



Kantiger und optisch kräftiger Auftritt: Ford Tourneo Connect mit langem Radstand

Gelungene Verbindung



Connect heißt verbinden – der Ford Tourneo Connect verbindet die Eigenschaften von Lieferwagen mit denen von Transportern.



Schlüssige Proportionen: Hochdach und viereinhalb Meter Länge – das passt.

Wie ist das, wenn man fast alleine auf weiter Flur steht? Dem einen wird's da bang und einsam ums Herz, andere nutzen die Lücke, um sich richtig auszutoben. Der Ford Connect ist einer von der zweiten Sorte. Balgt sich seine Kurzausgabe mit einem ganzen Rudel anderer Lieferwagen um den Erfolg, so ragt die Gesamtausgabe ein ganzes Stück weit aus dem Wettbewerb heraus. 4,5 m Länge, einsachtzig Breite und dabei fast 2 m hoch – ist das nun schon ein Transporter oder noch ein Lieferwagen? Einzig der junge VW Caddy und das ältliche Trio Citroën Jumpy, Fiat Scudo und Peugeot Expert messen sich mit dem langen Connect – keine schlechte Position.

Zumal sich der Connect bereits äußerlich von seinen Kollegen unterscheidet. Treten diese eher rundlich-glatt und optisch wohlgenährt auf, so wirkt der Ford im Gegensatz zu ihnen eckig und breit-schultrig. Da wächst der Aufbau hinter der flachen Motorhaube hoch hinauf, zeigt fast kerzengerade Wände und endet auch am Heck ohne Anzeichen von Rundrücken. Ein Auto mit Ecken und Kanten, unterstrichen von kräftigen Längssicken, der geradlinigen Fensterpartie und den wuchtig-kunststoffbewehrten Radläufen, in denen die 15-Zoll-Räder auf einmal recht klein aussehen. Der Connect ist keine ausgebeinte rollende Einkaufstasche, er sitzt auf einer eigenständigen Plattform, schnörkellos als Nutzfahrzeug ausgerichtet. Nur hat irgendeiner vergessen, dass knapp 2 m hohe Autos zwar in eine Garage passen, man ihnen aber keine Dachantenne aufpflanzen sollte – lästige Schäden sind programmiert.

Die Verbindung aus Lieferwagen und Transporter, sie ist im Innenraum unübersehbar. So sitzt der Fahrer vergleichsweise hoch, ein Trick, der auf Grund gerader Sitzposition nicht nur Übersicht schafft, sondern auch Innenlänge spart. Der Arbeitsplatz ist üppig verglast und ausgesprochen geräumig – die weit vorn angesiedelte Windschutzscheibe ist selbst mit ausgestrecktem Arm nicht zu erreichen, das Seitenfenster wegen der geraden Wände ebenfalls weit entfernt.

So licht das Innere des Connect dank seiner üppigen Verglasung auch wirkt, er hinterlässt wegen des tristen, grau in grau gekleideten Innenraums trotzdem



Der Connect zeigt im Unterschied zu seinen Wettbewerbern mancherlei Ecken und scharf geschnittene Kanten.

keinen munteren Eindruck. Und die verwendeten Materialien bestehen weitgehend aus schlichtem Hartplastik mit teils recht grob geschnittenen Kanten – kein Anblick für Ästheten. Weshalb müssen die Nutztiere unter den Autos so traurig wirken, bringt man den Fahrern keine Farbe ins Arbeitsleben?



Doppelspiegel sind für Lieferwagen ungewöhnlich und verlangen wegen des kleinen Hauptspiegels nach Gewöhnung.

Dabei hat der Connect doch sonst viele positive Seiten. So gibt die Bedienung von den übersichtlichen Instrumenten bis zu den sinnvoll verteilten Tasten und Reglern keine Rätsel auf, höchstens die mickrig-funzeligen Kontrollleuchten in der Mittelkonsole stören. Sitz und Lenkrad sind vielfach verstellbar, der Tourneo



Die Räder im Format 15 Zoll sind angemessen, sehen in den wuchtigen Radkästen jedoch etwas verloren aus.

Connect passt sich seinem Fahrer bestens an, der sich dank reichlich Platz sowie guter Sicht durch die großen Fenster und die kleinen, jedoch doppelten Außenspiegel an Bord wohlfühlt. Die Sitze selbst wirken zunächst opulent, vor allem die ausladende Lehne. Doch bei längeren Fahrten wird trotz verstellbarer Bandscheibenstütze

Maße und Gewichte

Gesamtlänge	4.525 mm
Gesamtbreite	1.795 mm
Gesamthöhe	1.981 mm
Radstand	2.912 mm
Wendekreis	11.900 mm
Höhe/Breite Schiebetür	1.184/819 mm
Höhe/Breite Hecktür	1.316/1.293 mm
Laderaum über Fahrbahn	601 mm
Länge Laderaum	1.150 bis 1.986 mm
Breite/Höhe Laderaum	1.492/1.320 mm
Breite zw. Radkästen	1.219 mm
Spurweite vorn/hinten	1.505/1.552 mm
Ladevolumen	0,8 bis 4,2 m³
Leergewicht Testwagen	1.640 kg
Nutzlast	700 kg
zGG	2.340 kg
zul. Achslast vorn/hinten	1.130/1.290 kg
Anhängelast (12% Steigung)	1.150 kg
zul. Zuggesamtgewicht	3.140 kg

Antriebsstrang

Motor: Wassergekühlter Vierzylinder-Reihenmotor, quer eingebaut, Turbolader mit Ladeluftkühlung, Direkteinspritzung mit Kraftstoffförderung per Common-Rail-Technik, elektronische Steuerung, oben liegende Nockenwelle mit Antrieb über Zahnriemen, zwei Ventile pro Zylinder, Abgasrückführung, Oxidationskatalysator; Bohrung/Hub 82,5/82,0 mm, Hubraum 1.753 cm³, Leistung 66 kW (90 PS) bei 4.000/min, maximales Drehmoment 220 Nm bei 1.700/min

Antrieb: Fünfgang-Schaltgetriebe mit Mittelschaltung, Übersetzungen 3,67/2,05/1,26/0,92/0,71, Übersetzung Antriebsachse 4,06, Rückwärtsgang 3,73, Antrieb auf die Vorderräder, ASR

Fahrwerk

Federung: Vorn Einzelradaufhängung an McPherson-Federbeinen, untere Dreieckslenker-Schraubenfedern, Teleskop-Stoßdämpfer, Stabilisator

Bremsen: Vorn innenbelüftete Scheibenbremsen, Durchmesser vorn 278 mm, hinten Trommelbremsen, Durchmesser 228 mm, elektronische Bremskraftverteilung, ABS, Antriebs-schlupfregelung; mechanisch auf die Hinterräder wirkende Feststellbremse

Lenkung: Zahnstangenlenkung mit variabler Übersetzung, hydraulische Servounterstützung

Reifen/Räder: Reifen 195/65 R 15 C auf Rädern 6 J x 15

Füllmengen/Elektrik

Tankinhalt: 60 l; **Motoröl mit Filter:** 5,6 l

Batterie: 12 Volt 60 Ah; **Lichtmaschine:** 115 A

Wartung/Garantie/Preis

Wartung: Ölwechsel alle 25.000 km

Garantie: Zwei Jahre Händler-Gewährleistung ohne Kilometerbegrenzung, inklusive Mobilitäts-garantie

Grundpreis Ford Tourneo Connect TDCI, langer Radstand € 17.775,-

TEST Ford Tourneo Connect TDCI



Der Motor besitzt ein ausgeglichenes Temperament, 66 kW (90 PS) reichen für fast alle Gelegenheiten.

schnell klar, dass der Rücken durchhängt und schmerzhaft dagegen protestiert.

Sowohl die mäßigen Sitze als auch der positive Aspekt einer Vielzahl von Ablagen sind vom großen Bruder Ford Transit bekannt. Auch im Tourneo Connect lässt sich von Karten und Frachtpapieren über Vorräte bis hin zu jeglichem Kleinkram nun wirklich alles unterbringen. Ob Türverkleidungen, Mittelkonsole, Armaturenbrett, Dach oder gar die Schublade unter dem Beifahrersitz – überall warten Fächer darauf, mit allerlei Utensilien bestückt zu werden. Konsequentermaßen wär's deshalb, hätte Ford auch die Schalen links und rechts auf dem Armaturenbrett stärker ausgeformt. So wartet hier nur eine offene Dokumentenablage, die sich jedoch bei schnellen Starts zu entleeren pflegt.

