



Ford Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Titanium Automatik

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (84 kW / 114 PS)

Badge Engineering ist ein Begriff, über den man im Automobilbereich immer öfter stolpert. Er beschreibt, dass man als Hersteller ein Modell auf den Markt bringt, das ein anderer Hersteller entwickelt hat. Diese Kooperationen sind oft wechselseitig, wie eben nun auch bei VW und Ford. Der neue VW Amarok ist eigentlich ein Ford Ranger, auch wird der nächste große VW-Bus ein abgeänderter Ford Transit sein. Andersherum ist der hier getestete Ford Tourneo Connect weitgehend baugleich zum VW Caddy, was von der Seite und am Heck sofort auffällt. An der Front hat Ford sich deutlich weiter emanzipiert, hier ist der neue optisch eine Weiterentwicklung des alten Tourneo Connect.

Genug der Theorie, wie schlägt sich der Wagen im ADAC Autotest? Kurze Antwort: Gut. Der Tourneo fährt sicher und angemessen agil, hat einen tauglichen Federungskomfort, es gibt allerhand Assistenzsysteme und bis zu sieben Sitze, auch in der kurzen Variante. Dazu ist der 1.5 TSI mit ausreichenden 114 PS ein entspannter Zeitgenosse, der sich akustisch und in Sachen Vibrationen zurückhält. Dafür muss Ford jetzt auch den aktuellen Sparkurs von VW mitgehen: Einfache Materialien und sichtbare Einsparungen zu hohen Preisen. Und so sind die Kosten tatsächlich das größte Manko, denn der vernünftig ausgestattete Testwagen liegt bei rund 40.000 Euro, zudem ist der Testverbrauch mit 7,6 l/100 km hoch. Wer hier sparen möchte, sollte den Handschalter wählen, denn ein VW Caddy mit diesem Motor und manuellem Getriebe war deutlich sparsamer im ADAC Ecotest. **Konkurrenten:** u. a. Citroën Berlingo, Fiat Doblò Kombi, Mercedes Citan Tourer, Opel Combo Life, Peugeot Rifter, VW Caddy (weitgehend baugleich).

+ riesiges Platzangebot, saubere Abgase, großes Angebot an Fahrassistenten

- teuer in der Anschaffung, hoher Verbrauch

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,8**

Zielgruppencheck

Familie **1,9**

Stadtverkehr **3,7**

Senioren **2,5**

Langstrecke **3,2**

Transport **1,7**

Fahrspaß **3,6**

Preis/Leistung **2,6**

Ecotest ★★☆☆☆

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

Der Innenraum ist passgenau verarbeitet, aber keine einzige Kunststoffoberfläche ist weich geschäumt, was etwas Tristesse verbreitet: Man sitzt in einem Nutzfahrzeug. Auch die Karosserie ist präzise gefertigt, da gibt es keinen ernsthaften Patzer. Spaltmaße, Dichtungen, alles passt.

⊕ Die Verkleidung des Dachhimmels ist deutlich wertiger als früher, hier kommt kein Transporter-Feeling mehr auf.

2,7 Alltagstauglichkeit

Die aufpreispflichtige, abnehmbare Anhängerkupplung wartet mit einer Stützlast von 75 kg auf - zwei schwere E-Bikes können also problemlos Huckepack mitfahren. In Verbindung mit der hohen zulässigen Dachlast von 100 kg, die durch die geständerte Dachreling auch gut nutzbar ist, bietet der geräumige und im Falle des Testwagens mit fünf vollwertigen Plätzen ausgestattete Volkswagen also durchaus Fernreisepotential für die ganze Familie - solange das Gepäckgewicht im Auge bleibt. Denn eine Zuladung von 656 kg ist zwar prima, der riesige Laderaum animiert aber gern zu Beladungsexzessen. Wählt man den Ford als Siebensitzer, muss man bei voller Besetzung mit Erwachsenen ohnehin selbst ohne Gepäck auf das Gewicht achten. Da der Tourneo Connect zumindest in den meisten

3,3 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer decken einen großen Bereich ab und sorgen auch bei Autobahntempo für freie Sicht. Die abfallende Front lässt nur erahnen, wo das Fahrzeug endet, immerhin ist die Haube nicht allzu lang. Das Fahrzeugheck dagegen ist durch die steile Heckklappe gut abzuschätzen, unterstützend wirkt die serienmäßige Einparkhilfe hinten in Verbindung, am



Breite Dachsäulen und nicht versenkbare Kopfstützen der zweiten und dritten Sitzreihe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

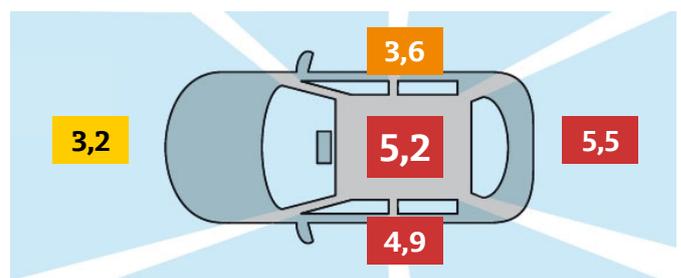
⊖ Es gibt keine Gasdruckfedern, die die Motorhaube offen halten - man muss einen schnöden Haltestab bemühen. Auch an anderer Stelle merkt man den Sparzwang: Die außen liegenden Schienen der Schiebetüren sind genau wie beim Technikspender VW Caddy und anders als bei der Vorgängerversion des Tourneo Connect nicht mehr verkleidet, sondern liegen schmutzempfindlich offen.

Fällen wohl vor allem als Kindertransporter genutzt werden wird, kommt man mit der Zuladung insgesamt gut klar. Gebremste Anhänger dürfen laut den von Ford veröffentlichten technischen Daten bis zu 1.500 kg wiegen, unser Testwagen hat aber nur 1.400 kg im Fahrzeugschein vermerkt. Exemplare ohne eigene Bremse dürfen maximal 750 kg wiegen. Ein Reifenpannenset ist Serie, zudem gibt es gegen Aufpreis ein vollwertiges Ersatzrad, wahlweise auf einer Stahl- oder Leichtmetallfelge.

Der beim ADAC EcoTest ermittelte Verbrauch von 7,6 l/100 km ermöglicht durch den 50 l fassenden Tank eine Reichweite von 655 km. Der Wendekreis geht in dieser Fahrzeugklasse mit 11,5 m noch in Ordnung.

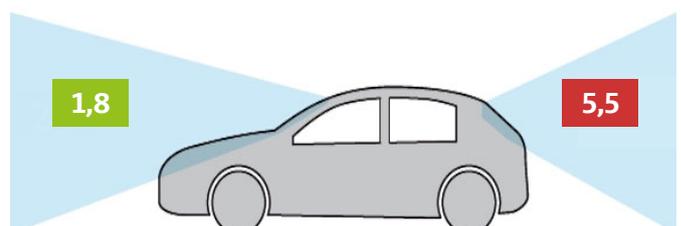
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



besten in Verbindung mit der optionalen Heckkamera. Auch für die Front sind Parksensoren Standard, zusätzlich gibt es einen Parklenkassistenten - aktuell (März 2023) ist dieser aufgrund von Lieferschwierigkeiten aber nicht bestellbar. Gleiches gilt für den Trailer Assist, der das Rangieren mit einem Anhänger für Ungeübte erleichtern kann.

⊕ Die großen Außenspiegel bieten einen guten Rückblick, der innere blendet automatisch ab. Der Bodenblick im vorderen Bereich des Fahrzeugs ist durch die recht kurze Motorhaube gut. Das Verkehrsgeschehen kann durch die leicht erhöhte Sitzposition gut überblickt werden. Die optionalen LED-Scheinwerfer des Testwagens werfen ein helles, aber nicht optimal homogenes Licht auf die Straßen. Ein Abbiegelicht ist in die Scheinwerfer integriert. Belässt man es bei den serienmäßigen Halogenscheinwerfern, kann man sich ein

Abbiegelicht über die Nebelscheinwerfer hinzubestellen. Auch ein statischer Fernlichtassistent ist optional.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Tourneo kein gutes Zeugnis aus. Die nicht versenkbaren Kopfstützen in der zweiten Reihe und die breiten C-/ D-Säulen versperren den Blick nach schräg hinten massiv. Beim getesteten Siebensitzer stehen zudem die Sitze in der dritten Reihe dem Blick nach draußen etwas im Weg. Hindernisse im Heckbereich werden deshalb schlecht erkannt, auch der Rückblick via Innenspiegel ist dadurch beeinträchtigt. Die optionale Heckkamera ist beinahe eine Pflichtoption, um eventuell hinter dem Fahrzeug befindliche Kinder rechtzeitig zu erkennen.

Mit der optionalen Frontscheibenheizung ziehen feine Heizdrähte in die Scheibe ein, die man kaum sieht. Gerade in der Nacht können Sie aber Lichtreflexe auslösen, die manche Fahrernaturen stören. Eine Probefahrt ist daher anzuraten.

2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Seiner Fahrzeuggattung entsprechend bietet der Caddy einen komfortablen Ein- und Ausstieg, gerade die in der niedrigsten Stellung angenehme 54 Zentimeter hohen Vordersitzflächen fallen positiv auf. Vorn sind die Türen schön groß und öffnen weit, die hinteren Schiebetüren stellen diese allerdings noch in den Schatten. Hier kann man annähernd aufrecht einsteigen, muss anschließend allerdings die Füße etwas in den Fußraum einfädeln. Der Schweller ist nicht sehr hoch, könnte aber etwas schmaler ausfallen. Stabile Haltegriffe sind vorhanden, in diesen Genuss kommen aber nur die vorderen Insassen. Um zur dritten Sitzreihe zu kommen, kann man die Sitze der zweiten Reihe nach vorn umklappen, dann ist der Zustieg annehmbar. Die Fernbedienung bietet eine Komfortöffnung, mit der die (vorderen) Seitenscheiben geöffnet bzw. geschlossen werden können. Eine Coming- und

Leaving-Home-Funktion nutzt Front- und Heckleuchten, um nach dem Auf- und Absperren das Fahrzeugumfeld zu beleuchten.

Das optionale schlüssellose Zugangssystem des Testwagens ließ sich bei unseren Tests nicht überlisten und ist damit empfehlenswert, weil komfortabel und ohne zusätzliches Sicherheitsrisiko.

⊖ Die Arretierung der Schiebetüren ist immer noch ungenügend. An einer Steigung ist das komplette Öffnen der Türen von innen schon Schwerstarbeit und ob die Türen im Endschlag verharren, ist reine Glückssache. Fällt die Tür dann während des Aussteigens wieder zu, wird es gerade für Kinder gefährlich.

1,5 Kofferraum-Volumen

⊕ Bis unter das Kofferraumrollo fasst das Gepäckteil schon 635 l, dachhoch beladen sind es 1.165 l. Dann können bis zu 28 Getränkekisten im Kofferraum gestapelt werden. Reicht das nicht aus, passen bei umgelegten Rücksitzen der zweiten Reihe bis zur Fensterlinie 985 Liter hinein, bis zum Dach werden es 2.140 Liter. Hat man die beiden Sitze der dritten Reihe installiert, verliert man 170 l Volumen und kann acht Getränkekisten weniger einladen. Durchweg beeindruckende Werte - der Tourneo Connect bekommt dafür fast die Bestnote.



Die große Stärke des Tourneo Connect ist sein riesiger Laderaum. Bis zur Fensterkante passen 635 l Gepäck hinein.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen und schließen, man muss jedoch beim Öffnen einen Schritt zurück machen, da die Klappe durch ihre Größe einen großen Schwenkbereich hat. Optional gibt es eine Zuziehhilfe, die die Heckklappe ganz ins Schloss zieht, wenn man sie nur leicht zu-fallen lässt. Steht sie offen, können Personen bis zwei Meter Körpergröße bequem darunter stehen, allerdings muss bei dieser Körpergröße etwas auf die Gasdruckfedern geachtet werden, die seitlich im Weg stehen können.

⊕ Der Kofferraum selbst hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 57 cm über dem Boden, dadurch muss die Ladung beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante ist.

⊖ Die Schlaufe zum Schließen der Heckklappe ist ganz rechts angebracht. Steht man also links an der geöffneten Heckklappe, muss man entweder nach rechts laufen oder ist groß und stark genug, um mit der Hand direkt an die Klappe fassen und sie schließen zu können. Lediglich eine Lampe reicht nicht aus, um den großen Kofferraum zu beleuchten.

