



Ford Tourneo Connect 1.5 EcoBoost PHEV Active Automatik

Fünftüriger Hochdach-Kombi der unteren Mittelklasse (110 kW/150 PS)

Wer sich beim ersten Anblick des Ford Tourneo Connect irgendwie an die Proportionen eines VW Caddy erinnert fühlt, liegt goldrichtig: Im Grunde ist der Ford ein Caddy mit modifizierter Front. Diese leichten optischen Änderungen setzen sich im Innenraum fort, die Displays haben das typische Ford-Design bekommen und das Lenkrad das altehrwürdige Ford-Emblem. Viel mehr unterscheidet den Kölner vom Wolfsburger eigentlich nicht - wobei sowohl Caddy als auch Tourneo Connect von VW Nutzfahrzeuge in Polen gebaut werden. Der Tourneo Connect ist ein klassischer Hochdachkombi. Nicht unbedingt aerodynamisch optimiert und besonders gefällig gezeichnet, dafür umso praktischer. Das Platzangebot kann sich angesichts von nur gut 4,50 m Außenlänge wirklich sehen lassen. Von Vorteil insbesondere für Familien mit mehreren Kindern: Auf der Rückbank kann man drei Kindersitze nebeneinander montieren. Und hat dann immer noch reichlich Stauraum im Gepäckabteil. Es gibt den Tourneo Connect auch als Siebensitzer - in Kombination mit dem Plug-in-Hybridantrieb aber nur mit langem Radstand. Es ist offensichtlich nicht so trivial, die ganze Technik des modernen Antriebs ohne Einschränkungen im Innenraum unterzubringen. Interessant ist der Antrieb aber allemal, denn die große Batterie ermöglicht rein elektrische Reichweiten über 100 km - genug für die kürzeren Strecken im Alltag. Auf langer Urlaubsfahrt kann man dann zusätzlich den Verbrenner nutzen - da beide Antriebe auf Effizienz getrimmt sind, halten sich die Verbräuche angesichts des Nutzwerts des Ford in Grenzen. Fahrdynamikansprüche erfüllt der Tourneo Connect nur im notwendigen Maße, um sicher unterwegs zu sein. Dafür kann sich der Komfort durchaus sehen lassen für ein Modell, das auf Nutzfahrzeugbasis entwickelt wurde und in erster Linie praktisch sein soll. Wenig praktisch dagegen ist der stolze Preis von über 45.000 Euro für unser Testmodell - auf der Habenseite stehen immerhin eine üppige Ausstattung und die gute aktuelle Antriebstechnik. **Konkurrenten:** Hochdachkombi als Plug-in: bisher nur VW Caddy.

ADAC-Urteil

AUTOTEST	2,1
AUTOKOSTEN	3,2

Zielgruppencheck

	Familie	1,9
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,5
	Langstrecke	2,6
	Transport	1,2
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,7

Ecotest ★★★★☆

- ⊕ viel Platz im Innenraum, viele Assistanten Serie, gute elektrische Reichweite, Schnellladeanschluss Serie, insgesamt effizienter Antrieb, mit langem Radstand bis zu sieben Sitzplätze erhältlich
- ⊖ teilweise unbeleuchtete Bedienelemente (Slider), recht hoher Anschaffungspreis, serienmäßig teils kurze Garantien

2,2

KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,8

Verarbeitung

Der Innenraum ist passgenau verarbeitet, aber keine einzige Kunststoffoberfläche ist weich geschäumt, was den Tourneo Connect recht einfach wirken lässt. An allen Ecken und Enden wird man daran erinnert, dass man in einem ursprünglichen Nutzfahrzeug sitzt. Immerhin ist der Dachhimmel vergleichsweise wertig ausgeführt, weil mit Stoff überzogen. Ein solcher fehlt bei allen Dachsäulen-Innenverkleidungen. Auch die Karosserie ist präzise gefertigt, da gibt es keinen Grund zur Kritik. Spaltmaße, Applikationen und Dichtungen passen alle zueinander.

2,9

Alltagstauglichkeit

Rein elektrisch unterwegs liegt die Reichweite des Ford Tourneo Connect PHEV im Ecotest bei 106 km. Ford gibt in den technischen Daten üppige 117 km elektrische Reichweite (WLTP) an, die unter günstigen Temperaturen und ruhiger Fahrweise aber auch erreicht werden können. Die rein elektrische Reichweite hängt neben Temperatur und Fahrweise auch von der Ausstattung ab. Fährt man mit leerer Batterie im Hybridmodus weiter, kommt man allein mit dem arg kleinen 32,5-l-Tank etwa 480 km weit. Das Aufladen der leeren Batterie dauert weniger als zweieinhalb Stunden bei 11 kW - der Tourneo Connect PHEV kann dreiphasig geladen werden. Insgesamt werden für eine vollständige Ladung 23,3 kWh Strom inklusive Ladeverluste benötigt. Serienmäßig kann man den Plugin auch mit CCS-Stecker laden, dann wurden im Test bis zu 51 kW Gleichstrom (DC) gezapft und die leere Batterie hat nach rund 40 Minuten wieder 100 Prozent Ladestand erreicht (80 % nach 22 Minuten). Um trotz der hohen Ladeleistung den Batterieverbrauch gering zu halten, wird die Batterie flüssigkeitsgekühlt und die Batteriekapazität (laut Hersteller 19,7 kWh netto, 25,7 kWh brutto) bei weitem nicht voll genutzt. Ein Ladekabel mit

(-) Es gibt keine Gasdruckfedern, welche 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.

Typ-2-Stecker ist serienmäßig an Bord. Der Ladevorgang wird durch eine grüne LED am Ladeport angezeigt - solange die LED blinkt, wird geladen. Die maximale Zuladung beim Testwagen beträgt 573 kg - das reicht locker für vier Erwachsene samt reichlich Gepäck. Auf dem Dach sind Lasten bis 100 kg erlaubt, die praktische silberne Dachreling ist Serie. Die Stützlast auf der optionalen Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, das sollte für einen Fahrradträger samt zwei schwerer E-Bikes genügen. Einen Anhänger mit eigener Bremse zieht der Tourneo Connect PHEV bis zu einem Gewicht von 1,5 t - das ist standesgemäß, erst recht für einen Plug-in-Hybriden. Hat der Hänger keine eigene Bremse, darf er bis zu 750 kg wiegen. Der Wendekreis liegt bei 11,5 m - das geht in Ordnung. Insbesondere für die Stadt sind die knapp 2,10 m Breite inkl. Außenspiegel suboptimal. Mit 4,52 m ist der Hochdachkombi angesichts seines Nutzwerts durchaus kompakt, das erleichtert das Rangieren und die Parkplatzsuche. Für den Plug-in-Hybrid ist kein Reserve- oder Notrad lieferbar, es gibt nur ein Reifenreparaturset, das lediglich bei kleinen Beschädigungen aushelfen kann.

3,1 Licht und Sicht

Die Scheibenwischer decken einen großen Bereich ab und sorgen auch bei Autobahntempo zuverlässig 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, hilfreich ist dabei die serienmäßige Rückfahrkamera. Deren Bild ist gerade nach oben jedoch beschränkt, wodurch die Übersicht leidet. Ein 360-Grad-Kamerasystem gibt es nicht. Dafür sind Parksensoren an Front und Heck sowie der Parkassistent Serie. Gegen Aufpreis erhält man einen Anhängerrangierassistent, der beim Rückwärtsfahren mit Anhänger hilft.

⊕ Die großen Außenspiegel bieten zwar einen guten Rückblick, beide müssen aber ohne asphärischen Bereich auskommen, welcher den Blick in den Toten Winkel erleichtern könnte. Der Innenspiegel blendet bei störendem Licht von hinten automatisch ab. Der Bodenblick im vorderen Bereich des Fahrzeugs ist durch die recht kurze Motorhaube gut, niedrige Gegenstände kann man selbst nahe am Fahrzeug erkennen. Das Verkehrsgeschehen kann durch die leicht erhöhte Sitzposition gut überblickt werden. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer des Testwagens werfen ein ausreichend helles, aber nicht optimal homogenes Licht auf die Straßen. Ein Abbiegelicht wird über die Nebelscheinwerfer umgesetzt. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist Serie.

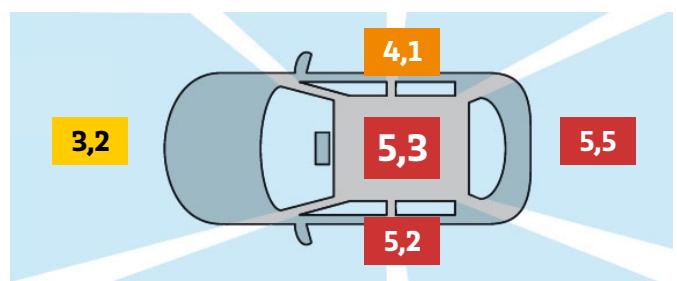
⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung stellt dem Tourneo Connect kein gutes Zeugnis aus. Die nicht versenkbaren Kopfstützen in der zweiten Reihe sowie die breiten C- und D-Säulen schränken den Blick nach schräg hinten erheblich ein. Insbesondere niedrige Hindernisse im Heckbereich werden deshalb schlecht erkannt, der Rückblick via Innenspiegel hilft da kaum weiter. Die serienmäßige Heckkamera ist sehr wichtig, um eventuell hinter dem Fahrzeug befindliche Kinder rechtzeitig zu erkennen.



Die Sicht aus dem Tourneo Connect wird durch die breiten Dachsäulen und die nicht versenkbareren Kopfstützen deutlich eingeschränkt. Den Außenspiegeln fehlen asphärische Bereiche für den Toten Winkel.

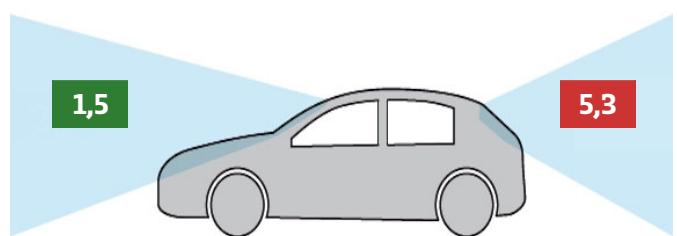
Rundumsicht

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.



2,2 Ein-/Ausstieg

⊕ Zu den Vorteilen vieler Hochdachkombis gehört das Komfortable Ein- und Aussteigen - das hat auch der Tourneo Connect zu bieten. Die Vordersitze befinden sich rund 56 cm über der Straße und damit praktisch in idealer Höhe. Die Schweller sind nicht zu hoch und nicht zu breit und die Türausschnitte angenehm groß. Hinten gelingt der Zustieg ebenfalls komfortabel, denn die Schiebetüren geben angemessen große Öffnungen frei. So kann man annähernd aufrecht einsteigen, muss anschließend allerdings die Füße etwas in den Fußraum einfädeln. Der Schweller ist nicht sehr hoch, könnte aber etwas schmäler ausfallen. Stabile Haltegriffe

sind vorhanden, in diesen Genuss kommen aber nur die vorderen Insassen. In der Active-Ausstattung ist das schlüssellose Zugangssystem für den Tourneo Connect Serie. Das Fahrzeug wird über Ziehen an den Griffen der Vorder- und Hintertüren entriegelt, die Verriegelung funktioniert aber nur über die entsprechenden Sensorstellen an den Vordertürgriffen. Das schlüssellose Zugangssystem lässt sich über das Bordmenü konfigurieren. Beispielsweise können automatisches Öffnen bei Annäherung oder die Deaktivierung des Systems ausgewählt werden - letzteres ist aus Sicherheitsgründen aber nicht nötig, weil es vernünftig

abgesichert wurde. Das Auto misst die Entfernung des Schlüssels zum Fahrzeug, wodurch es nicht möglich ist, über einen Funkverlängerer den Tourneo Connect unerlaubt zu öffnen und zu starten. Eine Coming- und Leaving-Home-Funktion nutzt Front- und Heckleuchten, um nach dem Auf- und Absperren das Fahrzeugumfeld zu beleuchten.

0,7 Kofferraum-Volumen

⊕ Bis unter das Kofferraumrollo fasst das Gepäckteil üppige 635 l. Entfernt man das Rollo, erweitert sich der Kofferraum dachhoch genutzt auf 1.165 l. Alternativ kann man auch 28 handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitze um, erhält man ein Stauvolumen von 985 l bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen) bzw. bis zu 2.140 l, wenn man den kompletten Raum hinter den Vordersitzen nutzt. Der Tourneo Connect zeigt sich also ausgesprochen geräumig und damit perfekt beispielsweise für Familien.

⊖ Die Arretierung der Schiebetüren sollte kräftiger sein. An einer Steigung ist das komplett Öffnen der Türen von innen schon Schwerstarbeit und ob die Türen im Endschlag verharren, hängt zu sehr am Geschick der Nutzer. Fällt die Tür dann während des Aussteigens wieder zu, wird es gerade für Kinder gefährlich.



Das Stauvolumen variiert zwischen 635 l bis zur Fensterunterkante und hinter den Rücksitzen und maximal 2.140 l.

1,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die große Kofferraumklappe lässt sich zwar einfach öffnen und schließen, man muss jedoch beim Öffnen einen Schritt zurück gehen, da die Klappe durch ihre Größe einen weiten Schwenkbereich hat. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe des Tourneo Connect nicht. Bei offener Kofferraumklappe können selbst rund zwei Meter große Menschen darunter problemlos stehen, ohne sich den Kopf zu stoßen - nur auf die seitlichen Gasdruckfedern sollte man achten.

⊕ Der Kofferraum selbst hat ein gut nutzbares Format und eine große Kofferraumöffnung, was den Transport sperriger Gegenstände erleichtert. Die Ladekante liegt nur 58 cm über dem Boden, dadurch muss die Ladung beim Beladen nicht weit angehoben werden. Genauso wie beim Ausladen, da sich die Ladefläche fast auf gleicher Höhe mit der Ladekante befindet. Neben einer Lampe links in der Kofferraumauskleidung gibt es zwei zusätzliche in der Klappeninnenverkleidung, so dass das Ladeabteil auch bei Dunkelheit ausreichend ausgeleuchtet wird.

⊖ Die Schlaufe zum Schließen der Heckklappe ist ganz rechts angebracht. Steht man also links an der geöffneten



Die manuelle Heckklappe öffnet mit einem großen Schwenkbereich. Darunter finden können bis zwei Meter große Menschen aufrecht stehen. Die Ladekante liegt mit 58 cm angenehm niedrig.

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.

2,0 Kofferraum-Variabilität

⊕ Der an sich gut nutzbare Kofferraum hat serienmäßig kaum Ablagen für Kleingut, aber immerhin vier stabile Verzurrösen, um Ladung zu befestigen. Die Rücksitze sind asymmetrisch (links 2/3, rechts 1/3) klapp- und faltbar und auch komplett herausnehmbar. Wickeln meint, dass die Sitze mit runtergeklappter Lehne zusätzlich im Ganzen nach vorne

aufgestellt werden können. Dann müssen diese allerdings mit Stützen gesichert werden, die den durch das Wickeln zusätzlich gewonnenen Bauraum schlechter nutzbar machen. Der Ein- und Ausbau der Bestuhlung gestaltet sich technisch gesehen recht unkompliziert - allerdings sind die Sitzteile sehr schwer, so dass man sie im Grunde nur zu zweit tragen kann.

Zusätzliche Ladelänge schafft der serienmäßig umklappbare Beifahrersitz - die Umklappmöglichkeit entfällt jedoch, wenn man die AGR-Sitze ordert.

2,5

INNENRAUM

2,7

Bedienung

Das Cockpit des Tourneo Connect wurde bis auf Details in der Gestaltung vom VW Caddy übernommen. Kleine, gezielte Änderungen rund um das Infotainment sollen dem Ford eine einigenständige Note geben. An den Strukturen der Menüs und deren Punkten ist der VW-Ursprung aber klar zu erkennen. Die Schalterleiste mit echten Tasten unterhalb der mittleren Lüftungsdüsen ist eine Ford-spezifische Lösung, damit man weniger in den Touchscreen-Menüs herumsuchen muss. Über besagte Extratasten kann man - die Frontscheibenheizung, die Defrost-Funktion und die Heckscheibenheizung simpel per Tastendruck auswählen. Im Caddy sind Teile dieser 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 Infotainment wischen und drücken, was immerhin dank ausreichend großer Flächen vernünftig gelingt. Das Ford-System arbeitet ohne Ruckeln und ist hochgefahren, bis man eingestiegen ist und den Gurt angelegt hat. Die Ergonomie von Lenkrad, Pedalen und Sitzen ist einwandfrei. Die Instrumente gibt es beim PHEV ausschließlich als Display, das aber tagsüber wie nachts gut ablesbar ist. Am Anfang mag es reichlich überladen wirken, die vielen eingeblendeten Informationen haben aber ihre Berechtigung, weil sie beispielsweise Plug-in-spezifische Informationen liefern. Ein Head-up-Display ist nicht lieferbar.



Ford ergänzt die VW-basierte Software-Struktur durch eine physische Schalterleiste für häufig genutzte Funktionen, übernimmt jedoch die unbeleuchteten Slider-Bedienelemente sowie die überwiegend Touch-basierte Menüführung des Caddy.

⊖ Da der Tourneo Connect zum Großteil vom VW Caddy abgeleitet ist, hat er auch seinen größten Ergonomie-Nachteil mitbekommen: Die Sensorfläche für die Temperatur- und Lautstärkeinstellung unterhalb des Touchscreens. Diese ist ohnehin schwierig zu bedienen, bei Dunkelheit aber dann quasi gar nicht mehr, da sie unbeleuchtet ist. Bei den VW-Pkw-Varianten hat man inzwischen wenigstens eine Beleuchtung für die nächtliche Bedienbarkeit eingebaut - bis zum Ford Tourneo Connect ist dieses Upgrade aber noch nicht durchgedrungen.

1,6

Multimedia/Konnektivität

⊕ Ford zeigt sich im Tourneo Connect spendabel mit der Multimedia-Ausstattung - zumindest in der teuren Active-Ausstattung. Dann bringt der Hochdachkombi auch die für die optimale Nutzung eines Plug-in-Hybriden wichtigen Funktionen mit. Neben Radio, Bluetooth, Sprachsteuerung und mehreren USB-Schnittstellen fährt der Tourneo Connect Active mit einem Navigationssystem vor, das sich online Updates holt und bei der Routenführung die Echtzeit-Verkehrsdaten nutzt - beides gibt es zwölf Monate inklusive, dann muss man den Dienst kostenpflichtig verlängern. Online-Gefahrenhinweise erhält man fünf Jahre kostenfrei. Die serienmäßigen sechs Lautsprecher lassen sich nicht erweitern, ihr Klang geht aber - für die Fahrzeugklasse - in Ordnung. Die Smartphone-

Anbindung über Apple CarPlay und Android Auto ist Serie (beides auch kabellos), ebenso eine integrierte SIM-Karte. Die gut funktionierende erweiterte Sprachsteuerung, die in ganzen Sätzen angesprochen werden darf, ist wiederum Teil der nach zwölf Monaten optionalen Onlinedienste. Es lassen sich Nutzerprofile anlegen und differenzierte Privatsphäre-Einstellungen vornehmen. Eine 12-V-Steckdose gibt es jeweils vorn im Kofferraum, eine 230-V-Steckdose ist nicht erhältlich.

1,8 Raumangebot vorn

⊕ Die Vordersitze des Tourneo Connect lassen sich so weit zurückziehen, dass die Beinfreiheit für knapp 1,95 m große Menschen ausreicht. Kopffreiheit steht mehr als üppig zur Verfügung, sie würde selbst für über 2,20 m großen Menschen

noch locker reichen. Die Innenbreite liegt im guten Bereich. Das große Panoramadach reicht von vorn bis hinten und ist Serie. Insgesamt ergibt sich ein großzügiges Raumgefühl, das einen auch längere Strecken entspannt zurücklegen lässt.

3,3 Raumangebot hinten

Sind die vorderen Sitze für 1,85 m große Personen eingestellt, reicht die Beinfreiheit hinten gar nicht mal soweit, wie man aufgrund des hohen Innenraums vielleicht erwarten würde. Denn bereits rund 1,75 m große Leute gehen mit ihren Knien mit den Vordersitzlehnen auf Tuchfühlung. Eine gewisse Schuld daran tragen auch die kleinen, an den Lehnenrücken angebrachten Tablets, welche die Lehnen "dicker" machen. Kopffreiheit dagegen ist in Hülle und Fülle vorhanden. Die Innenbreite ist gut dimensioniert, zwei Erwachsene sitzen sehr bequem. Selbst drei Erwachsene nebeneinander können auf der Rückbank eine gewisse Zeit problemlos aushalten. Wie erwähnt, reicht das Panoramaglasdach auch bis über die Rücksitze.



Im Tourneo gibt es hinten eine großzügige Kopf- und Innenbreite für bis zu drei Personen. Die Klapptische schränken die Kniefreiheit ein.

2,7 Innenraum-Variabilität

Die Neigung der Rücksitzlehnen ist in mehreren Stufen einstellbar. Längsverschiebbar sind die Rücksitze jedoch nicht. Wer mehr als fünf Sitze benötigt, kann sich den Tourneo Connect auch als Siebensitzer bestellen - in Kombination mit Plug-in-Antrieb jedoch nur in der Langversion. Vorn gibt es neben den üblichen Ablagen in der Mittelkonsole noch weitere Ablageflächen auf dem Armaturenbrett. Die Ablagen am Dachhimmel sind in Kombination mit dem Panoramaglasdach nicht erhältlich. Die Türfächer sind groß genug dimensioniert. Die zwei Becherhalter vor der Mittelarmlehne

sind aber nicht für alle Größen nutzbar, da sie die Becher nicht festklemmen. Das Handschuhfach ist nicht besonders groß, nicht klimatisiert und nicht abschließbar - aber immerhin beleuchtet. Im Fond gibt es vernünftig große Fächer in den Schiebetüren und Jackenhalter an den B-Säulen, ansonsten noch seriennmäßig Klapptische mit integrierten Becherhaltern an den Vordersitzlehnen - die "Halter" sind nur für bestimmte Becher nutzbar, deren Durchmesser hineinpasst und sich gleichzeitig nach unten verjüngt - sonst kann man die Becher nicht in die Öffnungen stecken oder sie fallen schlicht durch.

2,5 KOMFORT

2,8 Federung

Für den Tourneo Connect gibt es nur das im Testwagen verbaute Standardfahrwerk, adaptive Dämpfer sind nicht erhältlich. Das klar auf Komfort ausgerichtete Fahrwerk verrichtet seinen Dienst angemessen angenehm, so dass ein (teures) Optionsfahrwerk den meisten Fahrern nicht abgehen dürfte. Insgesamt ist die Abstimmung der Federn und Dämpfer unauffällig und gelungen, sie stellt einen guten Kompromiss zwischen Komfort und Fahrstabilität dar. Bei langsamem Tempo spürt man schlechte Straßen schon durchaus - das aber nur

gedämpft und daher nicht belastend. Gerade innerorts kommen Kanten und ähnliche Unebenheiten deutlicher bis in den Innenraum durch; typische Bodenwellen werden dagegen besser abgefedert. Querhindernisse wie Geschwindigkeitshügel werden ordentlich absorbiert. Außerorts fährt der Tourneo Connect dann unauffälliger und entspannt. Auf der Autobahn ist man gelassen unterwegs, hier bringt der kompakte Hochdach-Kombi die nötige Ruhe mit. Eine Stuckerneigung tritt kaum auf, lange Strecken kann man entspannt zurücklegen.

2,5 Sitze

⊕ Ford verbaut im Tourneo Connect Active serienmäßig manuell einstellbare Standardsitze. Sie können u.a. in der Höhe eingestellt werden. Ordert man die AGR-Sitze vorn wie im Testwagen, verfügen die Vordersitze über eine ausziehbare Oberschenkelauflage sowie elektrisch justierbare Vierwege-Lendenwirbelstützen. Über letztere kann auch eine rudimentäre Massagefunktion umgesetzt werden. Eine elektrische Sitzeinstellung ist grundsätzlich nicht verfügbar, ebenso wenig eine Neigungseinstellbarkeit. Die beiden AGR-

Vordersitze gefallen mit körperegerechten Konturen sowie angemessenem Seitenhalt und ermöglichen eine angenehme Sitzposition - lange Strecken können darauf entspannt zurückgelegt werden. In der zweiten Reihe geht es nicht so komfortabel zu, die Konturen von Lehne und Sitzfläche sind nur zufriedenstellend. Insgesamt können aber selbst Erwachsene eine ordentliche Sitzposition finden, u.a. weil sich die Lehneneigung justieren lässt und die Konturierung für eine Rückbank passabel ausfällt.

3,0 Innengeräusch

Die Hochdachkombis sind ursprünglich eher für Handwerksbetriebe und Gewerbe gedacht, das in erster Linie Transportqualitäten zum günstigen Preis benötigt. Komfort steht da nicht im Vordergrund. Der Caddy, welcher die technische Basis für den Ford Tourneo Connect bildet, stammt aus gutem Grund von der VW Nutzfahrzeugsparte aus Hannover und nicht von der VW Pkw-Sparte aus Wolfsburg. Daher ist es nicht ungewöhnlich, dass es im Innenraum des Tourneo Connect etwas lauter zugeht. Gegenüber der reinen Transporter-Variante wurden zwar einige Dämmungsmaßnahmen verbaut, an einen komfortorientierten Kombi kommt das Innengeräusch aber nicht heran. So haben wir bei 130 km/h einen Geräuschpegel im Innenraum von 68,0 dB(A) gemessen - immerhin ein

zufriedenstellender Wert. Der Elektromotor ist nur durch leises Surren zu hören, das rein elektrische Fahren also sehr angenehm. Schaltet sich der Verbrenner hinzu, hält er sich zunächst im Hintergrund und fällt kaum auf. Bis rund 3.000 1/min läuft der Vierzylinder dezent und wenig auffällig, darüber wird er dann immer dominanter. Ab etwa 4.000 1/min läuft das Aggregat schließlich störend laut, so dass man freiwillig lieber gemütlich unterwegs ist. Die allgemeinen Fahrgeräusche sind nicht weiter auffällig. Eher schon hört man die Windgeräusche ab Landstraßentempo, die spätestens auf der Autobahn deutlich von verschiedenen Karosseriebereichen (A- und B-Säulen) hörbar sind.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der Ford Tourneo Connect PHEV in der Active-Ausstattung ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik und Standklimatisierung ausgestattet - letzteres ist ein nicht zu verachtender Vorteil von Elektro- und Plug-in-Hybrid-Fahrzeugen, denn sie können im Stand nicht nur beheizt, sondern an heißen Sommertagen auch gekühlt werden. Die Sitzheizung vorn und die Lenkradheizung kosten extra. Beheizte Sitze hinten gibt es nicht, ebenso wenig ganz grundsätzlich eine Sitzlüftung. Die Intensität des Automatikmodus der Klimatisierung kann in drei Stufen eingestellt werden. Ebenso lässt sich der Luftaustritt oben, Mitte und unten einzeln anwählen, allerdings nur für Fahrer

und Beifahrer gemeinsam. Es gibt einen Beschlag- und einen Luftpütesensor, die u. a. die Umluftschaltung automatisch steuern. Für die hinteren Passagiere stehen Belüftungsdüsen im Fußraum und zwischen den Vordersitzen zur Verfügung. Getönte Scheiben hinten sind Serie, ebenso die Frontscheibenheizung - allerdings nicht über eine beheizbare Folie, sondern über feine Drähte, die für manche Fahrer nachts störende Lichtreflexe erzeugen können.

