



Klare Linien mit kantigem Auftritt: Der Connect drückt bereits mit seiner Form pure Nützlichkeit aus.

Schnörkellos: Die stämmige Karosserie des Ford ist Voraussetzung für die dritte Sitzreihe mit gleich drei Plätzen, das kann sonst keiner.

Ford Tourneo Connect LX 1.8 TDCI

Platz da

Ein neuer Diesel mit spontanem Antritt, eine Ausstattung mit überraschend vielen Plätzen: der aktuelle Tourneo Connect.



Gleich acht Sitzplätze auf nur viereinhalb Meter Länge, das schaffen nur wenige. Unter den Lieferwagen sogar nur einer, der Ford Tourneo Connect LX. Diese Variante des kompakten Nützlings mit dem langen Namen ist noch jung im Programm, entstanden im Rahmen eines dezenten Facelifts. Neuer Kühlergrill, geänderter Stoßfänger – wer sich allein an Äußerlichkeiten orientiert, der kann den frisch aufgelegten Transit

Connect schnell übersehen. Auf der Straße schaut dem Ford niemand neugierig hinterher. Da geht's ihm nicht anders als seinen Artgenossen – Lieferwagen sind nicht für den Laufsteg geschaffen. Dabei tritt der Ford mit stämmiger Karosserie, breiter Spurweite und markanten Ecken und Sicken unverwechselbar auf. Doch erst die inneren Werte machen den Unterschied, vor allem zum Vorläufer.

Ein typisches Arbeitstier. Siehe Tourneo Connect LX. Ihn siedelt Ford an der Naht-

Tourneo Connect: Hinweis auf den Kombi als Frachter für Menschen und Material.

stelle zwischen Lieferwagen und Großraumlimousine an. LX steht für langen Radstand und Hochdach, optional für eine dritte Sitzreihe im Fond. Hinzu kommen serienmäßige Zutaten wie Klimaanlage, Zentralverriegelung, elektrisch verstellbare Außenspiegel und elektrisch betätigte Fensterheber. Ein Teppichboden ist an Bord, auch Ausstellfenster hinten.

Trotzdem bleibt der Connect ein Nützlichling: Unübersehbare Blechflächen, sehr schlichte Verkleidungen der beiden Schiebetüren. Wie überhaupt die generell einfachen und eher grob zugeschnittenen Kunststoffteile unübersehbar auf den Nutzfahrzeugcharakter des Connect hinweisen. Der kantige Ford ragt vergleichsweise hoch auf, und ist dennoch kein großes Auto: Die steilen Wände mit gro-

Der Ford Tourneo Connect ist als echte Arbeitsmaschine für den professionellen Einsatz gedacht - dafür sprechen zahlreiche Details.

kg Zuladung zeigt der Ford als Dreireiher wenig Reserven für Lasten.

Er fällt etwas schmal aus. Ebenso wenig überrascht der ein wenig beengte und komplizierte Zugang zum Fond mit doppelter Faltung der mittleren Plätze. Dort geht's, wie erwartet, nicht sehr üppig zu. Sollen sich tatsächlich drei Passagiere die exakt 1.270 mm schmale Sitzbank teilen, dann ist eine gewisse Anlehnsbedürftigkeit serienmäßig vorgesehen - Schlanke bitte nach hinten. Höhere Kopfstützen indes hätte Ford jedoch durchaus

der mal Menschen, mal Material und mal beides zugleich befördert. Die dritte Reihe mit drei Sitzen jedoch wird ein Notsitz bleiben - in der Mitte sind Fahrgäste mit mehr Platz und auf einer deutlich breiteren, ebenfalls geteilten Sitzbank erheblich besser untergebracht. Der Tourneo Connect bleibt eben ein kompaktes Nutzfahrzeug - wer viel Platz benötigt, wählt im Ford-Programm weiterhin den Transporter-Klassiker Transit Tourneo.

Fürs Grobe. Zahlreiche Details kennzeichnen den Connect als Arbeitsmaschi-



Ben Seitenscheiben und die weit vorgezogene Frontscheibe vermitteln zwar ein angenehm luftiges Raumgefühl, bringen Fahrer, Passagiere und der Fracht angenehm viel Schulterbreite. Doch mit nur 4,5 m Länge zählt der Tourneo Connect LX bei weitem nicht zu den Riesen. Deshalb ist's auch nicht wirklich ein Nachteil, dass der Stauraum hinter der optionalen dritten Sitzreihe nur noch maximal für die Kulturbeutel der Besatzung ausreicht - mehr hat niemand erwartet. Ist vielleicht auch besser so, denn mit gut 600

spendieren können. So bekommen ausgewachsene Fahrgäste im Fall des Falles Kontakt mit dem Karosserieblech - wenig angenehme Aussichten.