1,8 Kofferraum-Variabilität

Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat serienmäßig kaum Ablagen für Kleingut, allerdings vier stabile Verzurrösen, um Ladung zu befestigen. Die Rücksitze sind asymmetrisch (links 2/3, rechts 1/3) klapp- und wickelbar und auch komplett herausnehmbar. Wickeln meint, dass die schon geklappten Sitze zusätzlich im Ganzen nach vorne aufgestellt werden können. Dann müssen diese allerdings mit Stützen gesichert werden,



Die niedrige Ladekante und die große Laderaumöffnung machen den Ford zum idealen Transportmittel.

die den durch das Wickeln zusätzlich gewonnenen Bauraum schlecht nutzbar machen. Der Ein- und Ausbau der Bestuhlung gestaltet sich recht unkompliziert, wenn man die Sitze tragen kann - die Sitze sind schwer.

Zusätzliche Ladelänge schafft der umklappbare Beifahrersitz.

2,6 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Das Cockpit des Tourneo wurde bis auf Details in der Gestaltung vom Caddy übernommen. Kleine, gezielte Änderungen rund um das Infotainment machen den Ford aber in der Bedienung besser als den VW. Zum Beispiel bieten beide stets eine Touchfläche für die Sitzheizung auf dem zentralen Display. Berührt man diese beim VW, geht das Klimamenu auf und man muss dann dort die Sitzheizung aktivieren, um anschließend wieder zu dem Menü zurückzunavigieren, in dem man ursprünglich war. Wenn man die Sitzheizungs-Symbole beim Ford mit den Fingerspitzen antippt, geht schlicht und ergreifend die Sitzheizung an. Auch ist die Schalterleiste (mit echten Tasten!) unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen eine Ford-spezifische Lösung. Über diese kann man - wiederum anders als

bei VW - die Frontscheibenheizung, die Defrost-Funktion und die Heckscheibenheizung simpel per Tastendruck auswählen. Im Caddy sind diese Funktionen in eine Touchfläche links vom Lenkrad eingelassen, die man je nach Sitzeinstellung nicht gut einsehen kann.

Wie auch beim Caddy muss man trotz der kleinen Veränderungen für die Ford-Variante aber für fast alle Funktionen durch das weitgehend von VW übernommene Infotainment wischen und drücken, was immerhin dank großer Flächen vernünftig gelingt. Auffallend ist im Test, dass das Ford-System ohne Ruckeln arbeitet und hochgefahren ist, bis man eingestiegen ist und den Gurt angelegt hat - bei diversen VW-Modellen der neusten Generation haben wir das anders kennengelernt.

Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei.

⊕ Die Instrumente des Testwagens bestehen klassisch aus zwei Zeigern für Drehzahl und Geschwindigkeit, dazwischen ist ein Bildschirm, auf dem man sich Bordcomputerwerte, Navihinweise oder anderes anzeigen lassen kann. Der Wunsch nach einem Display anstelle der Zeiger kommt nicht auf, wird gegen Aufpreis aber natürlich erfüllt.

⊖ Da der Tourneo zum Großteil aber eben doch ein VW ist, ist auch das wohl größte Ärgernis im Hochdachkombi mit Ford-Emblem zu finden: die Sensorfläche für die Temperatur- und Lautstärkeeinstellung unterhalb des Touchscreens. Diese ist ohnehin schwierig zu bedienen, bei Dunkelheit aber dann quasi gar nicht mehr, da sie unbeleuchtet ist.

2,6 Multimedia/Konnektivität

⊕ Beim Tourneo Connect ist serienmäßig ein Radio mit digitalem Empfang verbaut, das über einen 8,25 Zoll großen Touchscreen bedient wird. Alternativ zum Radio kann man per USB oder Bluetooth Musik einspielen, auch Bluetooth-Telefonie ist genauso wie kabelloses Apple CarPlay und Android Auto Serie. Optional wächst der Bildschirm des Systems auf zehn oder 10,25 Zoll an und ermöglicht weitere Funktionen, vor allem eine Online-Navigation. Ebenfalls gegen Mehrpreis kann man sein Smartphone induktiv laden. Auch analoger Radioempfang kostet ungewöhnlicherweise

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Auf den vorderen Sitzen ist Platz im Überfluss vorhanden. Die Beinfreiheit auf dem Fahrersitz reicht für Personen bis zu knapp zwei Metern aus - die Kopffreiheit reicht theoretisch sogar für Personen bis sehr deutlich über zwei Meter Körpergröße. In Verbindung mit der recht großen Innenbreite

3,4 Raumangebot hinten

Die hintere Sitzbank bietet ein befriedigendes Platzangebot. Sind die Vordersitze für 1,85 Meter große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit im Fond für Passagiere bis zu einer Größe von rund 1,75 m aus. Das hohe Dach würde auch hinten deutlich größeren Personen ausreichend Kopffreiheit bieten. Dementsprechend ist auch das Raumgefühl sehr gut, nur die recht hohe Fensterlinie und der breite Fensterrahmen stören etwas den insgesamt dennoch äußerst luftigen Gesamteindruck. Auf den Einzelsitzen der dritten Sitzreihe wird es für Erwachsene in Sachen Beinfreiheit schon enger, durch die einstellbare Sitzlehnenneigung der zweiten Reihe kommt man aber klar. Dennoch bieten sich die Sitze am besten für Kinder an.



Der Innenraum ist sauber verarbeitet, die Materialanmutung kann den Nutzfahrzeugcharakter der VW-Basis allerdings nur schwerlich kaschieren. Die Bedienung ist weitgehend funktionell ohne im Detail vollends zu überzeugen.

Aufpreis.

FordPass ist die Konnektivitäts-Plattform von Ford, deren Funktionen auch für den Tourneo verfügbar sind. So kann man Fahrzeugdaten abrufen und das Auto aus der Ferne ver- und entriegeln oder sogar starten, falls man ein Automatikgetriebe hat.

⊖ Mit CDs, Klinkensteckern oder SD-Karten können viele moderne Autos nichts mehr anfangen - das gilt auch für den Tourneo.

spiegeln sich die Messwerte auch subjektiv wieder, man hat ein sehr großzügiges Raumgefühl. Das optionale Glasdach lässt noch einen guten Schuss zusätzliches Licht in den Innenraum und sorgt für ein noch großzügigeres Raumgefühl.



Auf der zweiten Sitzreihe finden lediglich Personen bis zu einer Körpergröße von 1,75 m Platz. Ganz hinten geht es noch beengter zu.

2,3 Innenraum-Variabilität

Die Neigung der Rücksitzlehnen ist in mehreren Stufen einstellbar. Wer mehr als fünf Sitze benötigt, kann sich den Tourneo wie beim Testwagen auch als Siebensitzer mit drei Sitzreihen konfigurieren.

Vorn gibt es neben den üblichen Ablagen in der Mittelkonsole noch weitere Ablageflächen auf dem Armaturenbrett und, wenn man sich gegen das optionale Glasdach entscheidet,

noch große Staufächer am Dachhimmel. Die Türfächer sind zudem ebenfalls groß. Die zwei Becherhalter vor der Mittelarmlehne sind aber nicht für alle Größen nutzbar, da sie die Becher nicht festklemmen. Im Fond gibt es vernünftig große Fächer in den Schiebetüren, ansonsten noch serienmäßig Klapptische mit integrierten Becherhaltern an den Vordersitzlehnen.

3,0 KOMFORT

3,1 Federung

Der Tourneo ist auch am Unterboden baugleich zum Caddy, hat also hinten eine Starrachse mit Schraubenfedern verbaut. Seitlich geführt wird die Achse von einem Panhardstab. Der dem VW-Nutzfahrzeugstall entspringende Caddy ist eher auf hohe Zuladung und Robustheit getrimmt.

Angesichts der einfachen Technik haben die Ingenieure aber guten Job gemacht. Die Vorderachse federt zwar merklich

besser an als die Hinterachse, aber insgesamt ist der Federungskomfort okay, gerade weil die Hinterachse weniger störisch wirkt als etwa noch beim alten Caddy mit der blattfedergeführten Hinterachse. Ausnahme: Fährt man langsam über einen Geschwindigkeitshügel, schlägt die Hinterachse regelrecht aus.

2,8 Sitze

Die serienmäßig höheneinstellbaren Vordersitze sind zufriedenstellend konturiert. Klassentypisch bieten sie nur mäßigen Seitenhalt, sind aber angenehm gepolstert. Der Fahrer sitzt insgesamt gut und kann eine höhen- und längseinstellbare Mittelarmlehne nutzen. Gegen Aufpreis ziehen Komfort-Sitze in die erste Reihe ein, dann ist auch die Sitzflächenneigung

einstellbar, die Sitzfläche ausziehbar und eine Vierwege-Lordosenstütze erhöht die Individualisierungsmöglichkeiten. Die Rücksitzlehnen sind angenehmerweise in der Neigung einstellbar. Lehne und Sitzfläche im Fond sind gerade ausreichend geformt.

3,6 Innengeräusch

Der Tourneo ist ein Hochdachkombi, der für Handwerksbetriebe gedacht ist. Auch in der Pkw-Variante merkt man, dass bei der Entwicklung des Fahrzeugs die Akustik nicht im Vordergrund stand. Fahrgeräusche sind stets präsent, die Abrollgeräusche der Reifen oder Windgeräusche bei höheren

Geschwindigkeiten sind vorhanden, der Motor hält sich aber meist zurück. Mit einem gemessenen Innengeräuschpegel von 70,5 dB(A) bei 130 km/h ist der Tourneo Connect kein Leisetretter.

3,0 Klimatisierung

Jeder Caddy hat mindestens eine manuelle Klimaanlage serienmäßig, optional bekommt man eine Zweizonen-Klimaautomatik. Der Testwagen hat sie an Bord. Diese bietet eine für die vorderen Passagiere getrennt regelbare Temperatur, die Luftmengenverteilung muss aber für beide gemeinsam vorgenommen werden. Eine für die vorderen Sitze erhältliche Sitzheizung ist ebenso optional wie auch eine beheizbare Frontscheibe, verdunkelte hintere Scheiben oder eine Standheizung.

Eine Belüftung des Fondbereichs über Luftausströmer im Dachhimmel - zusätzlich zu den Luftdüsen zwischen den Vordersitzen - ist ebenfalls aufpreispflichtig.

⊖ Die Intensität der Lüftungsdüsen im Armaturenbrett kann man nicht unabhängig von der Ausströmrichtung einstellen - VW spart an vielen Ecken und Ford ist beim Tourneo Connect davon auch betroffen.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen

Der ebenfalls aus dem VW-Konzern übernommene Vierzylinder-Benziner mit anderthalb Litern Hubraum und Turboaufladung leistet im Ford Tourneo Connect wie auch im Caddy 114 PS und stemmt 220 Nm auf die Kurbelwelle - er ist also nicht wirklich ausgereizt, dafür bietet er aber ein breites Dreh-

momentplateau und fährt sich entspannt. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h absolviert der Testwagen in 7,5 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 10,3 s. Ford gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 11,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 182 km/h.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der Turbobenziner entfaltet seine Leistung gleichmäßig und über einen weiten Drehzahlbereich nachdrücklich. Wenn sich ab etwa 1.500 Touren das Drehmomentplateau aufbaut, beschleunigt er druckvoll und lässt auch bei hohen Drehzahlen nicht nach. Interessant: Bei Gaswegnahme nach stärkerer Beschleunigung bläst das Turboladersystem merklich hörbar Überdruck ab - wahrscheinlich wurde dem Kostendruck in der Nutzfahrzeugsparte etwas Dämmung bzw. akustische Feinab-

stimmung geopfert. Dieses Verhalten stört aber nie, im Gegenteil: Mit genügend Fantasie stellt sich so etwas Motorsport-Flair ein. Vibrationen dringen wenige in den Innenraum, gerade bis in mittlere Drehzahlen - dem häufigsten Einsatzbereich - läuft der Vierzylinder kultiviert. Hohe Drehzahlen wirken sich hauptsächlich akustisch auf die Insassen aus, der Tourneo 1.5 dröhnt aber nicht stark.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe bietet hohen Schaltkomfort. Nur selten spürt man die Gangwechsel, hauptsächlich der Drehzahlmesser verrät sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik schnell und sanft ein, auch aus der Stopp-Phase heraus - zügiges Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei. Der Wechsel von den Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt zügig, schnelles Wenden klappt gut. Bedient wird das Getriebe nun über einen

kleinen Hebel auf der Mittelkonsole - im ersten Moment gewöhnungsbedürftig, zeigt sich das Konzept in der Praxis aber praktisch und alltagstauglich. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, es entstehen keine zu großen Drehzahlsprünge. Im siebten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 2.500 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,3 Fahrstabilität

Die Fahrdynamik ist seit jeher nicht die Paradedisziplin des Hochdachkombis, das Nutzfahrzeug schlägt sich aber zufriedenstellend und im Konkurrenzumfeld richtig gut. Grundsätzlich zeigt sich ein sicheres, untersteuerndes Verhalten. Bis zum Untersteuern hat man aber schon hohe Kurvengeschwindigkeiten erreicht. Erst auf starke Lastwechsel in Kurven reagiert das Heck leicht, aber untüchtig. Jede Fahrsituation wird vom

ESP unauffällig-sicher begleitet und korrigiert, bevor es kritisch wird.

