

Fahrbericht Ford Mondeo 2.0 TDCI Titanium: Dicht dran

Von Peter Schwerdtmann

Wenn dieser Ford Mondeo mit seiner Fließheck-Karosserie in dunklem, metallischem Grau vor einem steht, dann kommt einem schon mal ein Begriff von gestern in den Sinn: schwere Limousine. Er wirkt schon sehr ausgewachsen, obwohl er sich mit 4,87 Metern Länge und seinem Leergewicht von rund 1,6 Tonnen gewiss nicht bei den übergroßen oder übergewichtigen seiner Klasse einsortiert. Aber er signalisiert mit seinem auf Breite und Masse angelegtem Äußeren die Zugehörigkeit zu besseren Kreisen.

Dabei entzieht sich der Mondeo mit seiner eher gefällig-eleganten Erscheinung dem üblichen, manchmal beinahe übertriebenen Trend zu dynamischen Elementen. Auch die beiden „Powerdomes“ auf der Motorhaube stehen nicht im Widerspruch zu der Zurückhaltung, mit der er sich in die Nähe zu gehobenen Modellen rückt. Wer seine amerikanische Vergangenheit kennt, könnte dabei auf die Idee kommen, das Design sei eben eher von amerikanischen Vorlieben fürs Große bestimmt. Vielen Amerikanern bietet ihr Auto emotional ein sicheres Umfeld als ihr Haus aus Pappmaché.

Mehr Geborgenheit im Auto – das zu mögen, muss sich niemand vorwerfen lassen. Sie beruhigt ungemein. Der Mondeo führt einen nicht in Versuchung. Ampelrennen überlässt er lieber den anderen. Dafür glänzt er mit hohen Reisegeschwindigkeiten bei niedrigem Innengeräusch. Überhaupt sind sowohl der Abrollkomfort als auch die Geräuschdämmung geeignet, Freude am Fahrkomfort aufkommen zu lassen. Passend dazu bietet der Mondeo Sitz- und Federungskomfort sowie Raum. So entsteht ein Langstrecken-Ambiente, allerdings nicht auf dem schwammigen Niveau, für das Amerikaner bekannt sind, sondern durchaus ausgewogen europäisch.

Einen mehr europäischen Händchen hätte man den Designern des Armaturenrägers gewünscht. Da verstehen es ihre europäischen Kollegen inzwischen besser, mit feinen Details und Akzenten in edlem Material eine Umgebung zu schaffen, die man gern anschaut. Beim Mondeo wird selbst der weiche und hochwertige Kunststoff zum eher

biederer Hintergrund für Knöpfe, Regler und den etwas tief sitzenden Infotainment-Touchscreen, der immer nachdrückliches Tatsachen verlangt. Überzeugt haben uns die Anzeigen im Blickfeld des Fahrers, nicht nur bei der Gestaltung, sondern auch mit ihrem Informationsgehalt. Hat man das volle, reichhaltige Angebot an Fahrer-Assistenzsysteme an Bord, sagen einem die beiden Rundinstrumente und das farbige Display dazwischen, was Sache ist.

Zu den Systemen gehört auch ein adaptiver Abstands-Regeltempomat, der leider beim Stau nicht auf null herunterbremst. Dennoch wird mit dem aktiven Fahrspur-Assistenten ein kommoderes Staufahren möglich. Bei diesem Assistenten lässt sich auch der Charakter des Bremseneingriffs zum Richtungswechsel einstellen. Ist man ein Freund der deutlichen Reaktionen, empfiehlt es sich allerdings, das System bei schneller Autobahnfahrt abzuschalten. Schon bei Annäherung an eine Linie reagiert das System hart. Wer etwa bei Tempo 200 km/h nicht exakt die Mitte der Spur trifft, der kann sich zwischen den beiden Linien „aufschaukeln“. Das ist lästig und übertönt den sonst guten Eindruck, den die Lenkung hinterlässt.

Als leichtgängig und gut erlebten wir auch die Sechs-Gang-Schaltung. Dennoch möchte man jedem Interessenten zurufen: Nehmt die Automatik für 2000 Extra-Euro! Das passt viel besser zu diesem Mondeo und erst recht zu Systemen wie dem aktiven Tempomaten. Zu leicht vergisst man beim Komfort des Tempomaten im Stau das Schalten.

Die große Heckklappe bedeckt einen großen, flachen und tiefen Kofferraum von 550 Litern Inhalt. Wegen des an die Klappe angesetzten senkrechten Heckteils muss die Klappe weit öffnen, wenn man an den Kofferraum will. Das verbietet sich aber in Garagen mit ihren flachen Decken. Wer den Koffer- und den großen Laderaum nach Umlegen der Rücksitze nutzen will, muss ihn im Freien öffnen.

Das Konnektivitätssystem Ford Sync 2 mit neuer Spracherkennung für die Bedienung von Navigation, Klimaanlage und Audio und die Reihe der Assistenten von Abstandswarnung und City-Notbremsfunktion bis hin zur Verkehrsschild-Erkennung passt zum Mondeo ebenso wie zur Aussage von Ford, man wolle solche Systeme „demokratisieren“. Die Preisgestaltung spricht für den ernsthaften Willen, Sicherheitssysteme für möglichst viele Fahrer in den Verkehr zu bringen.

Bleibt noch der Blick auf den Motor. Der ist nun gänzlich unamerikanisch, erstens weil es ein Diesel ist, und zweitens, weil er wenig verbraucht. Der Normverbrauch (nach NEFZ) wird mit 4,2 Litern auf 100 km angegeben. Unser Praxiswert lag bei knapp über sieben

Litern. Wir empfanden das als einen sehr akzeptablen Wert angesichts dessen, was wir an seinem Lenkrad angestellt hatten.

Dieser Ford Mondeo in seiner Top-Ausstattung Titanium und mit allem, was die Aufpreisliste Nützliches und Angenehmes bieten kann, zeigte sich uns als sichere, komfortable, schnelle und sparsame Limousine. Sicherlich wird heute bei Ford niemand behaupten, ein Mondeo sei Premium. Aber er ist dichter dran, als sein Preis vermuten lässt. (ampnet/Sm)

Daten Ford Mondeo 2.0 TDCI Titanium

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,87 x 1,91 (2,12 mit Spiegeln) x 1,48

Radstand (m): 2,85

Motor: R4-Diesel, 1997 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 132 kW / 180 PS bei 3750 U/min

Max. Drehmoment: 340 Nm von 2000 - 3250 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 225 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,3 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,2 Liter

CO₂-Emissionen: 115 g/km (Euro 6)

Leergewicht / Zuladung: min. 1584 kg / max. 771 kg

Kofferraumvolumen: 550 - 1446 Liter

Max. Anhängelast: 2200 kg

Wendekreis: 11,9 m

Reifen: 235/45 R 18

Preis: 34 450 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.



Ford Mondeo 2.0 TDCI.