Dabei haben sich die Konstrukteure ansonsten einiges einfallen lassen: So lässt sich die letzte Sitzreihe ganz nach Bedarf im Verhältnis ein Drittel zu zwei Drittel oder komplett vorklappen. Ideal wär's, könnte man die Sitze außerdem herausnehmen, doch dies haben die Ingenieure nicht vorgesehen. So entpuppt sich der LX als Kombi im besten Sinne,

Den Tourneo Connect GL gibt's auf Wunsch mit einer zusätzlichen Sitzreihe mit drei Plätzen. Die hintere Bank ist geteilt vorklappbar, ist jedoch nicht zur Demontage bei höherem Frachtaufkommen vorgesehen. Wird die Bank zum Personentransport genutzt, bringen die Passagiere im Rest-Gepäckraum allenfalls ihre Kulturbeutel unter.

ne für den professionellen Einsatz: Die eckige Karosserie ist übersichtlich und seitlich von Leisten geschützt, die Außenspiegel verfügen neben etwas mickrigen Hauptspiegel über zusätzliche Weitwin-

kelgläser wie richtige Transporter. Wer die an dieser Stelle komplizierte Preisliste richtig liest, der wählt vorzugsweise einen Fahrersitz mit Höhenverstellung, auf ihm lässt es sich an langen Arbeitstagen prima aushalten.

Auch die zweifache Lenkradverstellung des Connect überzeugt, ebenso die Sicherheitsausstattung mit zwei Frontairbags, wahlweise durch Seitenairbags zu erweitern. Übersichtliche und komplette Armaturen, etwas tief angebrachte Regler in der Mittelkonsole, dort auch funzelige Kontrollleuchten – die Bedienung gibt kaum Rätsel auf. Die Ablagegalerie oben über der Wundschutzscheibe ist gut nutzbar. Die große Sprudelflasche jedoch kann der Fahrer nirgends sinnvoll abstellen. Und wie sinnvoll ist eine Dachantenne bei einem Auto, dass mit haarscharf unter zwei Meter Höhe so eben noch in die meisten üblichen Garagen und Parkhäuser passt?



Spontaner Antritt dank Overboost: Der Diesel mobilisiert bis zu 280 Nm Drehmoment.

Der neue Kühlergrill in Chromoptik ist eines der Kennzeichen der GL-Variante.

Die Kombination TDCI weist auf den Common-Rail-Direkteinspritzer hin.



TECHNISCHE DATEN

Ford Tourneo Connect LX

Antriebsstrang

Motor: wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und Ladeluftkühlung. Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik. Elektronische Steuerung. Zwei oben liegende Nockenwellen mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder. Abgasrückführung, Oxidationskatalysator. Bohrung/Hub 82,5/82,0 mm, Hubraum 1753 cm³, Leistung 81 kW (110 PS) bei 3.750/min, maximales Drehmoment 250 Nm bei 1.500–1.900/min, Overboost 280 Nm bei 1.800/min.n

Antrieb: mechanisches Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,67/2,05/1,26/0,92/0,71, Übersetzung Antriebsachse 3,80. Antrieb auf die Vorderräder.

Fahrwerk

Vorn: Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen und unteren Dreieckslenkern, Stabilisator. **Hinten:** Starrachse, Parabelfedern, Stabilisator. Vorn und hinten Teleskop-Stoßdämpfer.

Bremsen: hydraulische Zweikreisbremse, vorn Scheibenbremsen (Durchmesser 278 mm), hinten Trommelbremsen, Antiblockiersystem. Mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse.

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit Servounterstützung.

Reifen: 195/65 R 15 auf 6,0 J x 15.

Füllmengen: Tankinhalt: 60 L, Motoröl mit Filter: 5,8 L

Wartung/Garantie: Wartung: Ölwechsel-Intervall 25.000 km/1 Jahr.

Garantie: Zwei Jahre Händler-Gewährleistung inklusive Mobilitätsgarantie ohne Kilometerbegrenzung.

Preis: 17.807,- Euro*

*Preis ohne Mehrwertsteuer

Ein neuer Motor. Zweite Neuerscheinung in der kaum veränderten Hülle des Connect ist eine neue Spitzenvariante der Dieselmotoren. Bisher traten die Selbstzünder im Connect immer etwas phlegmatisch an. Brave Kerle, doch subjektiv ohne Temperament und Biss. Ganz anders der muntere 1,8 TDCI mit 81 kW (110 PS). Mit seiner Leistung zählt er zu den stärksten Triebwerken im Segment der Lieferwagen. Mit seiner Durchzugskraft zeigt er dem Rest der Welt den Auspuff. Der klassische Begriff des maximalen Drehmoments, er hat in diesem Fall eine besondere Bedeutung: So bringt es der Ford auf konstant 250 Nm zwischen 1.500 und 2.900 Touren, das ist schon aller Ehren Wert. Darüber hinaus profitiert er von einem so genannten Overboost: Bei 1.800/min mobilisiert die Maschine unter Vollgas in den Gängen drei bis fünf sogar 280 Nm Drehmoment.

Die Angelegenheit hat zwei Seiten: Einerseits entwickelt sich der Ford damit zum Dynamiker unter seinesgleichen, er versprüht bei passender Drehzahl Lust und Agilität, macht Laune. Andererseits wirkt der zusätzliche Schub wie eine

Faust im Nacken oder ein Tritt ins Gesäß: Die Leistungsentfaltung verläuft ein wenig unharmonisch. Zumal der Diesel bei niedrigen Drehzahlen in ein tiefes Turboloch plumpst: Knapp über 1.000 Touren ist er noch nicht zu gebrauchen, es folgt eine Phase etwas murrender Leistungsabgabe, bis schließlich die Post abgeht.

Und dies fast unaufhaltsam und temperamentvoll: Zwar erreicht die neue Motorvariante bereits bei niedrigen 3.750 Touren die Nenndrehzahl, doch die Nadel des Drehzahlmessers klettert unverdrossen weiter bis rund 5.000/min. Derlei Drehorgien laufen dank eines Zweimassen-Schwungrads erstaunlich laufruhig und vibrationsfrei ab – Respekt.

Etwas sparsamer ginge schon. Für den stärksten Diesel hat Ford eine längere Achsübersetzung gewählt (3,8 statt 4,06:1). Deshalb galoppiert der Connect mit knapp 170 Sachen im fünften und höchsten Gang im Bereich der Nenndrehzahl über die Autobahn. Zu den Leisetretern zählt er dabei jedoch nicht – ein

MESSWERTE

Beschleunigung

| | |
|------------|--------|
| 0-50 km/h | 4,5 s |
| 0-80 km/h | 10,0 s |
| 0-100 km/h | 14,7 s |

Elastizität

| | |
|--------------------|------------|
| 60-80 km/h (IV/V) | 4,1/8,9 s |
| 60-100 km/h (IV/V) | 6,9/13,7 s |

Geschwindigkeit

| | |
|-----------------------|----------|
| Höchstgeschwindigkeit | 166 km/h |
|-----------------------|----------|

Innengeräusche

| | |
|-----------------|----------------|
| Stand/50 km/h | 48/63 dB(A) |
| 80/100/120 km/h | 67/69/73 dB(A) |

Kraftstoffverbrauch

| | |
|-------------------------------|--------------|
| Testverbrauch | 8,5 l/100 km |
| Verbrauch Teststrecke beladen | 8,1 l/100 km |

Ø = Durchschnitt

Sechsganggetriebe mit einer drehzahl-schonenden Schaltstufe käme nicht ungelegen. Sie würde auch den Verbrauch weiter senken, der sich jedoch mit gut acht Liter im Schnitt angesichts von Abmessungen und Gewicht im Rahmen hält.

Der Ford Tourneo hat genug Kraft in allen Lagen, muss aber ohne Antriebsschlupfregelung auskommen. Auch die Frage nach einem Partikelfilter bleibt leider unbeantwortet.

Unbeantwortet bleibt zurzeit die Frage nach einem Partikelfilter. Ebenso die nach einer Antriebsschlupfregelung. So muss der Fahrer den Gasfuß beim Anfahren zügeln, sonst scharrt der Ford ungeduldig und unfein mit den Vorderhufen. Bei rutschigem Boden kann er vor Kraft kaum laufen. Aber trotz reichlich Dampf kommt der Connect stets sicher zum Stehen. Die prächtigen Bremsen packen gut dosierbar zu, arbeiten kräftig und außerdem standfest.

Auch sonst kann sich das Fahrwerk unter seinesgleichen sehen lassen. Zwar reagiert die starre, blattfedernde Hinterachse leer auf kurze Unebenheiten ein wenig bockig, doch das gibt sich bei Beladung. Und an Kurvensicherheit fehlt's dem Ford nicht, ob leer oder vollgepackt, er zieht dank des langen Radstands si-

cher seine Bahn, der Wendekreis indes fällt in Relation zur Wagengröße recht üppig aus. Und bei zackigen Spurwechseln bei hohem Tempo und voller Auslastung stößt der Connect an seine Grenzen: und unter Extrembedingungen wünschte sich der Fahrer als Sicherheitsreserve ESP, wie andere elektronische Feinheiten ebenfalls nicht lieferbar.

Da hinkt Ford beim Connect hinterher, während andere Eigenschaften überzeugen, ob nun der etwas sprunghafte Diesel oder die Kunst, auf 4,5 m Länge gleich acht Sitzplätze unterzubringen.

RANDOLF UNRUH

Alle Tests und Fahrberichte auch unter www.kfz-anzeiger.com