Auch im ADAC Ausweichtest zeigt sich die gelungene Abstimmung, der Tourneo fährt stets sicher und dank der präzisen Lenkung und dem nicht übereifrigen ESP auch schnell durch den Parcours.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist gut gelungen und erinnert deutlich mehr an einen Pkw als an ein Nutzfahrzeug. Die Lenkkräfte sind geschwindigkeitsabhängig geregelt und passen stets zur Situation. Zudem folgt die Vorderachse den Lenkbefehlen

nicht übereifrig, aber doch präzise und erlaubt zusammen mit dem sich passend dazu verhaltenden Heck genaues Kurvenfahren.

2,5 Bremse

⊕ Vollbremsungen aus 100 km/h bis zum Stillstand meistert der Test-Tourneo mit einem durchschnittlichen Bremsweg von 34,9 Metern (Mittel aus zehn Messungen) zufriedenstellend. Die Schwimmsattelbremsanlage ist gut zu dosieren.

1,8 SICHERHEIT

1,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Im Tourneo ist der Pre-Collision-Assist serienmäßig, der vor zu geringem Abstand zum voraus fahrenden Fahrzeug warnt, die Bremsanlage auf eine anstehende Bremsung vorbereitet und bei deren Betätigung sofort die erforderliche Bremsleistung aufbaut. Erkennt werden können neben stehenden und fahrenden Autos auch Fußgänger und Radfahrer. In Abbiegesituationen kann das System zudem vor Kollisionen mit entgegenkommendem Verkehr schützen. Bei Notbremsungen aktiviert sich die Warnblinkanlage, um den nachfolgenden Verkehr vor der Gefahrensituation zu warnen. Auch ein Tempomat samt Limiterfunktion und ein aktiver Spurhalteassistent sind Serie.

Gegen Aufpreis erhältlich sind darüber hinaus die optionale adaptive Geschwindigkeitsregelung ACC und ein Totwinkelassistent, der auch beim Ausparken vor kreuzendem Verkehr warnt. Geschwindigkeitsbegrenzungen werden optional durch ein Kamerasystem erfasst.

2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Tourneo erreicht bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm gute 84 Prozent der möglichen Punkte für den Insassenschutz. Tatsächlich getestet wurde übrigens der VW Caddy, dessen Ergebnisse wegen der weitgehend gleichen Bauart übernommen wurden. Insgesamt erhalten VW und Ford alle fünf möglichen Sterne (Stand 12/2021). Alle verfügbaren Airbags sind serienmäßig an Bord. So bietet der Innenraum Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, einen Mittlenairbag zwischen den Vordersitzen sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Während vorne die maximale Kopfstützenhöhe für bis zu zwei Meter große Menschen ausreicht, sind die hinteren äußeren nicht hoch genug einstellbar: Größer als 1,70 Meter darf man nicht sein, um auf der Rückbank vernünftigen Schutz vor einem Schleudertrauma zu erhalten. Im Fall der Fälle hilft die Multikollisionsbremse, den Unfall so glimpflich wie möglich enden zu lassen, indem nach einer ersten Kollision die Bremsen betätigt werden. So werden Folgeunfälle oft vermieden.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

⊖ Die mittlere Fondkopfstütze ist kleiner und lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren - unverständlich.

1,8 Kindersicherheit

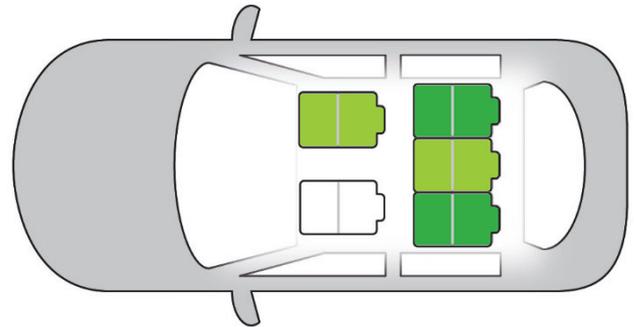
⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Tourneo 82 Prozent der möglichen Punkte. Praktisch für Familien ist, dass drei Kindersitze nebeneinander Platz auf der Rückbank finden. Die äußeren beiden können mit sehr gut zugänglichen Isofix Halterungen und Ankerhaken gesichert werden. Bestellt man die beiden zusätzlichen Sitze in der dritten Reihe, kann man auch dort Isofix nutzen. Die Gurte sind lang genug, um alle Arten von Kindersitzen aufzunehmen. Grundsätzlich ist die Sitzmontage leicht möglich, da die Schiebetüren weit öffnen und die Gurtschlösser gut erreichbar sind. Durch den serienmäßig per Schlüsseldreh 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. Hohe Kindersitze können mit der Kopfstütze kollidieren, deren Ausbau per unsichtbarem Mechanismus vorgenommen wird - die übersichtliche Betriebsanleitung hilft weiter.

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz reicht es nur zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Es werden 69 Prozent der Punkte erreicht. Der

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)

serienmäßige Notbremsassistent kann bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 85 km/h auch Fußgänger erkennen.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,3 Verbrauch/CO₂

Im ADAC Ecotest kommt der Tourneo Connect 1.5 mit 114 PS und Siebengang-DSG auf einen Durchschnittsverbrauch von 7,6 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 200 g/km, wofür der Ford 17 Punkte erhält. Innerorts liegt der Verbrauch bei 7,9 l, außerorts bei 6,8 l und auf der Autobahn bei 8,7 l Superbenzin alle 100 km.

1,1 Schadstoffe

Der Schadstoffausstoß ist mustergültig: 49 von 50 Punkte im Schadstoffkapitel zeugen davon, dass die Abgasreinigung funktioniert. Insgesamt erhält der Ford im Ecotest 66 Punkte und damit drei von fünf Sternen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,9	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

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

Autobahn	8,7	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	7,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

2,8 AUTOKOSTEN

2,8 Monatliche Gesamtkosten

Zwar kostet der Tourneo Connect 1.5 Titanium Automatik mindestens 32.270 Euro und der Testwagen samt dritter Sitzreihe, abnehmbarer Anhängerkupplung, aller Infotainment- und Assistenzsysteme schon fast 40.000 Euro, auf Dauer sind die Betriebskosten aber dennoch okay, wenn auch der Verbrauch der

Automatikversion niedriger sein könnte. Außerdem sind die Versicherungseinstufungen moderat, die Kaskoklassen liegen bei 18 (Vollkasko) und 23 (Teilkasko), die Haftpflicht bei 15. Die jährliche Steuer beträgt 156 Euro.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Trend	Tourneo Connect 2.0 EcoBlue Trend	Tourneo Connect 2.0 EcoBlue Trend
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	84 (114)	75 (102)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	280/1500	320/1600
0-100 km/h [s]	11,9	13,5	11,2
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	181	175	187
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	6,40/6,4 l S	4,90/4,9 l D	4,90/4,9 l D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	145/145	128/128	128/128
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/18/23	17/19/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	139	258	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	29.290	30.870	31.880

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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Leistung	84 kW/114 PS bei 4.500 1/min
Maximales Drehmoment	220 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	182 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	6,7 l
CO ₂ -Ausstoß	-
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.500/1.855/1.833 mm
Leergewicht/Zuladung	1.572/578 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1.213/2.556 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	50 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	n.b.

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	7,5 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,9 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 98H XL
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Ecotest-Verbrauch	7,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,9/6,8/8,7 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	172 g/km (WTW* 200 g/km)
Reichweite	655 km
Innengeräusch 130 km/h	70,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.644/656 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	465/815/1.935 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	188 Euro	Werkstattkosten	80 Euro
Fixkosten	97 Euro	Wertverlust	429 Euro
Monatliche Gesamtkosten	794 Euro		
Steuer pro Jahr	156 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/23		
Basispreis Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Titanium Aut.	33.310 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 01.01.1900
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	39.456 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	6.563 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	/976 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	976 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/500 Euro° (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	1.273 Euro° (Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	321 Euro°
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	500 Euro° (Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	1.273 Euro°(Paket)

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.273 Euro° (Paket)

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	734 Euro°(FM/AM)/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	734 Euro° (Paket)
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/321 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	738 Euro°
Metalllackierung	500 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/1017 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,8

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

Stand: Mai 2023
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.