



Ford Tourneo Connect 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (74 kW / 100 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. Der Innenraum ist großzügig, vorn wie hinten sitzen auch groß gewachsene Personen bequem. Auch der Kofferraum überzeugt. Schon mit aufgerichteten Sitzen ist das Volumen großzügig und das Format praktisch. Am Dach gibt es hinten einen zusätzlichen Staukasten für kleine Gegenstände. Die Rücksitze können nach vorn gefaltet und auch komplett ausgebaut werden. Dann ist der Kofferraumboden absolut eben und das Volumen riesig. Der kleine Dreizylinder-Motor läuft erfreulich ruhig. Die Leistung reicht, um im Verkehr mitschwimmen zu können. Beim ADAC EcoTest verbraucht er durchschnittlich 6,3 l/100 km - das Resultat sind nur drei Sterne. Erfreulich gut fallen die Ergebnisse beim ADAC Crashtest aus. Praktisch ist der Ford Tourneo Connect, das lässt er sich aber auch bezahlen. In der gehobenen Titanium-Ausstattung kostet er mindestens 24.710 Euro. **Karosserievarianten:** Grand Tourneo Connect (langer Radstand). **Konkurrenten:** z. B.: Citroen Berlingo Kombi, Dacia Dokker, Fiat Doblò Kombi, Mercedes Citan, Opel Combo Kombi, Peugeot Partner Tepee, Renault Kangoo, VW Caddy Kombi.

ADAC-URTEIL

2,4 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

1,4 Familie

3,8 Stadtverkehr

1,9 Senioren

2,4 Langstrecke

2,0 Transport

3,6 Fahrspaß

2,8 Preis/Leistung

+ sehr großer und praktischer Kofferraum, bequemer Ein- und Ausstieg, großzügiger Innenraum, hoher Sicherheitsstandard

- hohe Betriebskosten, Kopfstützen im Fond zu kurz, sehr großer Wendekreis

Im Innenraum fällt die Verarbeitung nur akzeptabel aus. Er wird von Hartplastik und Kunstleder dominiert. Die Kunststoffteile sind zwar zum Großteil 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 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 bietet eine gute Karosserieverarbeitung. Die Anbauteile sind passgenau und solide. Alle Schweißnähte und Bördelkanten wurden aufwändig versiegelt. 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.
- ⊖ Auch an der Karosserie findet man im Detail Möglichkeiten zur Verbesserung. Dazu zählt auch die offen liegende Mechanik der Schiebetüren. 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.

Der Tourneo darf ungebremste Anhänger bis 745 kg ziehen. Mit Auflaufbremse sind 1.030 kg erlaubt. Die maximal mögliche Zuladung beträgt 430 Kilogramm.

- ⊕ Kalkuliert man mit dem im ADAC EcoTest ermittelten Verbrauch, lassen sich mit einer Tankfüllung von 60 Litern Super Reichweiten von rund 950 Kilometern realisieren. Auf der serienmäßigen Dachreling dürfen Lasten bis 75 kg transportiert werden. Vier Personen sitzen im Tourneo einwandfrei. Der mittlere Platz der Rücksitzbank ist für Erwachsene auf langen Strecken zu unbequem. Die maximale Stützlast der Anhängerkupplung beträgt 75 kg. Das reicht aus, um Radträger mit zwei E-Bikes darauf befestigen zu können.
- ⊖ Der Tourneo ist nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet, gegen 119 Euro Aufpreis ist ein Notrad erhältlich (nicht im Testwagen). Wagenheber und Radmutterenschlüssel sucht man ohne das optionale Notrad vergebens. Durch die große Fahrzeugbreite wird manche Parklücke eng.

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 behindern die nicht komplett versenkbaren 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.

