



Bjorn Blokzijl
9 november 2013

Verrassend serieus alternatief

De tijd dat op bedrijfswagens gebaseerde personenauto's als warme broodjes over de toonbank gingen, ligt al even achter ons. Auto's als de Partner en de Berlingo verkopen op geel kenteken nog redelijk, maar de vlag gaat niet meer uit. Ook Ford mengde zich met de Tourneo Connect in deze markt. Een schamele 400 verkochte auto's tot gevolg heeft niet geleid tot het geheel verdwijnen van de auto, maar tot een fraaier gelijkende en beter gemotoriseerde opvolger. In de omgeving van MÃ¼nchen reden wij deze nieuwe Tourneo als Ã©Ã©n van de eersten in Europa.



Mooi busje!

Dat de Tourneo Connect is afgeleid van een bedrijfswagen is te zien, maar daar is ook alles mee gezegd. Vooral zijn hoge daklijn verraaft zijn afkomst. Toch hebben de ontwerpers van Ford hun werk goed gedaan door de auto een fraai design mee te geven. Typische kenmerken die ook op andere Fords te zien zijn, maken de Tourneo Connect direct herkenbaar als een Ford. Denk bijvoorbeeld aan de dik aangezette lijnen rondom de wielkasten, de zeshoekige grille, de oplopende raamlijn en de hoge, smalle achterlichtunits.

Bestel je de auto in de basisuitvoering 'Trend', dan krijg je al mistlampen en worden handgrepen en buitenspiegels in de carrosseriekleur meegespoten. Kies je voor het luxere topmodel - de Titanium - dan komen daar onder andere 16 lichtmetalen velgen, in carrosseriekleur gespoten sierplaten aan de zijkanten, privacy glass en een hoogglans grille met chroominleg bij. Zeker in die Titanium-uitvoering ziet de auto er stoer uit en sla je absoluut geen modderfiguur tussen de 'normale' MPV's.



Ruim en luxe

Niet alleen qua uiterlijk verschillen de Trend en de Titanium van elkaar. Ook in het interieur zien we verschillen, vooral op het gebied van luxe. Zo beschikt de Trend over een audiosysteem met USB-aansluiting, de Titanium gaat daar nog overheen met dual-zone airconditioning, her en der wat subtiele chromen randjes en kleine handigheidjes als een zonnebrilhouder en een kindercontrolespiegel.

Wat beide auto's delen, is hun de enorme binnenruimte. In de vijfzits-Tourneo - er is ook een versie met verlengde wielbasis en zeven zitplaatsen - is ruim plek voor passagiers en een lieve 1.029 liter bagageruimte. Haal je de achterbank uit de auto, dan heb je maar liefst 2.410 liter tot je beschikking. Het binnenste is niet alleen ruim, het is ook prima afgewerkt. Nergens zie je onbedekt plaatwerk en er is veel zorg besteed aan het interieurdesign. Hoewel de harde plastics verraden dat we hier met een afgeleide van een 'busje' te maken hebben, zou een dashboard als deze niet misstaan in een andere Ford. Dat geldt ook voor de prettig zittende stoelen, die per uitrustingsniveau verschillen, maar in alle versies ruim voldoende steun bieden.



Rijden als een 'gewone' auto

Rijcomfort staat bij een bedrijfswagen doorgaans niet bovenaan het lijstje van belangrijkste zaken. Toch valt het weggedrag van de Tourneo Connect zeker niet tegen. De Tourneo staat op hetzelfde platform als de Focus, de Kuga en de C-Max en ook over het weggedrag van die auto's waren we goed te spreken. Toch is de besturing wat vager, de vering een stuk steviger - om naast vijf personen ook grote ladingen bagage aan te kunnen - en heb je meer last van zijwind.

Niet alleen het onderstel, maar ook de motor - de 1.0 EcoBoost - reden we al in meerdere andere Ford-modellen. Net als in die auto's komt de motor ook in de Tourneo Connect goed uit de verf. De Tourneo weegt weliswaar 1.500 kg en is niet zo aërodynamisch gevormd, en toch heb je aan de 100 pk sterke driecilinder ruim voldoende. Strepen zul je niet op het asfalt achterlaten, maar je komt nooit kracht tekort om soepel met het verkeer mee te gaan. Daarbij is de geluidsproductie van zowel de motor als de banden als de rijwind erg laag.



Hernieuwde verkoopboost

De ingezakte verkopen van auto's in dit segment zijn vooral te wijten aan de motoren die werden geleverd. Verouderde techniek zorgde voor een hoge uitstoot en dat leidt als gevolg van het Nederlandse belastingstelsel weer tot een buitensporig prijsniveau. Hierdoor prezen auto's als deze zich uit de markt en ging de grote voorkeur van het publiek uit naar een 'echte' MPV.

Nu Ford de Tourneo levert met de schone 1.0 EcoBoost, is de Connect er al vanaf 21.900 euro. Voor twee mille extra waardeer je 'm op als Titanium en voor nog eens 1.135 euro extra krijg je navigatie, 'Sync'-spraaksturing en een achteruitrijcamera. Voor dat geld krijg je een hoop ruimte, alle luxe die je verlangt en een tevens prettig rijdende auto. Het zou ons niet verbazen als Ford dit segment met de nieuwe Tourneo Connect weer nieuw leven inblaast...



Ford Tourneo Connect 1.0 EcoBoost Titanium

Plus

- + Erg ruim interieur
- + Fijne aandrijflijn
- + Rijden als een 'normale' auto

Min

- Stevige vering
- Gebruikte materialen hard
- Last van zijwind