

Fotos: Ford



Neues Flaggschiff

Auf Kurs | Die vierte Generation des Mondeo zeigt Charakter und tritt selbstbewusst gegen die Konkurrenz aus Wolfsburg an. Erste Eindrücke.

— Was lange währt, wird endlich gut. Mit zweijähriger Verzögerung ist die Produktion in Valencia angelaufen, ab Februar 2015 wird der neue Mondeo mit markantem Gesicht und LED-Frontscheinwerfern hierzulande beim Händler stehen: als fünftürige Limousine, als eigens für Europa konzipierter Kombi Tourer (Aufpreis: 840 Euro) und – europäische Ford-Premiere – mit Hybridantrieb als Stufenheck.

Wir waren mit der Limousine und dem 2,0-Liter-TDCi-Diesel (180 PS) bereits auf Testfahrt (theoretischer Verbrauch: 4,4 Liter). Als Erstes fällt auf: die Ruhe. Beeindruckend stark haben die Entwickler die Fahr- und Wind-Geräuschkulisse gedämmt, dafür nimmt man das kleine Turboloch im unteren Drehzahlbereich gelassen in Kauf. Alternativ zum präzise arbeitenden Sechsgangschalter gibt es für 1.681 Euro Aufpreis ein Sechsgang-Automatikgetriebe. In beiden Fällen ist Start-Stopp dabei. Straßenlage und Handling sind anstandslos, nicht zuletzt wegen der Integralenker-Hinterachse. Der Kombi unterscheidet sich da übrigens nicht. Kein Wunder, immerhin ist der Tourer sogar vier Millimeter kürzer.

Zum Marktstart wird es den Mondeo mit einem 160 PS starken 1,5-Liter-Benziner

(wahlweise Sechsgangschalter oder Automatik) und einem 2,0-Liter-EcoBoost-Benziner mit Automatikgetriebe (203/240 PS) geben. Im Diesel-Portfolio, das über 80 Prozent im Motorenmix ausmacht, wenn die Prognosen der Kölner eintreffen, stehen zunächst ein 1,6-Liter-Selbstzünder mit 115 PS und ein 2,0-Liter-TDCi (150/180 PS) zur Wahl. Als Eco-tetic-Version bringen die Diesel jeweils neben einer überarbeiteten Technik ein Sportfahrwerk sowie 16-Zoll-Leichtmetallräder mit. Kosten: 462 Euro mehr. Und 0,3 bis 0,6 Liter weniger Verbrauch in der Theorie.

Noch etwas gedulden muss man sich für weitere Motorisierungen – und auch für den Allradantrieb: Mitte des kommenden Jahres sollen der 125 PS starke 1,0-Liter-Dreizylinder bei den Ottomotoren und ein 2,0-Liter-TDCi Diesel (210 PS) folgen – ebenso wie die Basisausstattung als Einstieg sowie „Vignale“ als Top-Niveau, mit dem spezielle Services verbunden sein sollen. Zum Marktstart gibt es die Versionen Trend (u. a. mit Zweizonen-Klimaautomatik, individuell programmierbarem Zweitschlüssel MyKey, Sicherheits-Bremsassistent) und Titanium (u. a. zusätzlich Fahrspurhalte-, Fernlicht-Assistent, Sportsitze). Und mit dem Hybrid halten ausstattungsbedingte Besonderheiten wie etwa ein reduziertes Tankvolumen (53 statt 62,5 Liter) Einzug. Wobei der Mondeo mit Doppelherz (2,0 Benziner, Elektromotor und 1,4-kWh-Lithium-Ionen-Batterie) nur zwei Prozent ausmachen soll.

Langstreckentauglich | Die individuell einstellbaren Multikontursitze mit hohen Seitenwangen (optional mit Massagefunktion) laden zu langen Dienstfahrten ein – bei angenehmen Platzverhältnissen für Reihe eins und sehr komfortable Beinfreiheit in Reihe zwei. Der lange Radstand von 2.850 Millimetern kommt dabei zugute. Zum Vergleich: Der Passat weist einen Radstand von 2.791 Millimetern auf. Für vielfahrende Dienstfahrer weitere Komforts wie elektrisch einstellbares Lenkrad, offen gestaltete Mittelkonsole und Achtzoll-

1,5 Liter EcoBoost (alle Limousine) ab 22.815 Euro
R4/1.499 cm³ | 118 kW/160 PS | 240 Nm/1.600 U/min
6-Gang | 9,2 s | 222 km/h | 5,8 S | 134 g/km

2,0 Liter EcoBoost ab 28.697 Euro
R4/1.999 cm³ | 149 kW/203 PS | 300 Nm/1.750 U/min
Auto. | 8,7 s | 232 km/h | 7,3 S | 169 g/km

2,0 Liter EcoBoost ab 30.378 Euro
R4/1.999 cm³ | 176 kW/240 PS | 340 Nm/1.900 U/min
Auto. | 7,9 s | 240 km/h | 7,3 S | 169 g/km

1,6 Liter TDCi ab 23.697 Euro
R4/1.560 cm³ | 85 kW/115 PS | 270 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 12,1 s | 192 km/h | 4,2 D | 109 g/km

2,0 Liter TDCi ab 25.168 Euro
R4/1.997 cm³ | 110 kW/150 PS | 320 Nm/1.750 U/min
6-Gang | 9,3 s | 215 km/h | 4,4 D | 115 g/km

2,0 Liter TDCi ab 26.429 Euro
R4/1.997 cm³ | 132 kW/180 PS | 340 Nm/2.000 U/min
6-Gang | 8,3 s | 225 km/h | 4,4 D | 115 g/km

2,0 Liter Hybrid ab 29.370 Euro
R4/1.999 cm³ + E-Motor | 300 Nm/1.750 U/min | gesamt: 138 kW/187 PS | 9,2 s | 187 km/h | 4,2 S | 99 g/km
4.871 x 1.852 x 1.911 mm | 458–1.446 Liter
Wartung: jährlich oder alle 20.000 km (2,0 Liter TDCi: 30.000 km oder alle zwei Jahre)



Ansprechend | Die Mittelkonsole ist luftig gestaltet, der Touchscreen misst acht Zoll Durchmesser



Kombi | Bei umgeklappter Reihe zwei entstehen eine fast ebene Fläche und bis zu 1.630 Liter Platz

Display mit Touchscreen. Die noch nötigen Funktionstasten sind gerade noch groß genug. In der Instrumentenanzeige hinter dem Lenkrad ist dagegen viel los. Die Option, einzelne Anzeigen zu deaktivieren, ist daher sinnvoll. Generell muss man vor der ersten Fahrt ein paar Minuten investieren, um in die Tiefen der Menühierarchien vorzudringen – etwa, um die Fahrwerkseinstellungen zu erreichen.

Noch ein Vergleich zum Wettbewerber aus Wolfsburg: Der Kofferraum fasst beim Ford Mondeo ordentliche 458 bis 1.446 Liter, in der Kombiversion sind es 488 bis maximal 1.630 Liter. Der neue VW Passat bietet etwas mehr Stauraum: 586 bis 1.152 Liter respektive 650 bis 1.780 Liter im Kombi.

Wolfgang Kopplin, Geschäftsführer Marketing und Verkauf bei Ford Deutschland, spricht von neuem Technologieträger. Und meint damit, dass das neue Flaggschiff viel innovative Technik bringt, die teilweise in Ausstattungspaketen zusammengefasst wurde. Darunter einzelne Systeme wie der Pre-Collision-Assist mit Fußgängererkennung, Active City Stop, Adaptive Cruise Control, Fahrspurhalte-Assistent, Verkehrsschild-Erkennung.

Oder auch das Gurt-Airbag-System für Mitreisende im Fond (Aufpreis: 252 Euro) in

Form eines klassischen Drei-Punkt-Gurtes, wie man es bislang nur aus der S-Klasse kennt. Jeder zweite Mondeo, so schätzt Ford, wird damit ausgestattet sein. Im Fall des Unfalls wird in Sekundenbruchteilen der Airbag aktiv, indem sich ein integriertes Luftkissen mit Gas füllt, um gebrochene Rippen und andere Verletzungen im Brustraum zu verhindern. Die Rechnung dahinter ist einfach: Der Airbag verdreifacht die Fläche des Gurts, die wirkenden Kräfte werden auf ein Drittel reduziert. Insgesamt 80 Prozent der eingesparten 115 Kilogramm wurden in die neuen Technologien investiert, also 92 Kilo.

Flotter Mittelklassler | 60 Prozent der Mondeo-Kunden zählten bislang zum Flottengeschäft. So soll es laut Ford auch weitergehen. Mindestens. Spezielle Angebote, etwa über Ford Lease oder Business-Pakete (s. r.), sollen Geschäftskunden zusätzlich ansprechen. Mindestens 22.815 Euro muss man für den Mondeo Trend als Limousine investieren, mit Diesel unter der Kühlerhaube steht ein Mindestpreis von 23.697 Euro auf dem Preisschild. Keine Frage: Entwicklung kostet (zum Vergleich: VW Passat derzeit ab 25.525 Euro). Aber der Kölner Konkurrent muss sich sicher nicht verstecken. Fazit: Das Warten hat sich gelohnt. | S. Löw

Business-Paket I | Ab 1.176 Euro

- Nicht mit Business-Paket II, Komfort-Paket und Geschwindigkeitsregelanlage (ACC):
- ▶ Ford Navi-System + Karte für Westeuropa
- ▶ Ford SYNC 2, Touchscreen (Mobiltelefon-Vorbereitung mit BT-Schnittstelle, Sprachsteuerung, Notruf-Assistent, USB, AUX)
- ▶ Einpark-Assistent für Quer-/Längsparklücken
- ▶ Geschwindigkeitsregelanlage mit Begrenzer (Serie bei Titanium und Hybrid)
- ▶ Park-Pilot-System vorn und hinten
- ▶ (mit digitalem Radioempfang: 1.340 Euro)

Business-Paket II | Ab 1.387 Euro

- Nicht mit Business-Paket I:
- ▶ Sony Navi-System + Karte für Westeuropa
- ▶ Ford SYNC 2, Touchscreen (Mobiltelefon-Vorbereitung mit BT-Schnittstelle, Sprachsteuerung, Notruf-Assistent, USB, AUX)
- ▶ 12 Premium-Lautsprecher
- ▶ Rückfahrkamera mit Anzeige im Display des Navigationssystems
- ▶ Einpark-Assistent für Quer-/Längsparklücken
- ▶ Park-Pilot-System vorn und hinten
- ▶ Digitaler Radioempfang DAB/DAB+

Freie Fahrt für Ihre Flotte. Fuhrparkmanagement aus einer Hand.

CarMobility bietet Ihnen ein unabhängiges und herstellerübergreifendes Fuhrpark-Management. Wir beraten und steuern Ihren Fuhrpark – von der optimierten Beschaffung über die Rechnungskontrolle bis hin zum Zahlungsverkehr, Reporting und einem individuell abgestimmten Rücknahmeprozess. Unabhängig davon, ob Sie die Fahrzeuge leasen, finanzieren oder kaufen.

Möchten Sie mehr erfahren? www.car-mobility.com

Ein Tochterunternehmen der Volkswagen Financial Services AG.
Beratung/Beschaffung | Übergabe | Flottenmanagement | Rückgabe

CarMobility!
Professional Fleet Management