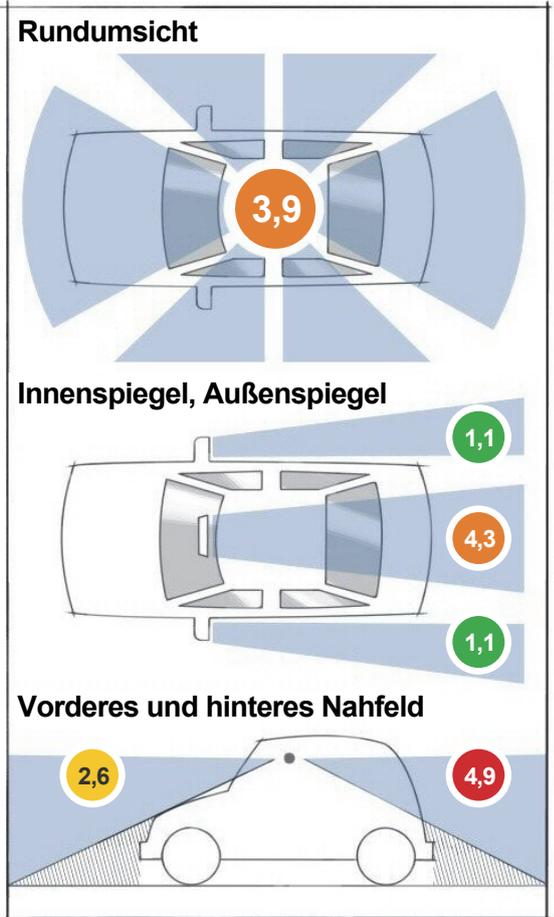
1,8 Ein-/Ausstieg

⊕ Vorn wie hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ohne große Mühe. Große 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. 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 somit den Heimweg aus.

⊖ 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 schmerzhaft die Beine anstoßen.

0,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Tourneo glänzt mit seinem üppigen Kofferraum. Unter der Gepäckraumabdeckung stehen 480 l zur Verfügung. Baut man die Abdeckung aus und belädt bis zum Dach, vergrößert sich das Volumen auf 950 Liter. Darin können bis zu 18 handelsübliche Getränkekisten gestapelt werden. Klappt man die Rückbank nach vorn, erweitert sich das Volumen auf 920 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



Ein maximales Ladevolumen von 1.970 Liter lässt keine Wünsche offen.

Dank des fast quaderförmigen Formats kann der Kofferraum gut bis zum Dach hoch beladen werden. Dann sind sogar 1.970 Liter Ladevolumen möglich.

1,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Heckklappe lässt sich einfach öffnen. Dank niedriger Ladekante (59 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 Kofferraums können die Gepäckstücke gut erreicht werden. Die Kofferraumklappe schwingt weit nach oben, Personen bis 1,91 Meter Körpergröße stehen darunter aufrecht.

⊖ Die Gepäckraumabdeckung ist sehr unpraktisch. Vor allem der Ausbau gestaltet sich schwierig, man läuft Gefahr die Innenverkleidungen zu verkratzen. Zum Schließen des Kofferraums muss man die Heckklappe von außen nachdrücken, wobei man sich leicht die Hände schmutzig macht. Das weit abstehende Heckklappenschloss bringt groß gewachsene Personen in Gefahr, dass sie sich den Kopf stoßen.

3,4 Kofferraum-Variabilität

Die hintere Sitzlehne kann im Verhältnis 60:40 geteilt geklappt und zusätzlich die kompletten Sitze nach vorn gefaltet werden. Außerdem sind die Sitze ausbaubar. Am Dach ist ein von hinten zugängliches, geräumiges Staufach angebracht. Dessen Funktion überzeugt - es ist auch bei beladenem Fahrzeug immer zugänglich. Weitere Staumöglichkeiten, Gepäcknetze oder eine Steckdose gibt es aber nicht.

⊖ Der Klappmechanismus ist recht umständlich. Zuerst muss eine Lasche gezogen werden, um die Lehne umzulegen, dann muss eine zweite Lasche bedient werden, dass die Sitze komplett nach vorn geklappt werden können. Dass sie in dieser Stellung sicher arretiert bleiben, müssen zusätzliche Stützstreben eingesetzt werden - dann steht aber eine ebene Ladefläche zur Verfügung. Will man die Sitze komplett entnehmen, müssen sie an zwei Stellen entriegelt werden und können dann aus dem Fahrzeug gehoben werden. Das klappt beim Einzelsitz auch noch relativ gut, der sehr schwere Doppelsitz sollte aber nur mit einem Helfer ausgebaut werden.

1,7 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 Umluftschaltung 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.



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

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.

⊕ Das Lenkrad (längs- und höheneinstellbar), die 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 Klapptische 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 vorderen und hinteren Sitze ist jeweils eine Lampe angebracht, die links und rechts separat eingeschaltet werden kann. 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. Gegen Aufpreis ist ein Navigationssystem erhältlich (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 gut. 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 ist einwandfrei.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 2,0 m ausreichend Platz.