⊖ Drehrädchen für die Lüftungsdüsen gibt es nicht, man kann Luftstrom und Luftmenge nicht unabhängig voneinander einstellen.

2,1 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner mit 1,5 Liter Hubraum leistet 115 PS und erzeugt ein maximales Drehmoment von 220 Nm. Im baugleichen VW Caddy wie auch im Test-Tourneo von Ford leistet der Verbrenner damit etwas weniger als in den Pkw-Varianten des Volkswagenkonzerns mit dem gleichen

Hybridsystem. Zusätzlich befindet sich am Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe (DSG) ein Elektromotor, der in allen Varianten über alle Marken zumindest zeitweise bis zu 115 PS und maximal 330 Nm Drehmoment zur Verfügung stellt. Die Systemleistung im Tourneo Connect steigt damit auf bis zu 150

PS und 350 Nm. Der kombinierte Antrieb beschleunigt den Hochdachkombi trotz seines Leergewichts von knapp 1,9 t durchaus zügig – beim Anfahren oder niedrigem Tempo kommen die Vorderräder sogar an ihre Haftungsgrenze. Gerade die Zwischenspurts sind zügig erledigt. Arbeiten beide Antriebe zusammen, kann man von 60 auf 100 km/h in 6,1 s beschleunigen, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,9 s. Von 15 auf 30 km/h, beispielsweise nach dem Abbiegen, beschleunigt der Tourneo Connect PHEV in unter einer Sekunde - hier wirkt sich das schnelle Ansprechen des Elektroantriebs positiv aus. Nicht nur der Durchzug ist günstig, sondern auch allgemein das erwähnte schnelle Ansprechverhalten. Rein von der PS-Zahl mag der Elektromotor wenig beeindrucken, seine 330 Nm Drehmoment und die Anbindung über das Getriebe verhelfen dem Ford jedoch auch rein elektrisch angetrieben zu

praxistauglichen Fahrleistungen. Denn von 60 auf 100 km/h geht es in nur 7,6 s. Ford verspricht den Sprint von 0 auf 100 km/h in 10,1 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Im rein elektrischen Betrieb ist die Höchstgeschwindigkeit auf 140 km/h begrenzt – das ist sinnvoll, weil einerseits ausreichend und andererseits verbrauchsschonend. Im Hybridmodus kann der Elektromotor aber auch bei höheren Geschwindigkeiten den Tourneo Connect alleine antreiben, wenn gerade wenig Leistung abgefordert wird. Der Fahrer kann zudem aus zwei Fahrmodi (Elektrisch und Hybrid) auswählen, welche die grundsätzliche Nutzung der Antriebe entsprechend priorisieren. Zusätzlich kann ein gewisser Ladestand der Batterie reserviert werden, beispielsweise für eine spätere rein elektrische Fahrt in der Stadt.

2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Immerhin bis in mittlere Drehzahlbereiche läuft der Vierzylinder-Benziner durchaus kultiviert. Jedoch ist der Kontrast zum elektrischen Fahren deutlich. Während man vom Elektromotor bis auf ein dezentes Surren praktisch nichts wahrnimmt, brummt der Benziner ab rund 3.000 1/min vernehmlich unter der Motorhaube. Im Innenraum sind dann auch leichte Vibrationen zu spüren, zunehmend mit steigender Drehzahl. Der Verbrenner spricht gut auf Leistungsanforderungen an, die elektrische Unterstützung

kaschiert eine eventuelle Anfahrschwäche. Rein von der Leistung her gesehen hat der Turbobenziner ein weit nutzbares Drehzahlband. Die Leistungsentfaltung ist im Hybridmodus einwandfrei, nachdrücklich und gleichmäßig. Rein elektrisch angetrieben ergeben sich unter hoher Last rund um die Schaltvorgänge spürbare und in der Leistungsanzeige deutlich sichtbare Zugkraftschwankungen, bei moderater Beschleunigung verläuft der Tempozuwachs dagegen weitgehend gleichmäßig.

2,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe bietet durch ausgeprägtes Verschleifen der Gänge ein weiches Anfahren und einen hohen Schaltkomfort. Die Gangwechsel bleiben dezent, nur unter hoher Last sind sie deutlicher zu spüren. Hauptsächlich der Drehzahlmesser oder die Leistungsanzeige im Elektrobetrieb verraten sie. Wenn man im Stand von der Bremse geht, setzt die Kriechfunktion der Automatik zügig und sanft ein. Nahtloses Anfahren ist damit kein Problem, präzises Einparken gelingt ebenso ohne Herausforderungen. Der Wechsel vom Vorwärts- zum Rückwärtsgang erfolgt angemessen schnell, Wenden unter Zeitdruck klappt gut. Bedient wird das Getriebe über einen kleinen Schieberegler auf der Mittelkonsole, wie man es inzwischen auch von den Elektromodellen kennt. Im ersten Moment mag es

gewöhnungsbedürftig erscheinen, im Alltag bewährt sich aber die Anordnung. Das Schalten der Gänge kann auch manuell über die Schaltwippen am Lenkrad angewiesen werden. Die Anschlüsse zwischen den Gängen passen gut, die Gesamtübersetzung hat Ford für heutige Verhältnisse vergleichsweise kurz gewählt, was sicherlich auch den nur sechs Gängen geschuldet ist. Dafür sind die Drehzahlsprünge zwischen den Gängen recht klein. Den Antrieb empfindet man mit dieser Abstimmung dynamischer, auf die Effizienz scheint es nicht zu negativ auszuwirken, wie sich im Kapitel Verbrauch zeigt. Im sechsten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit 3.000 1/min. Eine Autohold-Funktion über die elektrische Handbremse gibt es serienmäßig.

2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

2,6 Fahrstabilität

Bei der Entwicklung eines Hochdachkombis steht üblicherweise das Thema Fahrdynamik recht weit unten im Anforderungskatalog - da macht der Tourneo Connect keine

Ausnahme. Trotzdem schlägt er sich für ein Nutzfahrzeug wacker und gibt sich angemessen stabil in seinen Reaktionen auf Lenkimpulse oder Ausweichmanöver. Selbst über dynamisch

angegangene kurvige Landstraßen bleiben die Aufbaubewegungen im zufriedenstellenden Rahmen, Nicken oder Wanken sind nicht zu ausgeprägt - es bleibt ein sicheres Fahrgefühl und die Gewissheit, den Ford unter Kontrolle zu haben. Im Grenzbereich setzt moderates Untersteuern ein, womit sich der Tourneo selbst abremst. Die Lastwechselreaktionen sind moderat und bleiben damit problemlos beherrschbar. Auf geraden Abschnitten zeigt der Ford einen guten Geradeauslauf - kurzum, das Fahrverhalten ist unaufgeregert und gut beherrschbar. Die Traktion der Vorderräder geht in Ordnung, kommt aber beim beherzten Anfahren durch das spontane Einsetzen des Elektromotors schon mal an seine Grenzen - dann werden die

Räder von der elektronischen Traktionskontrolle eingebremst. Beim ADAC Ausweichtest reagiert der Tourneo Connect etwas verzögert auf plötzliche Lenkbefehle, lässt sich aber zuverlässig durch die Gassen steuern. Die Seitenneigung fällt deutlich aus - aber nicht so ausgeprägt, dass man sich unsicher fühlen würde. Der Hochdachkombi bleibt insgesamt gut beherrschbar, drängt aber über alle Räder etwas nach außen, wenn man zu schnell ist. Das ESP regelt effektiv und angemessen, Lenkungsverhärten tritt nicht auf. Angesichts der mäßigen Präzision im Fahrverhalten ist es mit den dynamischen Talenten freilich nicht weit her - das würde man von einem Hochdachkombi aber auch nicht erwarten.

2,3 Lenkung

⊕ Die Lenkung ist passend zum Fahrzeug abgestimmt und erinnert mehr an einen Pkw als an ein Nutzfahrzeug. Aus der Nulllage lässt es sich leicht herauslenken, dann nimmt die erforderliche Lenkkraft aber rapide zu - als würde man eine Feder aufziehen. Das ist zwar günstig für entspanntes Geradeausfahren, lässt den Tourneo Connect aber kurvenunwilliger erscheinen, als er eigentlich ist. Grundsätzlich sind die Lenkkräfte geschwindigkeitsabhängig

geregelt. Zudem folgt die Vorderachse den Lenkbefehlen nicht übereifrig, aber doch präzise genug und erlaubt zusammen mit dem sich passend dazu verhaltenden Heck angemessen genaues Kurvenfahren. Von Anschlag zu Anschlag muss man das Lenkrad 2,7 Umdrehungen bewegen - damit ist die Lenkung des Ford passend direkt übersetzt, ohne nervös zu wirken.

2,7 Bremse

Das Bremsgefühl im Alltag ist ein wenig gewöhnungsbedürftig, aber in der Summe seiner Eigenschaften plausibel und damit absolut praxistauglich. Ford hat den mechanischen Bremsbereich und sein Einsetzen harmonisch abgestimmt, man benötigt in gewohntem Maße Kraft und entsprechenden Pedalweg für die gewünschte Bremsleistung. Das Ansprechen der

Bremse ist zufriedenstellend, die Dosierbarkeit ebenfalls einwandfrei. Moderate Bremsungen übernimmt der Elektromotor, der dabei als Generator arbeitet. Muss der Tourneo Connect PHEV so schnell wie möglich anhalten, benötigt er dafür durchschnittlich 35,5 m (Mittel aus zehn Bremsungen) - das ist ein ordentliches Ergebnis.

1,6

SICHERHEIT

0,7

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Für den Tourneo Connect gibt es alle üblichen Assistenten, die inzwischen schon in der unteren Mittelklasse zum guten Ton gehören. Ein paar davon zwar nur gegen Aufpreis, viele Assistenten kommen aber serienmäßig in die Tourneo-Modelle. Aufpreisfrei an Bord sind ein Radarsensor für die automatische Distanzregelung ACC sowie für die Kollisionswarnung und den Notbremsassistenten; das Notbremssystem warnt optisch und akustisch sowie mit Bremsruck sehr effektiv und soll Kollisionen im Stadttempo-Bereich weitgehend vermeiden können. Die Serienausstattung umfasst auch eine Abbiegebremsfunktion, um beim Linksabbiegen eine Kollision mit einem entgegenkommenden Fahrzeug zu vermeiden, und eine Ausweichunterstützung. Während der Spurhalteassistent Serie ist, kosten der "Notfallassistent", der den Ford automatisch zum Stillstand bringt, wenn der Fahrer nicht mehr reagiert. Das "normale" Spurwechselsystem ist dagegen Serie und umfasst überdies den Ausstieg- und den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtssausparken oder vor dem Aussteigen vor Gefahren warnt. Darüber hinaus gibt es optional im Paket einen gut funktionierenden Spurführungsassistenten, der zeitweise die Spurzentrierung übernimmt und nun auch assistierte Spurwechsel durchführt. In Kombination mit der Verkehrszeichenerkennung (Serie) kann eine prädiktive Geschwindigkeitsregelung aktiviert werden, die den Abstandstempomaten automatisch an das aktuelle Geschwindigkeitslimit und den Streckenverlauf anpasst. Serienmäßig sind die Müdigkeitserkennung, die Multikollisionsbremse und die schnell blinkenden Bremslichter, die damit eine Notbremsung signalisieren. Ein direkt messendes Reifendrucksystem ist ab der mittleren Ausstattung Titanium - und damit im Active natürlich auch - immer an Bord. Ein Head-up-Display gibt es dagegen nicht.

2,0

Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Tourneo Connect erreicht bei den Crashtests nach Euro NCAP-Norm gute 84 Prozent der möglichen Punkte für den Insassenschutz. Tatsächlich getestet wurde allerdings 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 Mittenairbag zwischen den Vordersitzen sowie von vorn bis hinten durchgehende Kopfairbags. Während vorne die maximale Kopfstützenhöhe für bis zu zwei Meter große

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

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

Menschen ausreicht, sind die hinteren äußeren Kopfstützen nicht hoch genug einstellbar: Größer als 1,70 Meter sollte man nicht sein, um auf der Rückbank optimalen 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. Nach einem Unfall wird über das integrierte E-Call-System ein Notruf abgesetzt. Das gerade in einem Hochdachkombi wichtige und hilfreiche Gepäcksicherungsgitter kostet Aufpreis.

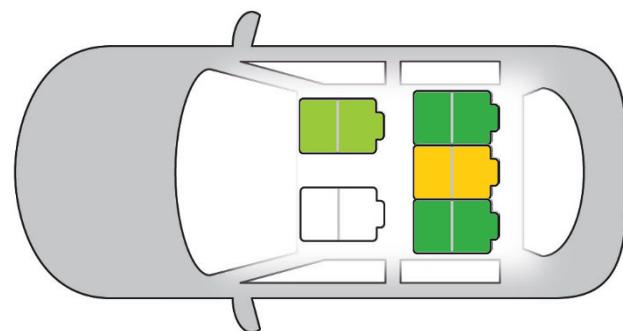
⊖ Die mittlere Fondkopfstütze ist kleiner und lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren - unverständlich.

1,8 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit erhält der Tourneo Connect 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 (3. Sitzreihe beim Plug-in nur im langen Radstand). 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.

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)			

3,3 Fußgängerschutz

Beim Fußgängerschutz reicht es nur zu einem zufriedenstellenden Ergebnis. Es werden 69 Prozent der Punkte erreicht. Der serienmäßige Notbremsassistent kann auch Fußgänger und

Fahrradfahrer erkennen - damit sollen Kollisionen soweit möglich verhindert oder zumindest deren Schwere reduziert werden.

2,1 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO₂

⊕ Startet man mit dem Plug-in-Tourneo mit voll geladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest (gemischter Betrieb) 106 km elektrische Reichweite drin, bevor sich der Verbrenner zuschaltet - das ist für einen Hochdachkombi ein beachtlicher Wert. Ford gibt als Reichweite nach WLTP für die Version im Test rund 117 km an, was bei verhaltener Fahrweise und Außentemperaturen oberhalb von rund 18 °C auch möglich ist. Der reine Stromverbrauch liegt bei 22,0 kWh/100 km (inkl. Ladeverluste) - angesichts der Karosserie wäre das selbst für ein reines Elektroauto ein ordentlicher Wert, für einen Plug-in-Hybrid ist das durchaus sparsam. Hier zeigt sich die insgesamt hohe Effizienz des neuen Plug-in-Antriebsstrangs. Fährt man im Hybrid-Modus mit leerer

Batterie, ergibt sich ein Verbrauch von durchschnittlich 6,7 l Benzin pro 100 km, wobei dieser Wert schon bei etwas vorausschauender Fahrweise unterboten werden kann. Wichtig dabei ist, möglichst immer im Rekuperationsbereich zu bremsen, so dass die Vorteile des elektrischen Systems genutzt werden können. Ford setzt mit dem von VW zugelieferten Verbrenner auf den aktuellsten Vierzylinder-Benziner, den 1.5 l TSI evo2. Der verfügt über die neuesten Spritspartechnologien wie Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Verbrennung im Miller-Zyklus, nur die Zylinderabschaltung kommt nicht zum Einsatz. Die aufwendigen Effizienzmaßnahmen lohnen sich jedoch, das Spritsparpotenzial des Benziners ist beachtlich. Trotz der

zusätzlichen Technik und des höheren Gewichts verbraucht der Tourneo Connect PHEV mit leerer Batterie nicht mehr als die Versionen mit 1.5 l EcoBoost Benzинmotoren. Der reine Benzinverbrauch des Testwagens liegt innerorts bei 4,5 l/100 km, auf der Landstraße bei 5,5 l/100 km und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,6 l/100 km. Wie immer ist das häufige Nachladen wichtig, weil die Mitnutzung von Strom den Verbrauch schnell deutlich unter 5 l/100 km reduziert. Mit dem reinen Stromverbrauch von 22,0 kWh/100 km (ohne Nutzung des Kickdown) ist eine CO₂-Bilanz von 110 g pro km verbunden, unter Berücksichtigung des CO₂-Ausstoßes von 500 g/kWh in Deutschland (Berichtsjahr 2021). Weil in den Kickdown-Phasen im Autobahnabschnitt des Messzyklus kurzzeitig der Verbrenner mitläuft, wurde für den ADAC Ecotest insgesamt ein Durchschnittsverbrauch von 21,3 kWh + 0,4 l pro 100 km ermittelt, so dass sich in der Summe ein CO₂-Ausstoß von 116 g/km ergibt. Im ADAC Ecotest bekommt der Plug-in dafür 45 von maximal 60 möglichen Punkten.

2,6 Schadstoffe

Der Turbobenziner ist dank präzise gesteuerter Verbrennung und effektiver Abgasnachbehandlung (u.a. Ottopartikelfilter) vorbildlich sauber und hat durchgehend sehr niedrige Partikelemissionen. Die gesetzlichen Grenzwerte werden in allen Situationen weit unterboten, auch die strengeren Ecotest-Grenzen reizt der Vierzylinder nicht aus. Da aber im ADAC

Plug-in-Hybride können Verbrauchsvorteile bieten, wenn man die aufwendige Technik gezielt und geschickt einsetzt. Es sind aber auch technische Voraussetzungen nötig, um möglichst effizient unterwegs sein zu können. Ford kommt mit dem Tourneo Connect PHEV dem Ideal schon näher. Zum einen ist die Batterie mit nutzbaren 19,7 kWh vergleichsweise groß und ermöglicht so eine gute elektrische Reichweite. Darüber hinaus kann dreiphasig mit bis zu 11 kW an Wallboxen (AC, Wechselstrom) geladen werden - gut zwei Stunden sind zum Vollladen ausreichend. Falls das noch zu lange ist, kann über CCS (Gleichstrom) der Stromspeicher aufgefüllt werden - standardmäßig mit bis zu 50 kW. Dann ist die Batterie in rund 40 Minuten voll geladen. Ein enormer Vorteil ist insbesondere die Kompatibilität, weil praktisch jede Lademöglichkeit genutzt werden kann. Die hohe Ladeleistung macht es nun auch praktikabel, auf langen Strecken bei kurzen Pausen zwischenzuladen und so den Benzinverbrauch zu reduzieren.

Ecotest auch die Schadstoffwerte bei der Stromerzeugung in Deutschland berücksichtigt werden, gibt es für den Stromverbrauch Punktabzüge im Bereich Schadstoffe. Am Ende bleiben 34 von 50 möglichen Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten liegt der Plug-in-Ford damit bei 79 Zählern und erhält locker vier von fünf Ecotest-Sternen.

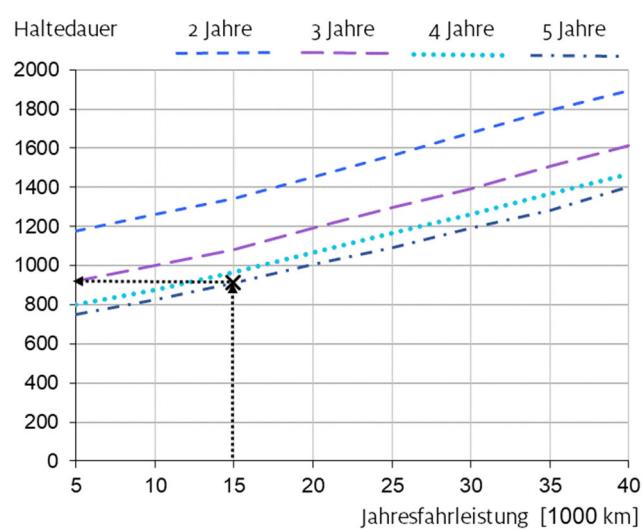
3,2 AUTOKOSTEN

3,2 Monatliche Gesamtkosten

Der Grundpreis für den Ford Tourneo Connect 1.5 EcoBoost PHEV liegt in der Active-Ausstattung bei üppigen 46.500 Euro. Angesicht der guten Serienausstattung und des aufwendigen Antriebssystems geht das einigermaßen in Ordnung - günstig ist das aber lange nicht mehr. Immerhin: Selbst mit den beseren Vordersitzen, Metallic-Lackierung, allen Assistenten und der Anhängerkupplung bleibt man noch unter 50.000 Euro Listenpreis. Das Navigationssystem, gute LED-Scheinwerfer sowie die Zweizonen-Klimaautomatik gehören zum Serienumfang der Active-Variante, die überdies über Kunststoffapplikation an der Karosserie verfügt. Über die optischen Akzente hinaus gibt es jedoch keine "Offroad"-Eigenschaften, weder ein Schlechtwegefahrwerk noch Allradantrieb sind für den Plug-in-Hybrid erhältlich. Bei der serienmäßigen Garantie ist Ford eher knausig. Es gibt nur zwei Jahre auf das Auto selbst sowie bis acht Jahre oder 160.000 km auf die Batterie - die Hochvoltkomponenten erhalten wiederum nur fünf Jahre Garantie bis 100.000 km. Wer mehr möchte, muss extra zahlen. Die Einstufungen bei der Versicherung bewegen sich noch im moderaten Rahmen, die Haftpflicht liegt bei 17, die Teilkasko bei 24 und die

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltestdauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 912 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltestdauer).



Vollkasko bei 21. Die Kfz-Steuer liegt bei 30 Euro pro Jahr. Zum Service muss der Tourneo Connect nach flexiblem Intervall

bzw. deren Anzeige, aber spätestens nach zwei Jahren oder 30.000 km.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Trend	Tourneo Connect 1.5 EcoBoost Titanium Automatik	Tourneo Connect 1.5 EcoBoost PHEV Trend Automatik	Tourneo Connect 2.0 EcoBlue Trend	Tourneo Connect 2.0 EcoBlue Titanium Automatik	Tourneo Connect 2.0 EcoBlue Active AWD Automatik
Aufbau/Türen	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5	HKB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1498	4/1498	4/1498	4/1968	4/1968	4/1968
Leistung [kW (PS)]	85 (114)	85 (114)	110 (150)	75 (102)	90 (122)	90 (122)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	220/1750	220/1750	350/1500	280/1500	320/1600	320/1600
0-100 km/h [s]	11,9	11,9	10,1	13,5	11,4	12,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	182	181	180	175	186	175
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	6,5 l S	6,7 l S	0,5 l S	5,3 l D	5,6 l D	6,1 l D
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	148	152	11	140	146	160
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/18/22	14/18/22	17/21/24	16/19/22	16/19/22	16/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	146	156	30	286	301	338
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	772	833	886	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	31.900	37.250	43.000	33.500	39.850	43.150

Aufbau

ST = Stufenheck	KT = Kleintransporter	KB = Kombi
SR = Schrägheck	HKB = Hochdachkombi	GR = Van
CP = Coupe	TR = Transporter	GE = Geländewagen
C = Cabriolet	BU = Bus	PK = Pick-Up
RO = Roadster	SUV = Sport Utility Vehicle	

Versicherung

KH = KFZ-Haftpflicht	N = Normalbenzin	FG = Flüssiggas
VK = Vollkasko	S = Superbenzin	G = Erdgas
TK = Teilkasko	SP = SuperPlus	E = Strom
	D = Diesel	

INFORMATIONEN RUND UM EFFIZIENZ UND NACHHALTIGKEIT

Effizienz (Verbrauch zu Gewicht) [l + kWh pro 100 km pro t]	0,21 + 11,5
Nutzwert pro Tonne Leergewicht	
• Sitzplätze	2,7 Plätze
• Kofferraum, normal/geklappt/dachhoch [l]	343/532/1.156
• Dachlast/Anhängelast [kg]	54/810
Benötigte Verkehrsfläche [m ²]	8,38
Herstellungsland	Polen
Energiebedarf bei Nutzung über 240.000 km [kWh/100 km]	n.b.
Emissionen CO ₂ -Äquivalente bei Nutzung über 240.000 km [g/km]	n.b.

* Basis Ecotest-Verbrauch

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

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

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

HERSTELLERANGABEN

Plugin-Hybrid (4-Zyl-Turbobenziner/Elektro), Euro 6e, OPF	
Hubraum	1.498 ccm
Systemleistung	110 kW/150 PS
Max. Systemdrehmoment	350 Nm
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Doppelkupplungsgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	180 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	0,50 l
CO ₂ -Ausstoß	11 g/km
Stromfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/55 R17
Länge/Breite/Höhe	4.515/1.855/1.833 mm
Leergewicht/Zuladung	1.643/782 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	1213/2.556 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/100 kg
Tankinhalt	32,5 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Polen, Posen

ADAC MESSWERTE

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,5 m
Reifengröße Testwagen	215/55 R17 98H
Reifenmarke Testwagen	Hankook Ventus Prime 4
Wendekreis links/rechts	11,2/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	0,4 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,5/6,6/8,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	9 g/km (WTW* 116 g/km)
Reichweite	585 km
Innengeräusch 130 km/h	68 dB(A)
Fahrzeuggrenze (inkl. Außenspiegel)	2.100 mm
Leergewicht/Zuladung	1.852/573 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	635/985/2.140 l

KOSTEN

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

Betriebskosten	134 Euro	Werkstattkosten	111 Euro
Fixkosten	147 Euro	Wertverlust	519 Euro
Monatliche Gesamtkosten		912 Euro	
Steuer pro Jahr		30 Euro	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK		17/21/24	
Basispreis Tourneo Connect 1.5 EcoBoost PHEV Active Automatik	46.500 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.07.2025
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	49.082 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.698 km
Auffälligkeiten/Mängel	Windgeräusche B-Säule rechts

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. ¹ 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	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/-
Regen-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent (statisch)	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	-/Serie/Serie
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüssellooses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremsystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	Serie

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/-
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie (2-Zonen)
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	357 Euro° (Paket)/-
Lenkradheizung	357 Euro° (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	714 Euro°
Metalliclackierung	678 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	-/Serie

TESTURTEIL

AUTOTEST

(ohne Autokosten)

2,1

AUTOKOSTEN

3,2

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

Stand: Januar 2026
Test und Text: M. Ruhdorfer