

Ford Mondeo 2.0 TDCi DPF Ghia X

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse (103 kW / 140 PS)

ADAC Testergebnis

Note 1,9

Einmal das Auto von James Bond auch als "Normalsterblicher" besitzen - Ford macht es mit seiner neuen Mondeo Limousine möglich. Hier im Test trat der automobiler Filmdarsteller in ziviler Motorisierung an, mit dem 2-Liter-CommonRail-Turbodiesel. Seine 140 PS verhelfen dem Mittelklasse-Wagen zu ansehnlichen Fahrleistungen bei gleichzeitig moderatem Verbrauch. Ökologisch sowie politisch korrekt wird das Abgas durch einen geschlossenen Partikelfilter geleitet. Der Innenraum erfreut mit üppigen Platzverhältnissen und einem großen Kofferraum, die Verarbeitung zeigt sich einwandfrei, wenngleich der teils bunte Materialmix ein wenig Stilsicherheit vermissen lässt. Wen das aber nicht stört, der kann mit dem Mondeo ein rundum gutes Auto ohne Schwächen, aber mit vielen Stärken wie sicherem Fahrwerk, gutem Schaltgetriebe und recht einfacher Bedienung zu einem angemessenen Preis erstehen. Obwohl 30.400 Euro Grundpreis kein Schnäppchen sind. **Karosserievarianten:**

Limousine, Schrägheck und Kombi. **Konkurrenten:**

Honda Accord, Hyundai Sonata, Kia Magentis, Peugeot 407, Opel Vectra, Renault Laguna, Skoda Oktavia, Toyota Avensis, VW Passat.

- + sehr gute Verarbeitung
- + großer Kofferraum
- + viel Platz im Innenraum
- + funktionelle Bedienung
- + niedriges Fahrgeräusch
- + sehr sichere Straßenlage
- + Partikelfilter Serie
- + moderater Verbrauch

- hinten schlechte Sicht
- hohe Anschaffungs- und Unterhaltskosten



Karosserie/Kofferraum

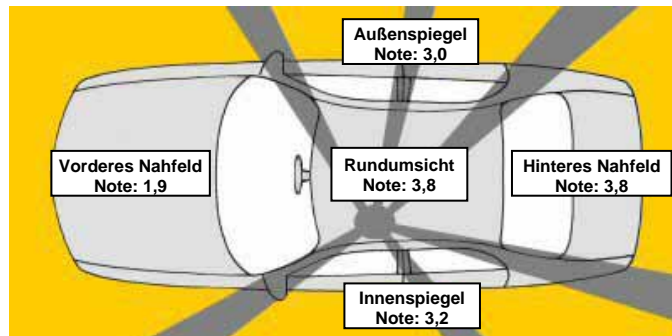
Note 2,2

Verarbeitung

Note: 1,7

Gegen Aufpreis ist ein schmales Notrad oder ein vollwertiges Reservrad erhältlich, ein Pannenset gibt es serienmäßig.

- + Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, Türen und Hauben sind exakt eingepasst, Spaltbreiten gering und gleichmäßig. Nicht nur die Gestaltung der Karosserie sorgt für eine gute Aerodynamik, auch der weitgehend glattflächige Unterboden.



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

Das führt zu weniger Luftverwirbelungen und geringerem Verbrauch. Im Innenraum setzt sich fast überall der Eindruck hoher Qualität fort, mit hochwertigen Kunststoffen und sauber genähten Polstern. Holzimitat, glänzende Chromränder, matt-silbernes Aluminium sowie matt-schwarze und glänzend-schwarze Oberflächen an Armaturenbrett, Mittelkonsole und Seitenverkleidungen verstärken den Eindruck gediegener Qualität und verströmen einen Hauch von Noblesse, wirken aber nicht besonders stilsicher - eher eine unbeholfene Mixtur. Auf dem Dach sind Lasten bis 75 kg erlaubt.

- Die Nebelscheinwerfer sind bruchgefährdet im Stoßfänger untergebracht. Seitenleisten fehlen, die die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen würden.

Sicht

Note: 2,6

Nach vorn ist die Sicht der abfallenden Front gut, zur Seite aber wegen der breiten B-Säulen weniger. Hinten stört die ansteigende Gürtellinie. Die Kopfstützen der Rückbank sind versenkbar und behindern dann nicht mehr die Sicht. Akustische Einparkensoren (vorn und hinten) kosten extra.

- + Der Innenspiegel blendet automatisch ab, beide Außenspiegel sind beheizbar. Nebelscheinwerfer gibt es serienmäßig. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht kann man als Extra ordern, nicht aber in Kombination mit dynamischem Kurvenlicht.
- Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe. Das Lüftungsgitter auf der Armaturenbrettoberseite spiegelt sich in der Windschutzscheibe.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,9

Für 260 € Aufpreis gibt es das Ford "KeyFree-System", dann braucht man zum Ent- und Verriegeln der vorderen Türen nur den

"Schlüssel" bei sich tragen.

- + Türen und Fenster lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Vorn steigt man recht bequem ein und aus, die Flanken der komfortablen Ledersitze (gegen Aufpreis) sind nachgiebig und erleichtern so den Zustieg. Auch hinten muss man trotz des etwas abfallenden Dachs keine Verrenkungen machen, um ein- und auszusteigen. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. Die Vorfeldbeleuchtung in den Außenspiegeln gibt's serienmäßig,
- Die Türarretierungen sind etwas schwach, so klappen geöffnete Türen bereits an leichten Steigungen wieder zu. Wer beim Aussteigen nicht achtsam ist, kann sich das Bein einklemmen.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,0

- + Der üppig dimensionierte Gepäckraum fasst 515 Liter. Bei umgeklappten Rücksitzen sind es sogar 935 l (im Bereich der Rückbank gemessen bis zur Fensterunterkante). Der Durchladebereich ist breit, aber etwas niedrig.



Mit 515 l Kofferraumvolumen ist der Mondeo in der Mittelklasse, wie schon sein Vorgänger, absolute Spitze.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,9

- + Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben weitgehend sauber. Das Format des Kofferraums ist zweckmäßig.
- Die "Gepäckraumluke" ist eher bescheiden ausgefallen, besonders das Beladen mit großen Gegenständen fällt dadurch schwer oder ist gar nicht möglich, obwohl das Kofferraumvolumen ausreichen würde. Den dunklen Teppich sauber zu machen bedarf eines gewissen Aufwands.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,6

- + Die Rücksitzlehne ist asymmetrisch geteilt, sie lässt sich recht einfach vorklappen, die Kopfstützen können eingesteckt bleiben.
- Es gibt keine Durchladeluke in der Rücksitzlehne, auch ist das Angebot an Ablagen dürftig.

Innenraum

Note 1,6

Bedienung

Note: 1,4

- + Der neue Mondeo ist funktionell gestaltet und schon nach kurzer Zeit leicht zu bedienen. Bis auf die etwas fummeligen Drehräder der Lendenwirbelstützen kann man alle Funktionen mit geringem Kraftaufwand handhaben. Fensterheber, Außenspiegeleinsteller und Sitzeinsteller arbeiten elektrisch unterstützt. Zum Starten des Motors kann man den "Schlüssel" in der Hosentasche lassen (aufpreispflichtiges KeyFree-System). Selbsttätig einsetzende Wischer und bei Dämmerung automatisch einschaltendes Fahrlicht sind serienmäßig. Praktisch: beim Halten am Berg rollt der Wagen nicht zurück (HillHold-Funktion). Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad lässt sich optimal anpassen, auch der Ganghebel liegt gut zur Hand. Das optionale Navigationssystem ist weitgehend intuitiv bedienbar und verfügt über ein großes Display. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontroll- u. Warneinrichtungen vorhanden, der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbrauch an. Es gibt genügend Ablagen, das Türfach reicht in der Größe sogar für Flaschen. Das Handschuhfach wird für 35 € Aufpreis von der Klimaanlage mit gekühlt.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit entfernt

sind. Beim Drücken der Fensterschalter stört der direkt darüber verlaufende Türgriff. Die Piktogramme auf den Knöpfen für Klimautomatik und Radio-Navigationssystem sind recht klein geraten und zu wenig kontrastreich (schwarz auf silbernem Hintergrund) - die Bedienung erfordert hohe Aufmerksamkeit und lenkt somit vom Verkehrsgeschehen ab. Die Knöpfe enthalten zudem kleine Kontrollleuchten, die zu klein und zu schwach leuchtend geraten sind, so dass man sie bei Sonnenschein kaum sieht. Die Fensterheber funktionieren nach dem Aussteigen nicht mehr ohne Zündung, hinten öffnen die Scheiben nicht vollständig.



Der Fahrerplatz des neuen Mondeo bietet gute Verarbeitungsqualität und hohe Funktionalität.

Raumangebot vorne*

Note: 1,3

- + Große Innenbreite und große Kopffreiheit sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für etwa 2,0 m große Personen einstellen.

Raumangebot hinten*

Note: 1,9

- + Auch auf den beiden Außenplätzen der Rückbank ist enorm viel Platz vorhanden, erst Mitfahrer von über 1,90 m Größe stoßen mit dem Kopf am Dach bzw. mit den Knien an die Vordersitze (wenn vorn ca. 1,85 m große Personen sitzen).
- Der Sitzplatz hinten in der Mitte ist für Erwachsene zu eng, am Boden stört der Mittelunnel.

Komfort

Note 2,3

Federung

Note: 2,3

- Testwagen mit aufpreispflichtigem IVDC (Interactive Vehicle Dynamics Control with Continuously Controlled Damping).
- + Federung und Stoßdämpfung sind gut abgestimmt, wenngleich kurze Fahrbahnvertiefungen deutlich in den Innenraum dringen und dort von den komfortablen Sitzen gefiltert werden. Es sind drei verschiedene Dämpfungs-Modi einstellbar - Normal, Komfort, Sport - wobei sich die Abstimmung "Normal" am ausgewogensten zeigt. Mit den verschiedenen Einstellungen ändert sich nicht das Ansprechen der Federung, sondern nur die Eigenschaften der Stoßdämpfer; im Komfort-Modus schwingt die Karosserie stärker nach, im Sport-Modus wirkt die Fahrwerksabstimmung dann bockig. In der Normal-Einstellung werden kleine wie große Unebenheiten souverän weggebügelt, sind die Relativbewegungen des Aufbaus gering, liegt somit der Wagen ruhig auf der Fahrbahn. Das ändert sich kaum, wenn die Belastung höher ist und vier Personen Platz nehmen. Angenehm gering ist auch die Seitenneigung in Kurven.

Sitze

Note: 2,2

- + Die großen Sitze sind komfortabel gepolstert und bieten festen Halt, sie besitzen eine Lordosenstütze in der Lehne (leider nicht in der Höhe einstellbar). Der Fahrersitz ist serienmäßig elektrisch höheneinstellbar, für den Beifahrersitz kostet dies Aufpreis. Eine noch individuellere (elektrische) Einstellung für den Fahrer- und den Beifahrersitz ist gegen Aufpreis zu haben. Auf den beiden ausgeformten Plätzen der Rückbank sitzen die Mitfahrer ebenfalls bequem.

Innengeräusch

Note: 1,6

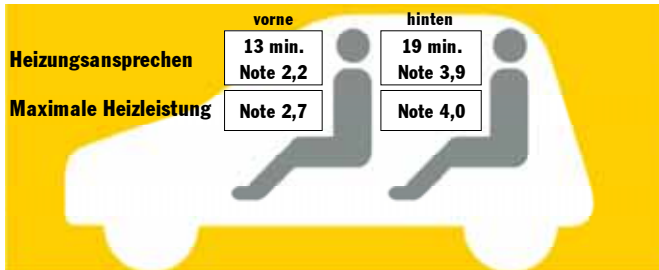
- + Der Motor ist stets leise, erst bei hohem Tempo sind deutliche Windgeräusche zu hören - im Innenraum bleibt die Geräuschkulisserie aber stets so ruhig, dass man sich noch gut unterhalten kann.

Heizung, Lüftung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer).

Note: 2,6

- + Die serienmäßige Klimaautomatik arbeitet feinfühlig und situationsangepasst, die Temperatur lässt sich für Fahrer und Beifahrer separat einstellen. Die Heizwirkung vorne ist befriedigend, am Ansprechen dagegen gibt es nichts auszusetzen. Ein Staub- und Pollenfilter ist aufpreisfrei vorhanden.
- Hinten fehlt es dem Heizsystem an Wirksamkeit, die Heizung arbeitet hier nur ausreichend - das beinahe übliche Bild bei Autos mit sparsamem Dieselmotor.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,9

Fahrleistungen*

Note: 1,9

- + Der drehmomentstarke Turbodiesel-Motor zeigt seine Stärken vor allem bei der Elastizitätsmessung; aber auch die Beschleunigungswerte sind gut. So kann auf Landstraßen sicher überholt und auf der Autobahn schaltfaul gefahren werden.

Laufkultur

Note: 2,5

- + Der Motor läuft in weiten Drehzahlbereichen vibrationsarm und kultiviert, nur bei sehr niedrigen Umdrehungen unter Last dringen Vibrationen bis in den Innenraum.

Schaltung

Note: 2,0

- + Das Sechsgang-Getriebe lässt sich leicht schalten, leichtes gelegentliches Haken trübt ein wenig das ansonsten angenehme Bild der manuellen Schaltbox.

Getriebeabstufung

Note: 1,0

- + Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Charakteristik des Motors. Der kann sein volles Temperament entwickeln, trotzdem bleibt das Drehzahlniveau bei hohem Autobahntempo angemessen.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

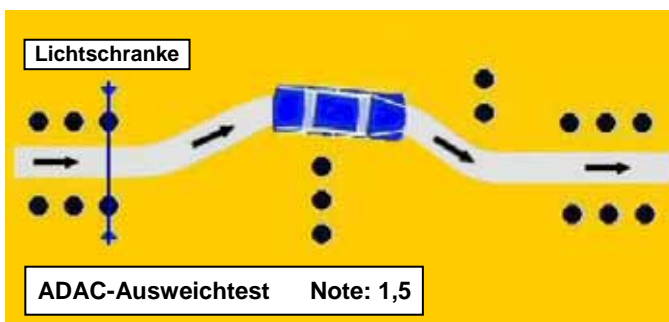
Note: 1,5

- + Die Richtungsstabilität ist sehr gut, das Fahrgefühl sicher. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt für besseres Vorwärtkommen, wenn die Straße weniger griffig ist. Das Antischleudersystem ESP ist serienmäßig an Bord. Gegen Aufpreis sind eine aktive Reifendruck-Kontrolle und Reifen mit Notlauf-eigenschaften erhältlich. ADAC-Ausweichtest: Das Auto lenkt präzise, fährt beim ersten Ausweichen untersteuernd, beim anschließenden Gegenlenken neutral. Insgesamt liegt der Wagen sehr sicher, nicht zuletzt wegen des effizienten ESP-Eingriffs.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In Kurven verhält sich der Wagen untersteuernd, für Ungeübte sicher - die möglichen Querbeschleunigungen sind sehr hoch. Wird eine Kurve doch einmal zu schnell angefahren, unterstützt



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

auch hier das ESP den Fahrer, durch angepasstes Abbremsen und automatisches Gas wegnehmen nicht ins Schleudern zu geraten.

Lenkung*

Note: 2,6

- + Selbst bei hohem Tempo reagiert das Fahrzeug schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die relativ stark zurückstellende Lenkung ist präzise, vermittelt jedoch nicht allzu guten Kontakt zur Fahrbahn. Die direkte Auslegung und Leichtgängigkeit sorgen für eine gewisse Handlichkeit. Der Wendekreis beträgt knapp 12 m, was für die Fahrzeugklasse noch akzeptabel ist.
- Kurze Fahrbahnunebenheiten regen das Lenkrad zum Schütteln an.

Bremse

Note: 1,2

- + Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich nur 36,5 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Serienreifen). Auch bei starker Beanspruchung zeigen sich keinerlei Ermüdungsanzeichen, Fading ist bei der Bremsanlage des Mondeo nicht feststellbar. Die Bremse spricht besonders schnell an und lässt sich sehr fein dosieren.

Sicherheit

Note 2,0

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Note:

- + Das Fahrzeug ist serienmäßig mit elektronischem Stabilitätsprogramm ESP und Bremsassistent ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es mitlenkende Scheinwerfer (Kurvenlicht) oder Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht. Ein aktives Reifendruckkontrollsystem findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Auf Wunsch liefert Ford im neuen Mondeo einen radargestützten Tempomat; allerdings macht dieser beim Schaltgetriebe nicht soviel Sinn, zudem arbeitet er nicht zuverlässig genug. Besonders bei Regen fällt er oft aus oder erkennt vorausfahrende Fahrzeuge nicht, verliert sie wieder oder bemerkt sie erst zu spät. Das System kann keine starken Bremsungen durchführen. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Rückstrahler warnen bei geöffneten Vordertüren.



Passive Sicherheit - Insassen

Note:

- + Ergebnisse vom EuroNCAP-Crashtest liegen noch nicht vor. Das Fahrzeug besitzt neben Frontairbags auch Seiten- und durchgehende seitliche Kopfairbags. Akustisch und optisch werden Fahrer und Beifahrer zum Anlegen der Gurte erinnert. Vorne sind die Kopfstützen für ca. 1,85 m große Personen hoch genug; da sie aktiv sind, schützen sie bei einem Heckaufprall optimal. Hinten reichen die ausziehbaren Kopfstützen für bis zu 1,75 m große Personen. An den sehr stabilen, griffigen Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen; so kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.

Kindersicherheit

Note:

- Serienmäßig ist der beifahrerseitige Frontairbag nicht abschaltbar. Man kann sich aber beim Händler den Schalter nachrüsten lassen, dann sind auch auf diesem Sitz Babyschalen erlaubt.
- + Kindersitze lassen sich auf den Rücksitzen mit den vorhandenen Gurten problemlos und sicher befestigen, auf den beiden äußeren Rücksitzplätzen auch mit dem Isofix-System. Alle Fenster haben einen sensibel reagierenden Einklemmschutz.
- Die Rückbankmitte ist wegen der höckerartigen Kontur für Kindersitze weniger geeignet. Bei Babyschalen ist dort zudem der Gurt zu kurz.

Fußgängerschutz

Note:

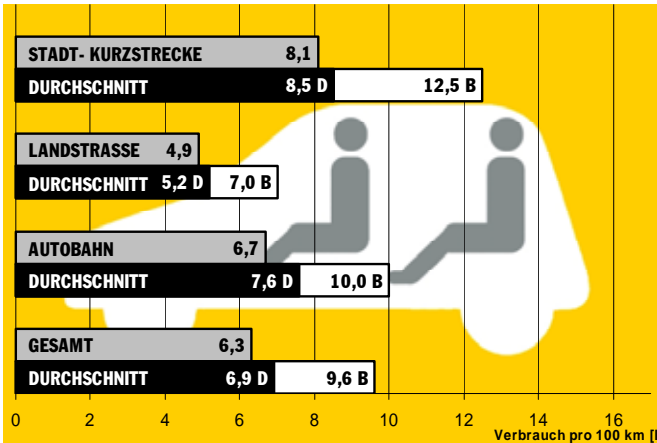
- Ergebnisse von EuroNCAP-Versuchen werden für Ende 2007

erwartet. Die Karosserie ist im vorderen Bereich weitgehend glattflächig, das Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern sollte moderat sein, da sich keine harten Bauteile direkt unter der Motorhaube befinden.

Verbrauch/Umwelt **Note 1,9**

Verbrauch* **Note: 2,3**
 Der Kraftstoffverbrauch von 8,1 l pro 100 km innerorts liegt nur im durchschnittlichen Bereich für diese Fahrzeugklasse.

- + Überzeugen dagegen können die Werte außerorts und auf der Autobahn, sie betragen 4,9 l beziehungsweise 6,7 l/100 km. Daraus ergibt sich ein Durchschnittsverbrauch von 6,3 l Diesel pro 100 km.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas **Note: 1,5**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind erfreulich gering, zudem fängt ein Partikelfilter (geschlossenes System) die Rußteilchen fast vollständig heraus.

Wirtschaftlichkeit* **Note 2,6**

Betriebskosten **Note: 1,3**

- + Der Mondeo TDCi hält sich beim Spritkonsum zurück, zudem benötigt er den weniger teuren Dieselmotor - dadurch ergeben sich recht moderate Kosten für den Betrieb des Fahrzeugs.

Werkstatt- und Reifenkosten **Note: 4,6**

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig.

Die Motorvarianten **in der preisgünstigsten Modellversion**

Typ	2.0	2.3	2.5 Turbo	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/2300	5/2521	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	107(145)	118(160)	162(220)	96(130)	103(140)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	185/4500	208/4200	320/1500	320/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	9,9	10,5	7,5	10,2	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	210	207	245	202	210
Verbrauch pro 100 km [l]	8,4S	9,7S	9,8S	6,3D	6,3D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/15	17/17/15	17/22/23	18/19/21	18/19/21
Steuer pro Jahr[Euro]	135	155	175	308	308
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	599	667	719	577	582
Grundpreis[Euro]	25.775	28.875	29.900	28.200	28.700

- | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|-------------------|------------------|
| Aufbau: | | | Versicherung: | Kraftstoff: |
| ST = Stufenheck | KB = Kombi | GE = Geländewagen | KH = KFZ-Haftpfl. | N = Normalbenzin |
| SR = Schrägheck | KT = Kleintransporter | PK = Pick-Up | VK = Vollkasko | S = Superbenzin |
| CP = Coupe | TR = Transporter | | TK = Teilkasko | SP = SuperPlus |
| CA = Cabriolet | GR = Großraumlimousine | | | D = Diesel |
| RO = Roadster | BU = Bus | | | |

Der 2-Liter-Diesel besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km gewechselt werden muss. Ford gewährt zwar keine Herstellergarantie, erweitert jedoch die Sachmängelhaftung durch eine zweijährige, so genannte "Ford Partner Garantie".

- Die jährlichen Wartungsabstände sind, vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer, relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

Wertstabilität **Note: 2,5**

- + Der beste Mondeo aller Zeiten? Auf jeden Fall kann diesem Auto dank moderner Motor- und Abgasreinigungstechnologie ein stabiler Restwert prognostiziert werden.

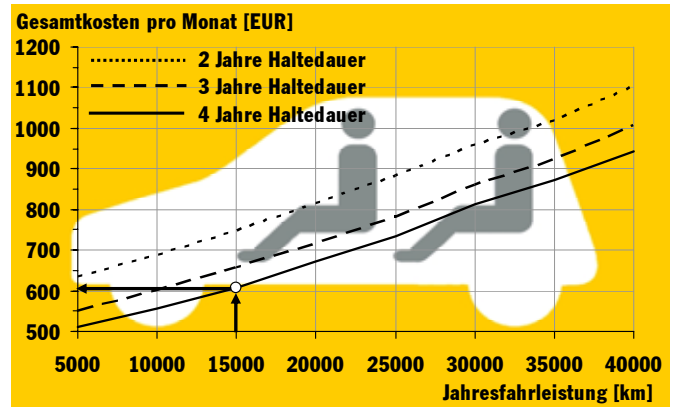
Kosten für Neuanschaffung **Note: 3,5**

Mit über 30.000 Euro Grundpreis zwar kein Schnäppchen mehr, trotzdem noch ein akzeptabler Preis für ein derartiges Auto der Mittelklasse. Hinzu kommt sicher noch der ein oder andere Euro für Extras, wengleich der Mondeo in der von uns getesteten Ghia X Ausstattung schon umfangreich ausgestattet ist.

Fixkosten **Note: 3,5**

Den niedrigeren Betriebskosten stehen beim Diesel höhere Ausgaben für die Steuer gegenüber. Die Beiträge für die Versicherung machen aber den Großteil der fixen Kosten aus. Hier bewegt sich der Mondeo durch seine durchschnittlichen Typklasseneinstufungen in Voll- und Teilkasko noch in einem akzeptablen Bereich.

- Der Beitrag für die Haftpflichtversicherung liegt dagegen schon relativ hoch.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 606 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/45R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,95 m/11,85 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,1/4,9/6,7 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	156 g/km/ 160 g/km
Innengeräusch 130 km/h	66 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4844 mm/1886 mm/1435 mm
Leergewicht/Zuladung	1640 kg/530 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	515 l/935 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	740 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	1110 km
Allgemeine Garantie	2 Jahre "Ford Partner Garantie"
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte *kursiv*

Kosten

Monatliche Betriebskosten	108 Euro
Monatliche Werkstattkosten	73 Euro
Monatliche Fixkosten	102 Euro
Monatlicher Wertverlust	323 Euro
Monatliche Gesamtkosten	606 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/19/21
Grundpreis	30.400 Euro

Ausstattung

Technik

Abstandsregelung, elektronisch	945 Euro°
Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	465 Euro
Parkhilfe, elektronisch	505 Euro°
Reifendruckkontrolle	205 Euro
Runflat-Reifen	360 Euro
Rußpartikelfilter	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	960 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	Serie
Keyless Entry	315 Euro°
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	1615 Euro°
Sitzbezüge, Leder (Teilleder)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar	Serie

Außen

Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	510 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	225 Euro°

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)1,9

Karosserie/Kofferraum	2,2
Verarbeitung	1,7
Sicht	2,6
Ein-/Ausstieg	2,9
Kofferraum-Volumen*	1,0
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9
Kofferraum-Variabilität	2,6
Innenraum	1,6
Bedienung	1,4
Raumangebot vorne*	1,3
Raumangebot hinten*	1,9
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,3
Federung	2,3
Sitze	2,2
Innengeräusch	1,6
Heizung, Lüftung	2,6
Motor/Antrieb	1,9
Fahrleistungen*	1,9
Laufkultur	2,5
Schaltung	2,0
Getriebeabstufung	1,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,5
Kurvenverhalten	1,3
Lenkung*	2,6
Bremse	1,2
Sicherheit	2,0
Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme ...	1,9
Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Kindersicherheit	1,9
Fußgängerschutz	3,0
Umwelt	1,9
Verbrauch*	2,3
Abgas	1,5
Wirtschaftlichkeit*	2,6
Betriebskosten*	1,3
Werkstatt-/Reifenkosten*	4,6
Wertstabilität*	2,5
Kosten für Neuanschaffung*	3,5
Fixkosten*	3,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2006 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2006 vergleichbar.

Alle Angaben (Daten, Ausstattung und Preise) entsprechen dem Stand Juli 2007