3,3 Innenraum-Variabilität

Die Rücksitzbank lässt sich asymmetrisch geteilt vorklappen und auch komplett ausbauen. Sitzvarianten werden beim Tourneo Connect mit kurzem Radstand aber nicht angeboten.

2,6 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 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. Auch wenn mehrere Wellen aufeinander folgen, tritt kein 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 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 Rücksitzbank sind ausgewogen gepolstert und ausreichend ausgeformt. Die Sitzflächen dürften aber auch hier etwas länger ausfallen. Es drückt etwas im Lendenbereich. Insgesamt sitzt man aber auch im Fond bequem und erfreut sich über sehr hohe Lehnen.

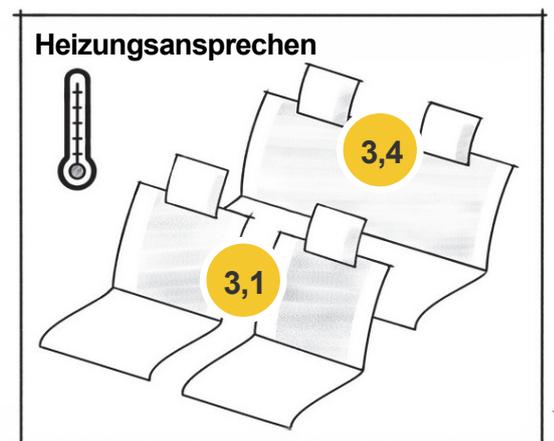
⊖ Dem Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Die Fußablage neben dem Kupplungspedal fällt weich und im oberen Bereich schmal aus.

2,6 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 69,4 dB(A) gemessen, wodurch der Tourneo knapp eine gute Bewertung verpasst. Der Motor läuft weitgehend unauffällig und stört auch auf langen Reisen nicht. Die Windgeräusche sind leicht erhöht, sonstige Fahrgeräusche nimmt man dagegen kaum wahr.

2,7 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattungsvariante erfreut der Tourneo mit einer serienmäßigen Zweizonen-Klimaautomatik. Beim ADAC Heizungstest liefert der Tourneo mit der kleinen Benzin-Maschine ein durchschnittliches Ergebnis ab. Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt, es kann aber jeder Bereich (oben, Mitte, unten) separat angewählt werden.



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

3,0

MOTOR/ANTRIEB

3,9

Fahrleistungen*

Selbst wenn man das volle Beschleunigungspotenzial des 1,0-Liter-Turbobenziners mit 74 kW/100 PS nutzt und die Gänge voll ausdreht, überzeugende Beschleunigungswerte liefert er nicht ab. Beim simulierten Überholvorgang von 60 auf 100 km/h vergehen satte 8,6 Sekunden (gemessen im zweiten und dritten Gang). Etwas besser sieht es mit der Durchzugskraft aus. Im vierten Gang vergehen bei der Elastizitätsmessung 11,3 Sekunden, im fünften 15,4 und im sechsten 18,7 Sekunden, bis der Motor von 60 auf 100 km/h durchgezogen hat. Gegen Aufpreis kann das Fahrzeug mit Geschwindigkeitsbegrenzern bestellt werden. Diese können auf 90, 100, 110 und 120 km/h gesetzt werden. Nur die 110 km/h 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 nur im gewerblichen Bereich.

2,7

Laufkultur

Ford baut sehr laufruhige Dreizylinder-Motoren. Im Tourneo Connect wirkt der kleine Turbomotor aber nicht so gut entkoppelt wie im Fiesta oder Focus. Es sind in jedem Betriebszustand leichte Vibrationen im Innenraum vorhanden. Insgesamt läuft der Tourneo aber ordentlich - es tritt kein nennenswertes Brummen oder Dröhnen auf.

2,4

Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich recht präzise und leichtgängig schalten. Es sind hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich, wenn auch beim Gassenwechsel ab und zu leichtes Haken auftritt. 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 fühlt sich aber etwas teigig an, der Schleifpunkt ist nicht sauber definiert. Eine Schaltpunktanzeige informiert den Fahrer über den ökonomisch sinnvollsten Gang in Abhängigkeit von der Leistungsabforderung. Beim Anfahren unterstützt die Berganfahrhilfe, welche das Fahrzeug an Steigungen automatisch kurz mit den Bremsen festhält. Das serienmäßige Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei, es darf beim Kuppeln aber noch kein Gang eingelegt sein, sonst springt der Motor nicht mehr an.

2,5

Getriebeabstufung

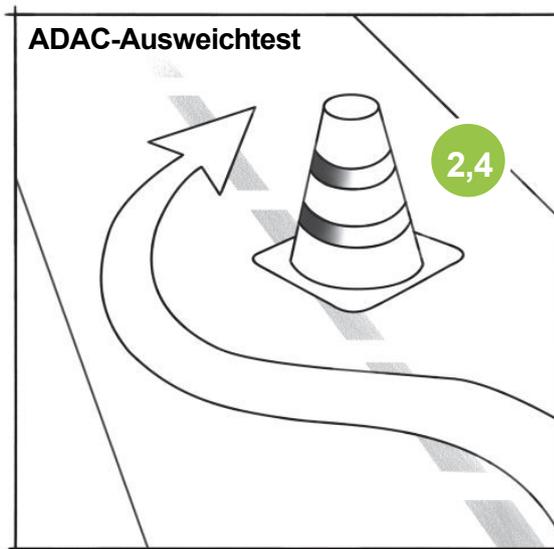
⊕ Die Abstufungen des Sechsganggetriebes sind in sich stimmig. Zwischen den einzelnen Stufen entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Um die Agilität des Motors nicht zu schmälern, wurde die Gesamtübersetzung nicht zu lange gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 3.100 Umdrehungen in der Minute.

2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Bei plötzlichen Lenkimpulsen gerät der Tourneo in deutliches Pendeln. Bei größerer Amplitude 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 treten auf, lassen sich aber sicher beherrschen.

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.

3,3 Lenkung*

Die Mittelstellung der Lenkung ist zwar sauber definiert, das Ansprechen aber verbesserungswürdig. Wählt man größere Lenkwinkel reagiert die Lenkung 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 11,8 Meter ist zu groß.

2,4 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Tourneo durchschnittlich 37,5 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.

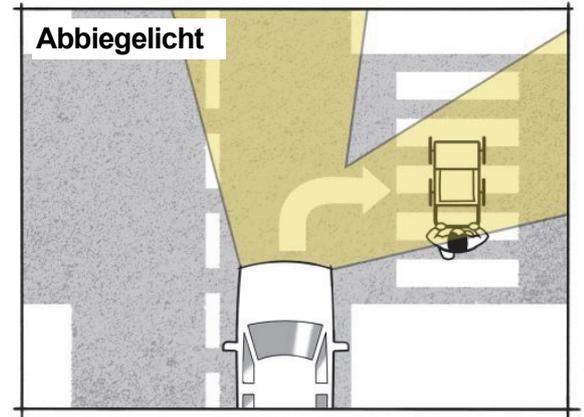
1,9 SICHERHEIT

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. Serienmäßig 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.



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.

1,7 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 Körpergröße 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. 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. Auf den vorderen Plätzen sind Gurtstraffer und -kraftbegrenzer verbaut.

⊖ Die Kopfstützen der Rücksitzbank sind nur für Personen bis 1,60 m ausreichend hoch. Dort gibt es auch keine Überwachung, ob die Sicherheitsgurte angelegt sind. Warndreieck und Verbandskasten haben keine eigenen Halter.

1,6 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Tourneo im Bereich Kindersicherheit 85% der möglichen Punkte. Auf den Außenplätzen der Rücksitzbank 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. 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.

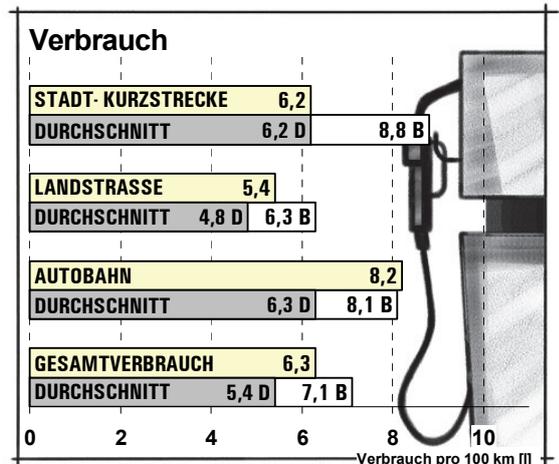
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,6 Verbrauch/CO2*

Beim ADAC EcoTest erreicht der Tourneo Connect 1.0 EcoBoost eine CO₂-Bilanz von 174 g/km. Daraus resultiert ein gemittelter Testverbrauch von 6,3 Litern auf 100 Kilometer. Im EcoTest reicht dies für nur 24 Punkte. Innerorts konsumiert der Van 6,2 l, außerorts 5,4 l und auf der Autobahn 8,2 l Super pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß des Tourneo hält sich in überschaubaren Grenzen. Das Resultat sind 42 von 50 Punkten im ADAC EcoTest. Dies führt zu einem Gesamtergebnis von 66 Punkten und nur drei Sternen.



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

3,2 AUTOKOSTEN

4,2 Betriebskosten*

⊖ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Tourneo teuren Superkraftstoff konsumiert und damit auch nicht sparsam umgeht, liegen die Betriebskosten hoch.

2,7 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 1,0-Liter Dreizylinder-Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 240.000 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.

3,9 Kosten für Anschaffung*

Der Grundpreis von 24.710 Euro für den Tourneo Connect in Titanium-Ausstattung und mit der kleinen Benzin-Motorisierung ist relativ hoch. Dass die Ausstattung dann bereits ordentlich ist, entschädigt aber nur wenig.

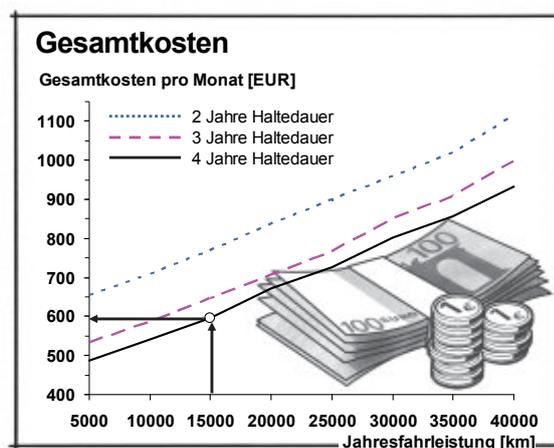
2,5 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt recht niedrig aus. Daran ist hauptsächlich die günstige Kfz-Steuer verantwortlich. Sie beträgt 88 Euro im Jahr.

⊖ Die Versicherung hingegen ist nicht günstig. Die Vollkasko-Versicherung liegt mit Typklasse 18 noch im akzeptablen Bereich. Haftpflicht und Teilkasko sind aber schon sehr teuer (Klasse 18 bzw. 21).

3,1 Monatliche Gesamtkosten*

Zum Sparen wurde der Tourneo 1.0 EcoBoost 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: 596 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.6 EcoBoost Automatik	1.6 TDCi	1.6 TDCi	1.6 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/1596	4/1560	4/1560	4/1560
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	110 (150)	55 (75)	70 (95)	85 (115)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170/1400	240/1600	220/1500	230/1500	270/1750
0-100 km/h[s]	14,0	10,9	17,8	14,7	13,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	165	176	145	160	165
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,6 S	8,0 S	5,0 D	5,0 D	4,9 D
CO2 [g/km]	129	184	130	130	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/18/21	18/18/21	19/18/21	19/18/21	19/18/21
Steuer pro Jahr [Euro]	88	210	222	222	222
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	596	684	604	614	616
Preis [Euro]	18.880	23.455	19.280	20.470	23.220

Aufbau

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

KT

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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1400 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R17V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	165 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	8,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,5 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,2/5,4/8,2 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	129 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	174 g/km
Innengeräusch 130km/h	69,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4418/1835/1852 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2145 mm
Leergewicht/Zuladung	1570 kg/430 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	480 l/920 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1030 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	950 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	52 Euro
Monatliche Fixkosten	97 Euro
Monatlicher Wertverlust	317 Euro
Monatliche Gesamtkosten	596 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/21
Grundpreis	24.710 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

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

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie ^o /nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie ^o
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie ^o
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	48 Euro ^o
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 ^o
Panorama-Glasdach	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,4

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen