
Praxistest Ford Tourneo Connect: Der Caddy aus Köln

Von Michael Kirchberger, cen

In diesem Jahr hat Ford den Hochdachkombi Tourneo Connect erneuert. Es gibt ihn mit zwei unterschiedlichen Radständen und Längen, in allen Versionen aber auch mit sieben Sitzen. Zwar weist ihn der wuchtige Wabengrill vor dem Kühler klar als Ford aus, die Silhouette mutet jedoch sehr bekannt an. Das Rätsel ist schnell gelüftet. Die angekündigte Kooperation mit VW Nutzfahrzeuge trägt nach der Zusammenarbeit bei den Pick-ups erneut Früchte: Der Kölner Tourneo heißt bei den Niedersachsen Caddy.

Der Ford ist mit dem 122 PS starken 2,0-Liter-Diesel in der kürzeren 4,50-Meter-Version zu Preisen ab 29.000 Euro zu haben und kann bis zu 2560 Liter Gepäck transportieren. Vorne trägt er das Kölner Familiengesicht. Da haben sich die Designer mit der sich deutlich vom Caddy unterscheidenden Frontschürze und eigenständig gestalteten Schweinwerfern sehr ins Zeug gelegt, ihn vom Zwillingenbruder abzuheben. Auch am Heck fallen veränderte Rückleuchten und eine modifizierte Heckklappe auf, die weit öffnet und ihre Kante außerhalb der Gefahrenzone des Aneckens beim Beladen nach oben schwingt.

Zwei Schiebetüren erleichtern den Einstieg in den Fond und das Beladen, der Weg zu den beiden Sitzen der dritten Reihe ist dennoch beschwerlich. Platz ist aber reichlich vorhanden, auch bei voller Besetzung gibt es keine Beanstandung. Vorne ist das Raumangebot ohnehin vorzüglich, ergonomisch korrekte Sitze mit vielfältigen Einstellungsmöglichkeiten sorgen auch auf längerer Strecke für Komfort.

Allerdings verzichtet auch die Bedienung im Ford nun auf praktische Drehknöpfe, die Klimatisierung etwa lässt sich ebenso wie die Audioanlage nur über unpraktische Schieberegler kontrollieren. Immerhin ist der Bildschirm des Infotainments mit einer Diagonale von zehn Zoll anständig groß, die Darstellung gestochen scharf. Die Menüführungen entsprechen denen des Caddy, selbst der Öko-Hinweis, man möge bitte das Fenster schließen und den Treibstoffverbrauch wegen des ungünstigeren Luftwiderstandes nicht unnötig zu steigern. Der Spurhalteassistent greift ebenso rabiats ein wie beim VW. Über die Tasten am Lenkrad lässt er sich in zwei Schritten abstellen.

Der 2,0-Liter-Diesel macht dem Tourneo ordentlich Beine. Das hohe Drehmoment liegt schon bei niedrigen Touren an, in Verbindung mit dem Sieben-Gang-Doppelkupplungsgetriebe schafft er den Sprint von 0 auf 100 km/h in 11,2 Sekunden und hinterlässt einen durchaus munteren Eindruck. Der Motor stammt aus den VW-Regalen und arbeitet hinreichend geräuscharm, nervt weder nach dem Kaltstart noch bei höherer Drehzahl mit unangenehmer Akustik. Beim Konsum liegt er in der Praxis jedoch deutlich über dem WLTP-Wert, verlangt selbst zahm gefahren mit 6,4 Litern auf 100 Kilometer über anderthalb Liter mehr.

Die Lenkung und die Bremsen arbeiten mit guter Präzision, die Federung des Tourneo ist jedoch eher stramm abgestimmt, immerhin muss das Fahrwerk bis zu 610 Kilogramm Zuladung verkraften und auch dann noch in Kurven Kursstabilität bewahren. Ohne Ladung hoppelt der Ford dagegen bisweilen recht bockig über Querfugen oder Kanaldeckel. Abgesehen davon lässt es sich mit ihm bestens reisen, auch lange Distanzen sind mühelos zu überwinden. Das liegt an der vergleichsweise hohen Sitzposition und dem niedrigen Geräuschniveau, aber auch am formidablen Rundumblick.

Mit insgesamt 19 Assistenzsystemen ist der Tourneo Connect sicher unterwegs, die Bestellung der Doppelkupplungsversion bringt automatisch – wie auch beim Caddy – Spurpilot, Verkehrsschilderkennung, Stau-Assistenten und adaptiven Tempomat an Bord.

Wie auch beim Caddy.

Auf welchen der beiden Zwillinge die Wahl fällt, ist eine Glaubensfrage. Dass ein Kunde die Marke wechselt, ist eher unwahrscheinlich. Vermutlich werden treue Ford-Käufer sich bei ihrem Händler für den Tourneo entscheiden, notorische VW-Fahrer dagegen den Caddy wählen. Selbst beim Preis ist der Unterschied marginal. Gebaut werden beide übrigens im polnischen Posen.(Michael Kirchberger/cen)

Daten Fort Tourneo Connect 2,0 Ecoblue Active

Länge x Breite x Höhe (m): 4,50 x 1,85 x 1,83

Radstand (m): 2,62

Antrieb: 4-Zyl.-Diesel, 1968 ccm, Turbolader, 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe

Leistung: 90 kW / 122 PS bei 4350 U/min

Max. Drehmoment: 320 Nm bei 1500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,2 Sek.

WLTP-Durchschnittsverbrauch: 4,8 Liter

CO2-Emissionen: 126 g/km

Testverbrauch: 6,4 Liter

Leergewicht / Zuladung: min. 1610 kg / max. 610 kg

Kofferraumvolumen (7-Sitzer): 248–2560 Liter

Basispreis: 33.193 Euro

Testwagenpreis: 36.605 Euro

Bilder zum Artikel



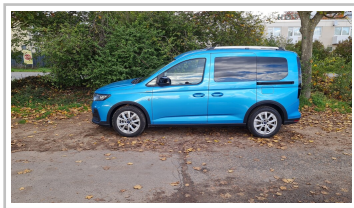
Ford Tourneo Connect.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Ford Tourneo Connect.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Ford Tourneo Connect.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Ford Tourneo Connect.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Ford Tourneo Connect.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Ford Tourneo Connect.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger
