



Ford Tourneo Connect

Het verbindend element

Autotest | De Ford Focus, Fiesta en Ka zijn bekende namen. De Ford "Tourneo Connect" is heel wat minder bekend. Toch biedt Ford al jaren een ruime, degelijke en vooral voordelige gezinsauto aan op basis van een bedrijfsauto. Met de komst van een geheel nieuwe generatie moet de naam "Tourneo" even bekend worden als die van de andere modellen. Hoe gaat Ford dat doen?

Op het eerste gezicht is de "Ford Tourneo Connect" een heel gewone auto in zijn soort. Het is een ruime gezinsauto die is gebaseerd op een bedrijfsauto. Dat betekent dat de nadruk nog meer ligt op ruimte en praktische mogelijkheden dan bij de gemiddelde "MPV" (Multi Purpose Vehicle).

Het grote verschil met een MPV is dat de Tourneo van binnen naar buiten is ontworpen. Men begint niet met mooie lijnen om daarbinnen vervolgens ruimte voor passagiers in te vinden. In plaats daarvan begonnen de technici met een ruime cabine en probeerden daar het best mogelijke uiterlijk "omheen" te bedenken.



Ruimte

De binnenruimte is logischerwijs gigantisch. Zelfs lange bestuurders kunnen letterlijk met een hoge hoed op zitten en de voorruit is zo ver verwijderd, dat het niet mogelijk is deze aan te raken zonder de veiligheidsgordel los te maken. Daarbij is ieder hoekje en gaatje van de cabine benut voor extra bergruimte in de vorm van bakjes, vakjes, lades, oogjes en wat dies meer zij.

De achterbank is bereikbaar via schuifdeuren en dat is

vooral met kinderen een pre. Schuifdeuren vragen minder ruimte tijdens het openen en sluiten, waarmee de kans op parkeerschade sterk wordt verkleind. Ook op de achterbank is de ruimte uitstekend. Een groot verschil met luxe MPV's is dat de achterbank niet verstelbaar is.



De Tourneo is beschikbaar met een gewone en een lange wielbasis. De "Grand Tourneo Connect" is 40 cm (!) langer dan de gewone variant en biedt een derde zitrij. Deze is buitengewoon lastig te bereiken, want de tweede zitrij maakt nauwelijks ruimte. Eenmaal op de derde zitrij is de ruimte verrassend goed; zelfs volwassenen zitten hier goed.

Uiteraard kunnen alle stoelen worden opgeklapt voor maximale laadruimte (2.620 liter). Wanneer ook de bijrijdersstoel wordt opgeklapt, kunnen voorwerpen tot maximaal 3 meter worden vervoerd. De achterklep scharniert omhoog en is zo groot, dat het de nodige kracht vraagt om deze te openen en te sluiten. Bovendien is de Tourneo zo hoog (1 meter 85) dat dit in lage (parkeer)garages problemen kan opleveren.



Uitrusting

Het huidige succes van Ford is mede te danken aan de vooruitstrevende techniek die in heel gewone auto's wordt aangeboden. Alhoewel de originele bedrijfsauto nog steeds onmiskenbaar aanwezig is in de Tourneo Connect, is de afwerking hoogwaardiger dan die van de belangrijkste concurrenten. Tegelijkertijd is het kwaliteitsniveau lager dan dat van een luxe MPV (maar daar is de prijs dan ook naar).

Als het gaat om luxe en veiligheid komt de Tourneo niets tekort. Zo is dit ruimtewonder leverbaar met een geïntegreerd audio- en navigatiesysteem, stoelverwarming, een panoramadak en een links/rechts gescheiden klimaatcontrolesysteem. Ook op het gebied van veiligheid gaat Ford een stapje verder dan gebruikelijk. Zo kan de Tourneo zelfstandig remmen voor obstakels (bij snelheden tot 15 km/u) of de remmen op scherp zetten bij naderend onheil (tot 30 km/u).



Een speciale vermelding verdienen de grote buitenspiegels met ingebouwde dodehoekspiegels. Dit verbetert de overzichtelijkheid enorm en maakt manoeuvreren makkelijker.

Diesel

Een (bedrijfs)auto als de Tourneo wordt in de regel voorzien van een dieselmotor. Voor deze test is daarom gereden met de 1.6 liter "Duratorq TDCi" in een variant met 95 pk en een versie met 115 pk. De prestaties van beide motoren verschillen in de praktijk nauwelijks. Beide motoren aarzelen iets bij een laag toerental en hebben een onopvallend, goedmoedig karakter.



Het belangrijkste voordeel van de sterkere krachtbron is de zesversnellingsbak. Dat zorgt ervoor dat de auto zuiniger en stiller is op de snelweg. De lichtere variant is iets levendiger en voelt daarom niet trager. Het door Ford beloofde verbruik van 1 op 25 is erg scherp

gesteld, reken in de praktijk op ongeveer 1 op 19 (beide metingen gelden voor een auto in onbeladen toestand).

Benzine

Met de komst van deze tweede generatie Tourneo is voor het eerst een benzinemotor leverbaar. En wat voor een benzinemotor! In plaats van de gebruikelijk 1.6 of zelfs 2.0 liter motoren, levert Ford een eigenzinnige 1.0 liter driecilinder benzinemotor.



Deze krachtbron heeft zich in andere modellen van Ford inmiddels ruimschoots bewezen. De motor is niet alleen op papier, maar ook in theorie zeer zuinig. Bovendien zijn bekende nadelen van een driecilinder motor, zoals een onrustige loop of een roffelend geluid, effectief tegengegaan. De benzinemotor loopt daarom mooier en stiller dan de diesels.

De Tourneo is veruit de grootste auto waarin Ford de "ecoBoost" motor levert. Het vermogen van 100 pk / 170 Nm is voldoende om moeiteloos met het verkeer mee te komen. Wanneer kalm wordt gereden is op geen enkele manier merkbaar dat deze Tourneo wordt aangedreven door een uiterst economische motor.

Als de Tourneo een aanloopje mag nemen, zijn zelfs verrassend hoge snelheden te realiseren (continu 160 km/u is geen probleem), maar de kleine motor heeft nauwelijks enige reserve in huis. Met volledige belading of in bergachtig gebied kan de kleine benzinemotor daarom tekort schieten.



Rijeigenschappen

Hét sterkste punt van de Tourneo Connect is ongetwijfeld het onderstel. Bedrijfsauto's worden in de regel op rationele gronden gekozen, de rijeigenschappen worden niet in de calculatie meegenomen. Voor de Tourneo zijn de rollen omgedraaid: met het oog op de particuliere klant is ook veel werk gemaakt van de rijeigenschappen.

Het onderstel van de Tourneo Connect wordt ook gebruikt door de Fords Kuga en C-Max. De Tourneo vormde echter een probleem omdat deze auto zowel met één persoon als met zeven personen of een forse hoeveelheid bagage zal worden gereden. Men is daarom uitgegaan van een halve belading. Wanneer de auto lichter is beladen is het onderstel iets stugger dan gebruikelijk, om ook maximale veiligheid te kunnen bieden bij volledige belading.

Net als bij de andere modellen van Ford biedt de Tourneo een unieke combinatie van comfort en sportiviteit. De bestuurder voelt perfect aan waartoe de auto in staat is en dat geeft veel meer vertrouwen. Het gevoel in het stuurwiel is zelfs even goed als van een alledaagse Ford, waarmee de Tourneo echt een streepje voor heeft.

Conclusie

Net als bij alle andere modellen onderscheidt ook de Ford Tourneo Connect zich van andere merken dankzij superieure rijeigenschappen. Wie alleen afgaat op het weggedrag, hoeft niet verder te kijken dan deze Tourneo Connect.

Net als andere gezinsauto's die zijn afgeleid van bedrijfsauto's, biedt ook deze Ford volop ruimte en praktische mogelijkheden. De Tourneo is eenvoudiger uitgevoerd dan de gemiddelde MPV, maar is rijker aangekleed en biedt innovatievere (veiligheids)techniek dan andere bedrijfsauto's.

Het laatste wapen in de strijd zijn de motoren. De dieselmotoren scoren een ruime voldoende, maar zijn op geen enkel punt significant beter of slechter dan gemiddeld. Met de 1.0 liter benzinemotor onder de kap heeft de Tourneo juist een zeer sterke troef in handen; deze is beduidend zuiniger dan gemiddeld en voor een auto die met het verstand wordt gekozen is dat van groot belang. De nieuwe Tourneo Connect heeft daarmee alles in zich net zo'n bekende naam te worden als Focus, Fiesta of Ka. ■

Specificaties

Ford Tourneo Connect 1.0 EcoBoost

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	442 x 214 x 185 cm
Wielbasis	n.b.
Gewicht	1.495 kg
Aanhanger	745 kg
Aanhanger geremd	1.030 kg
Tankinhoud	60 l
Bagageruimte	1029/2410 l
Bandenmaat	

Motor en prestaties



Motorinhoud	999 cc
Cilinders / kleppen	3/4
Vermogen	100 pk @ 6000 tpm
Koppel	170 Nm @ 1400 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	14 sec.
Topsnelheid	165 km/u
Verbruik gemiddeld	5,6 l / 100 km
Verbruik stad	6,4 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5,1 l / 100 km
CO2 uitstoot	129 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 21.900,-
Prijs instapmodel	€ 21.900,-