In der zweiten Reihe geht's ein wenig knapper und schlichter als vorn zu. Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank ist höher angeordnet, das gibt gute Aussicht, doch der Knieraum ist nicht üppig. Auch fehlen Ablagen in den zwei serienmäßigen Schiebetüren. Klarer Fall: Im Tourneo Connect ist die erste Reihe auch erste Wahl. Nun ist die zweite Sitzreihe hier durchaus als Kompromiss zu sehen, da nicht nur zum Sitzen sondern auch zugunsten der Ladung zum Zusammenklappen und Ausbauen gedacht. Beides funktioniert in Windeseile und dank der geteilten Bank in unterschiedlichsten Konfigurationen – der Tourneo Connect ist ein praktischer Kombinationskraftwagen im eigentlichen Sinne, wie man ihn nur selten findet.

Doch ob das Frachtabteil überhaupt in voller Länge genutzt wird, ist eine ganz andere Sache: Bereits der Stauraum hinter der aufgestellten zweiten Sitzbank ist mehr als einen Meter lang. Unter der etwas umständlich zu handhabenden Abdeckung steht ein Volumen von 800 l zur Verfügung – stattlich, stattlich. Der Kunststoffbelag des Bodens jedoch ist trotz Riffelstruktur arg rutschig. Gut also, dass kräftig ausgebildete Zurrösen zur Ladungssicherung bereit stehen. Ihnen kommt auch deshalb eine wesentliche Rolle zu, weil es ab Werk keinerlei flexibel zu montierenden Trennwände oder Netze gibt. Wer den Stauraum von maxi-

MESSWERTE

Beschleunigung

0-50 km/h	6 s
0-80 km/h	11 s
0-100 km/h	17 s
<i>Höchstgeschwindigkeit</i>	163 km/h

Elastizität

50-80 km/h (IV/V)	7/10 s
50-100 km/h (IV/V)	12/17 s

Innengeräusche

Stand/50/80 km/h	50/61/65 dB(A)
100/130/Vmax km/h	68/71/78 dB(A)

Kraftstoffverbrauch

Verbrauch minimal	7,2 l/100 km
Verbrauch maximal	10,1 l/100 km
Teststrecke beladen	7,6 l/100 km

Testverbrauch gesamt

Verbrauch Ø	8,5 l/100 km
-------------------	---------------------

Ø = Durchschnitt

TEST Ford Tourneo Connect TDCI



Grauer Einheitslook im Innenraum, der durchweg praktisch gestaltet wirkt, dabei jedoch recht grob.



Der sehr tiefe Laderaum unter der etwas halblebig wirkenden Abdeckung schluckt 800 l – enorm.



Ein Fingerdruck genügt: Saubere Entriegelung der Hecktüren für die Erweiterung von 90 auf 180 Grad.



Die Sitzbank im Fond ist erhöht angebracht, der Fußraum für Riesen etwas knapp bemessen.

mal 3,5 m³ Volumen bei ausgebauter Bank voll ausnutzen will, sollte also sein Transportgut sorgsam sichern.

Zugänglich ist der Frachtraum neben den seitlichen Schiebetüren durch Doppelflügeltüren im Heck. Ihre Öffnungsweite vergrößert sich auf schlichten Knopfdruck von 90 auf 180 Grad – vorbildlich. Sämtliche Türen verfügen darüber hinaus über kräftige Bügelgriffe, gemacht für ebenso kräftigen Umgang; so soll es sein.

So üppig der Laderaum des Ford auch ausfällt, bedenkenlos sollte der Fahrer den Verlockungen des Volumens nicht erliegen. 700 kg Nutzlast einschließlich Fahrer sind angemessen aber nicht üppig. Recht knapp fällt gar die Anhängelast mit wenig mehr als einer Tonne aus, weiter beschnitten durch die Begrenzung des Zugesamtgewichts auf gut 3 t – ein echter Frachter zieht mehr vom Fleck, da ist der Connect mehr Lieferwagen als Transporter. Trotzdem steht der Tourneo Connect auch vollgepackt proper und stabil da, hängt nicht tief durch wie manch anderer Lieferwagen, dessen Karosserie sich unter Last bedenklich den Hinterreifen nähert.

Das recht schlichte Fahrwerk meistert volle Beladung auch in Fahrt. Zwar drängt das Heck in schneidig angelegenen Kurven deutlich nach außen, doch Federung und Stoßdämpfer meistern selbst größtenteils Unebenheiten überraschend souverän. Merke: Eine ordentlich abgestimmte starre Hinterachse mit Parabelfedern muss nicht grundsätzlich ungehobelt reagieren. Auch leer und teilbeladen benimmt sich der Connect recht anständig, wirkt in Kurven nur ein wenig kopflastig. Bei groben Fahrbahnunebenheiten in kurzer Folge aber verhärtet sich das Fahrwerk, schüttelt die Besatzung ein wenig durch und informiert sie präzise über einen un guten Straßenzustand.

Seinen Anteil am stabilen Fahrverhalten einschließlich des ausgezeichneten Geradeauslaufs hat der lange Radstand: Fast 3 m von Achse zu Achse sind viel für viereinhalb Meter Auto und wirken beruhigend auf das Fahrwerk ein. Nachteilig macht sich das große Maß bemerkbar, sind im städtischen Gewühl oder beim Rangieren enge Pirouetten gefragt: Mit 11,9 m Wendekreis entpuppt sich der lan-

ge Connect in Relation zu seiner Größe als etwas unhandlich. Gut also, dass die Lenkung mit variabler Unterstützung ruhig, direkt, präzise und leichtgängig arbeitet.

Zum insgesamt ausgeglichenen und gleichmütigen Fahrwerk passt der ebenso abgestimmte Motor. Die TDCI-Maschine mit 66 kW (90 PS) verfügt über eine sehr sanfte Leistungs-Charakteristik: Einerseits entfällt jeglicher Turboschub, andererseits arbeitet sich der Motor wacker auch aus niedrigen Drehzahlen empor – eher untypisch für seine Liga. Das maximale Drehmoment fällt mit 220 Nm eher milde aus, doch dies macht der Ford mit einem sehr breiten nutzbaren Drehzahlbereich wett: Volles Drehmoment gibt's schon bei 1.700 Touren, die Maximaldrehzahl beläuft sich auf 4.700 Umdrehungen – in dieser großen Spanne bewegt sich der Fahrer.

Da der Motor keine spürbare Leistungsspitze kennt, wirkt er auf Antrieb ein wenig phlegmatisch. Vielleicht ist's ihm auch deshalb fast egal, welchen Gang sein

Fahrer wählt – er akzeptiert nahezu jede Wahl klaglos. Auch verbeißt sich das Triebwerk bei fallender Drehzahl regelrecht in Steigungen, der schnelle vorbereitende Griff zum Schalthebel erweist sich häufig als voreilig – einfach ziehen lassen reicht. Und muss der Gang doch gewech-

Der Tourneo Connect macht seinem Namen alle Ehre.

selt werden: Das Getriebe ist passend abgestimmt, der Schalthebel sitzt griffgünstig hoch, flutscht leicht und locker durch die Gassen. Nur die serienmäßige Antriebsschlupfregelung agiert beim Anfahren arg milde – ist der Fahrer übermütig, kann er den Ford zu einem unzeitgemäßen Kavaliertart provozieren.

Sympathisch fällt die vergleichsweise ruhige Geräuschkulisse aus, der Tourneo Connect zählt unter seinesgleichen im Alltagsbetrieb zu den Leisetretern. Je-

doch dröhnt der Ford im Bereich der ansehnlichen und nach langem Anlauf erreichten Höchstgeschwindigkeit von 163 km/h so lästig, dass der Fahrer das Autoradio genervt abschaltet.

Zu den rollenden Sparschweinen zählt der große Connect nicht, da muss er seinem Gewicht – leer mehr als 1,5 t – und der stattlichen Statur mit knapp 2 m Höhe Tribut zollen. Wird er schonend behandelt und maximal teilbeladen gefahren, sind Werte um 7 l zu realisieren. Geht der Fahrer zur Sache und heizt ihm ordentlich ein, knackt der Motor soeben die Schallmauer von 10 l/100 km. Im Schnitt kamen beim Testwagen 8,5 l heraus – ein ordentlicher Wert.

Wie das gesamte Auto: Der Ford Tourneo Connect zeigt ein verbindendes Wesen und macht seinem Namen alle Ehre, ob nun in seiner Eigenschaft als Zwischending aus Lieferwagen und Transporter oder aus Kombi und Frachter. Bang ums Dieselherz muss ihm auch alleine auf weiter Flur nicht werden.

RANDOLF UNRUH