connect im Bereich Insassensicherheit 94% der möglichen Punkte (Stand 11/2013) - ein lobenswertes Ergebnis. Die vorderen Kopfstützen bieten bis 1,90 m ausreichenden Schutz und sind nah am Kopf platziert, wodurch bei einem Heckaufprall das Risiko von Halswirbelerkrankungen minimiert wird. An den stabilen Türgriffen lässt sich nach einem Unfall hohe Zugkraft aufbringen. Serienmäßig gibt es beim Titanium eine automatische Notruffunktion. Ist ein Mobiltelefon mit dem Fahrzeug verbunden, wird im Falle einer Airbag-Auslösung ein automatischer Notruf abgesetzt und eine Sprechverbindung zu den Insassen aufgebaut.

- Die Kopfstützen der zweiten und dritten Reihe sind nur für Personen bis 1,60 m ausreichend dimensioniert. Dort gibt es auch keine Überwachung, ob die Sicherheitsgurte angelegt sind.

1,4

Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo im Bereich Kindersicherheit 85% der möglichen Punkte. 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 bis zu drei Kindersitze problemlos auf der Rückbank montiert werden. Auch der Montage besonders hoher Kindersitze steht nichts im Weg. In der dritten Sitzreihe sind aufgrund der Sitzkontur und den Gurtanlenkungen nicht alle Kindersitze problemlos montiert werden. Ford erlaubt auf allen Plätzen universelle Kinderrückhalte aller Klassen. Die Fensterschließkräfte sind gering, wodurch die Fensterheber kaum Verletzungspotenzial für Kinder darstellen.

– Die hinteren Gurtschlösser können vertauscht werden. Das Isofix-System kann nur mit Einsteckhilfen verwendet werden.

2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo Connect im Bereich Fußgängerschutz 62% der möglichen Punkte (Stand 11/2013). Die Randbereiche der Motorhaube und die A-Säulen bieten noch Verbesserungspotenzial.

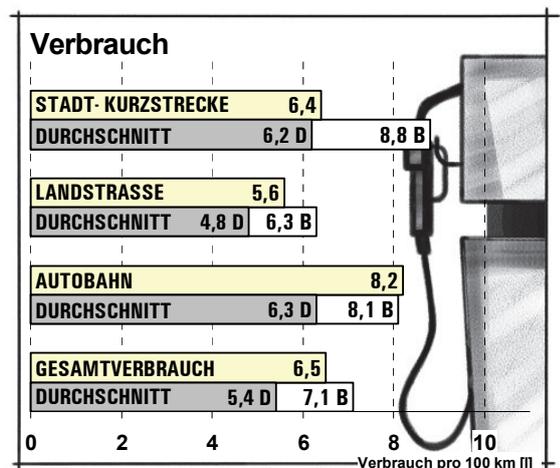
3,6 UMWELT/ECOTEST

4,5 Verbrauch/CO₂*

– Beim ADAC EcoTest erreicht der Grand Tourneo Connect 1.6 TDCi eine CO₂-Bilanz von 208 g/km. Daraus resultiert ein gemittelter Testverbrauch von 6,5 Litern auf 100 Kilometer. Im EcoTest reicht dies für nur 15 Punkte. Innerorts konsumiert der Van 6,4 l, außerorts 5,6 l und auf der Autobahn 8,2 l Diesel pro 100 km.

2,7 Schadstoffe

Bei der Schadstoffbewertung kann der Ford ein nur durchschnittliches Ergebnis einfahren. Vor allem im Autobahnzyklus stößt er sehr viel Stickoxide aus. Das Resultat sind 33 von 50 Punkten im ADAC EcoTest. Dies führt zu einem Gesamtergebnis von 48 Punkten und enttäuschenden zwei Sternen.



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

3,8 AUTOKOSTEN

2,9 Betriebskosten*

Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Der hohe Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff führt unter dem Strich zu einer durchschnittlichen Bewertung der Betriebskosten.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 30.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 60.000 km oder zwei Jahre ein großen 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.

3,4 Wertstabilität*

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

4,6 Kosten für Anschaffung*

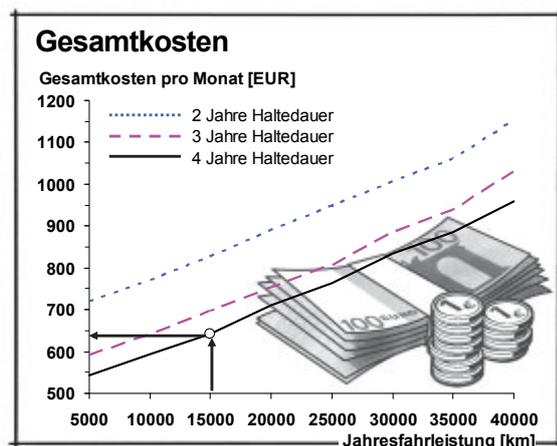
Der Grundpreis von 28.800 Euro für den Grand Tourneo Connect in Titanium-Ausstattung und mit der großen Diesel-Motorisierung ist nicht von schlechten Eltern. Dass die Ausstattung dann bereits ordentlich ist, entschädigt aber nur wenig.

3,9 Fixkosten*

Auch bei den Fixkosten darf man mit höheren Beträgen kalkulieren. Alleine die Vollkaskoversicherung ist mit der Typklasse 18 noch tolerierbar. Haftpflicht und Teilkasko sind sehr teuer (19 bzw. 21). Oben drauf werden für die Kfz-Steuer jährlich 222 Euro fällig.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Zum Sparen wurde der Grand Tourneo mit der großen Diesel-Maschine nicht geschaffen. Er landet mit den monatlichen Gesamtkosten nur im hinteren Mittelfeld seiner Klasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 641 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN DES GRAND TOURNEO CONNECT

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 EcoBoost Automatik	1.6 TDCi	1.6 TDCi	1.6 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1560	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	110 (150)	55 (75)	70 (95)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	220/1500	230/1500	270/1750
0-100 km/h[s]	11,1	18,3	15,1	14,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	176	145	160	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	8,0 S	5,0 D	5,0 D	4,9 D
CO2 [g/km]	184	130	130	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/21	19/18/21	19/18/21	19/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	210	222	222	222
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	706	631	636	637
Preis [Euro]	25.355	21.180	22.370	25.120

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1560 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	3600 U/min
Maximales Drehmoment	270 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,45/12,55 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	8,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,5 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,4/5,6/8,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	130 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	208 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,2 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4818/n.b./1840 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2140 mm
Leergewicht/Zuladung	1750 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	635 l/1230 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1151 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	920 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	107 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	111 Euro
Monatlicher Wertverlust	364 Euro
Monatliche Gesamtkosten	641 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/18/21
Grundpreis	28.800 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	238 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	48 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	994 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	536 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (und el. klappbar)	Serie
Dachreling	Serie
Lackierung Metallic	476 Euro
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen