



## Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi Titanium (DPF)

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse  
(103 kW / 140 PS)

Seit November 2010 ist der überarbeitete Ford Mondeo auf dem Markt. Optisch hat sich nicht viel verändert. Erst auf den zweiten Blick erkennt man, dass es sich um einen Mondeo der neuen Generation handelt. Aber im Detail, wie zum Beispiel der Bedienfreundlichkeit, hat er Verbesserungen erhalten. Nach wie vor bietet der Kombi viel Platz. Im geräumigen Innenraum können auch vier groß gewachsene Personen auf die Reise gehen. Genug Laderaum für ihr Gepäck ist vorhanden. Der praktische Kofferraum ist sehr geräumig. Der kräftige Dieselmotor läuft sparsam und bildet mit dem präzisen Getriebe einen überzeugenden Triebstrang, mit dem man den großen Kombi agil bewegen kann. Den Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi Titanium kann man getrost weiterempfehlen, der Käufer muss aber mit einem Grundpreis von 31.850 € kalkulieren. **Karosserievarianten:** Schräghecklimousine **Konkurrenten:** u. a.: Alfa 159 Sportwagen, Audi A4 Avant, BMW 3er touring, Opel Insignia Sportstourer, VW Passat Variant.

**+** sehr großer, praktischer Kofferraum, viel Platz im Innenraum, niedrige Betriebskosten, gut übersetztes, präzises Getriebe, einfache Bedienung

**-** schlechte Sicht nach hinten, Xenon- nicht mit Kurvenlicht, großer Wendekreis



### ADAC-URTEIL



2,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

### Verarbeitung

⊕ Die Verarbeitung der Karosserie macht einen guten Eindruck, nur die Karosseriespalte und Schweißnähte könnten präziser verarbeitet sein. Im Innenraum setzt sich der Eindruck hoher Qualität fort. Dort findet man hochwertige Kunststoffe, feines Leder, ein geschäumtes Armaturenbrett und schöne Metallimitate. Der Motorraum ist nach unten komplett verschlossen, was unnötige Luftwirbel reduziert und somit Kraftstoff spart. Auch an der Hinterachse gibt es aerodynamische Hilfen, im mittleren Bereich des Unterbodens besteht Verbesserungsmöglichkeit. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung mit eingeschlossen, der Deckel ist in die Klappe integriert und muss nicht separat geöffnet werden. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, vorne sind die Schweller mit Leisten gegen Zerkratzen geschützt. Auf der optionalen Dachreling dürfen Lasten bis zu 75 kg befördert werden, das Fahrzeug darf insgesamt mit 670 kg beladen werden. Eine Fehlbetankung ist nicht möglich, wodurch teure Reparaturen vermieden werden.

⊖ Die Hartplastikteile im Innenraum, ins Besondere die Türverkleidungen, sind teilweise hässlich ausgeschnitten. Es gibt keine Seitenleisten, die beim Parken die Karosserie vor dagegen schlagenden Autotüren schützen könnten. Auch in den Stoßstangen fehlen Kunststoffeinlagen, die bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Bei der Option Ford Premium-Sound-System ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, ein Not- oder Reserverad ist aufgrund Platzmangels nicht möglich. Wagenheber und Radmutterenschlüssel werden dann auch nicht beigelegt. Zum Öffnen der Motorhaube ist viel Kraft nötig, offen gehalten wird sie von einem unpraktischen Haltestab.

2,7

### Sicht

Die Fahrzeugenden können nur durchschnittlich abgeschätzt werden, das Ende der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers. Auch bei der Rundumsicht erzielt der Mondeo nur ein durchschnittliches Ergebnis, vor allem die breiten B- und D-Säulen behindern die Sicht. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht gibt es als Extras, nicht aber in Kombination mit dynamischem Kurvenlicht.

⊕ Durch die abgeflachte Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. Das Wischerfeld der Windschutzscheibe ist groß. Die vordere und hintere Einparkhilfe wird durch eine Rückfahrkamera ergänzt.

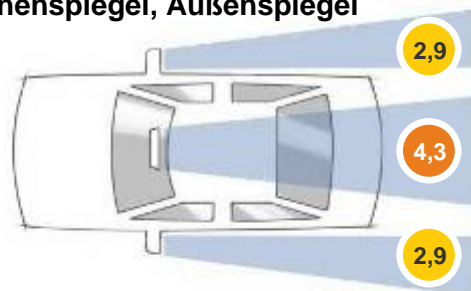


Breite Dachsäulen hinten beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

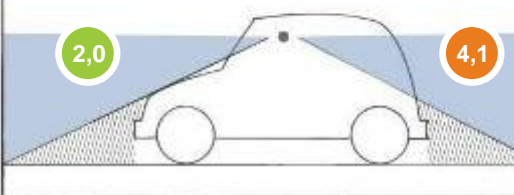
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

Der Innenspiegel blendet automatisch ab, die äußeren Spiegel haben beide einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel überbrückt. Durch das Tagfahrlicht wird der Mondeo auch bei schlechten Sichtverhältnissen gut erkannt.

– Hinter dem Fahrzeug sind, aufgrund der hohen Scheibenlinie, niedrige Hindernisse (wie z. B. spielende Kinder) quasi unsichtbar. Auch im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürrtig. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen störende Lichtreflexe. Das Lüftungsgitter auf der Armaturenbrettoberseite spiegelt sich in der Windschutzscheibe.

## 3,0 Ein-/Ausstieg

+ Sitz und Schweller sind gut positioniert und ermöglichen so einen beschwerdefreien Zustieg. Auch für die Fondpassagiere ist das Einsteigen unkompliziert, auch wenn die Schweller breit sind und die Türen einen Tick weiter öffnen dürften. Türen, Fenster und ein evtl. vorhandenes Schiebedach lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln bzw. öffnen und schließen. Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Passagiere vorgesehen. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg.

– Die sehr weit innen installierten Sitze zwingen die Passagiere mit einem großen Schritt ins Fahrzeug zu steigen. Große Personen laufen Gefahr sich an der niedrigen Dachkante den Kopf zu stoßen. Die Türarretierungen sind etwas schwach, so klappen geöffnete Türen bereits an leichten Steigungen wieder zu.

## 0,6 Kofferraum-Volumen\*

+ Der Kofferraum ist sehr groß, er fasst 540 Liter. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen sind es sogar 925 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



Mit 540 l Kofferraumvolumen ist der Mondeo in der Mittelklasse, wie schon sein Vorgänger, absolute Spitze.

## 1,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Durch die riesige Heckklappenöffnung und den niedrigen Ladeboden ist der Kofferraum leicht zu beladen. Beim Einladen müssen 60 cm, zum Ausladen muss überhaupt keine Kante überwunden werden. Die Heckklappe schwingt 1,93 m nach oben und gibt eine sehr große Öffnung frei. Das Format des Gepäckraums ist fast rechteckig und deswegen sehr praktisch, nur die Rückenlehnen dürften etwas senkrechter stehen. Um nach vorn gerutschte Gegenstände erreichen zu können muss man allerdings in den Kofferraum steigen.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

+ Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und lässt sich mühelos vorklappen. Der Klappmechanismus funktioniert einfach und kann von vorn und von hinten bedient werden. Bei Aufrichten der Lehnen muss man darauf achten, dass die Gurte nicht eingeklemmt werden, Beschädigungsgefahr besteht dabei aber nicht.

– Für kleine Gegenstände sind keine vernünftigen Ablagemöglichkeiten vorhanden.

1,7

## INNENRAUM

1,7

### Bedienung

**+** Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad ist optimal anpassbar, der Ganghebel ist bei Verwendung der Armlehne etwas tief angebracht. Zwar unbeleuchtet aber gut erreichbar ist das Zündschloss.

Scheibenwischer und Fahrlicht werden per Sensor aktiviert. Optimal gelöst ist der Drehschalter für die Außenbeleuchtung und die daneben liegenden Tasten für die Nebellampen. Die Klimaanlage ist gut positioniert und einfach zu bedienen. Die Drehringe sind aber schlecht greifbar und die Anzeige im Display zu klein. Vorbildlich ist die Beleuchtung der Bedienelemente. Durch das Facelift ist nicht nur das Bedienteil der Klimaanlage, sondern auch das Navigationsystem/Radio lobenswert nach oben gerutscht. Das Navi kann per Touchscreen, Lenkradtasten und Sprachsteuerung bedient werden, bedarf aber gewisser Einarbeitungszeit. Der Klang des Ford Premium-Sound-Systems ist lobenswert. Alle Fensterheber haben eine Antippautomatik. Ungewöhnlich ist eine Mischung aus elektrischer und mechanischer Sitzeinstellung, die aber bis auf das schwergängige Drehrad der Rückenlehneneinstellung gut funktioniert. Der Bordcomputer zeigt u.a. Momentan- und Durchschnittsverbräuche an. Es gibt genügend Ablagen, die Türtasche reicht in der Größe sogar für große Wasserflaschen. Außerdem gibt es Cupholder, zwei Fächer in der Mittelarmlehne und ein Brillenfach am Dachhimmel. Auch das Handschuhfach ist geräumig. Die Instrumente sind gut ablesbar, nur das Display ist etwas irreführend. Auf allen Plätzen sind Leseleuchten vorhanden. Der Tempomat ist Serie.

**-** Um die Sitzheizung in Betrieb zu nehmen, muss die Heizstufe umständlich, durch mehrfaches Betätigen des Tasters, ausgewählt werden. Das Lenkrad ist mit Funktionen überladen. Für die hinteren Passagiere fehlen Ablagen. Der Fahrer kann die Motortemperatur nicht kontrollieren. Die Kraftstoffanzeige pendelt und liefert dadurch einen unpräzisen Messwert. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Die Lordosenstützen der Vordersitze sind schlecht zu bedienen, die breite Mittelarmlehne stört beim Anschnallen.



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

1,4

### Raumangebot vorne\*

**+** Große Innenbreite und üppige Kopffreiheit sorgen für ein großzügiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für 1,99 m große Personen einstellen.

2,1

### Raumangebot hinten\*

Auf der Rücksitzbank sind zwei vollwertige Plätze und ein Notsitz vorhanden.

**+** Sind die vorderen Sitze auf Personen mit 1,85 m Körpergröße eingestellt, so können hinten noch Passagiere mit 1,98 m bequem sitzen. Kopffreiheit und Innenbreite sind großzügig. Auch das subjektive Raumempfinden ist gut, nur die hohe Scheibenlinie gibt ein Gefühl der Enge.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,98 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

## 2,3 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Mondeo ist ausgewogen, tendenziell straff aber trotzdem komfortabel. Kurze Wellen und Einzelhindernisse werden gut ausgebügelt, auf langen Wellen tendiert der Kombi kaum zum Schwingen. Eine gewisse Stuckerneigung ist aber schon vorhanden. Die Karosseriebewegungen halten sich auch bei Kurvenfahrt in Grenzen.

### 2,2 Sitze

⊕ Die Vordersitze sind gut ausgeformt und haben Lordosenstützen, die allerdings nicht in der Höhe einstellbar sind. Um besseren Seitenhalt zu bieten dürften die Seitenteile der Sitze etwas fester sein. Der Fahrer sitzt entspannt und bequem, nur die Sitzfläche ist etwas kurz geraten. Auf den Stoffbezügen neigt man auch im Sommer kaum zum Schwitzen. Alle Plätze sind straff und bequem gepolstert. Vorne wie hinten sind die Lehnen hoch, auf den vorderen Plätzen verjüngen sie nach oben aber sehr früh. Auch die Rücksitzbank ist gut ausgeformt, die Lehnen unterstützen den Rücken aber etwas unnatürlich. Auf den hinteren Plätzen ist man auch für eine lange Reise gut gerüstet.

⊖ Am Beifahrersitz lässt sich weder die Sitzhöhe noch die Neigung der Sitzfläche einstellen.

### 2,2 Innengeräusch

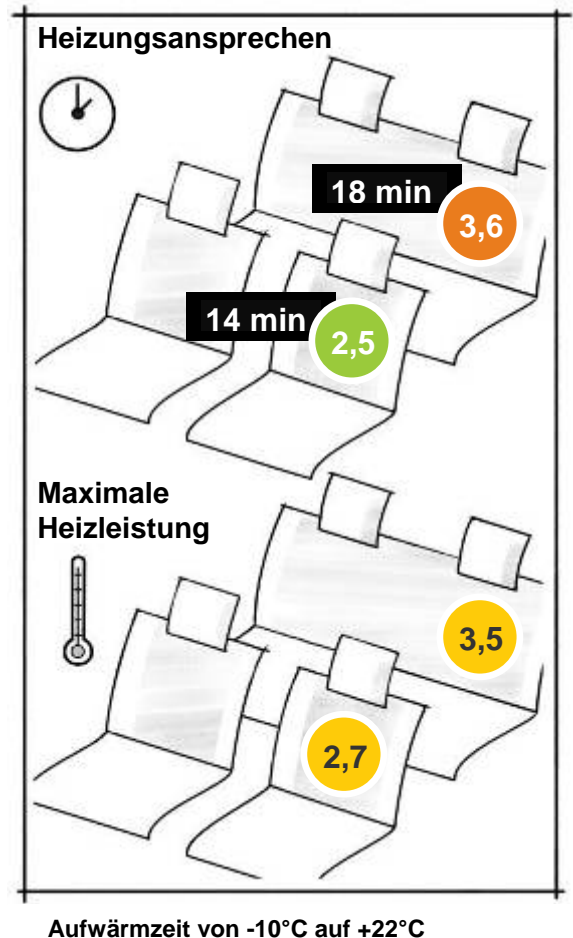
⊕ Mit 68,2 dB(A) liegt das Innengeräusch auf einem angenehm niedrigen Niveau. Die Insassen werden durch keinerlei Fahrgeräusche unangenehm beeinträchtigt.

### 2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer). Die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, es kann aber jeder Bereich einzeln angewählt werden. Die Heizleistung und das Ansprechen der Heizung sind im Fond nur durchschnittlich. Bis eine Wohlfühltemperatur von 22° C erreicht ist müssen sich die Passagiere 18 Minuten gedulden.

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik regelt die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt. Auf den vorderen Plätzen funktioniert die Heizung gut. Nach 14 Minuten herrscht 22° C Lufttemperatur. Per Luftgütesensor wird die Umluftfunktion automatisch aktiviert.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht komplett geöffnet werden.



---

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

---

### 2,4 Fahrleistungen\*

⊕ Der Zweiliter-Diesel mit 103 kW/140 PS verleiht dem Mondeo souveräne Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang (volle Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert er in nur 6,4 Sekunden. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang liefern gute Ergebnisse. Erst im sechsten Gang ist der Ford weniger elastisch.

---

### 2,5 Laufkultur

⊕ Dass man von einem Vierzylinder-Diesel im Innenraum Vibrationen wahrnimmt, das ist keine Überraschung. Sie halten sich aber in tolerierbaren Grenzen. Zum Brummen oder Dröhnen neigt der Selbstzünder nicht.

---

### 1,7 Schaltung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe lässt sich präzise schalten, die mögliche Schaltgeschwindigkeit ist hoch. Auch die Schaltwege sind nicht zu lang. Selbst bei noch rollendem Fahrzeug lässt sich der Rückwärtsgang geräuschfrei einlegen - er ist synchronisiert. Eine Gangempfehlung unterstützt den Fahrer dabei einen Kraftstoff sparenden Drehzahlbereich anzustreben.

---

### 1,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei 130 km/h (Autobahnrichtgeschwindigkeit) dreht der Motor im höchsten Gang mit gerade mal 2.200 Touren. Das spart auf langen Strecken Kraftstoff.

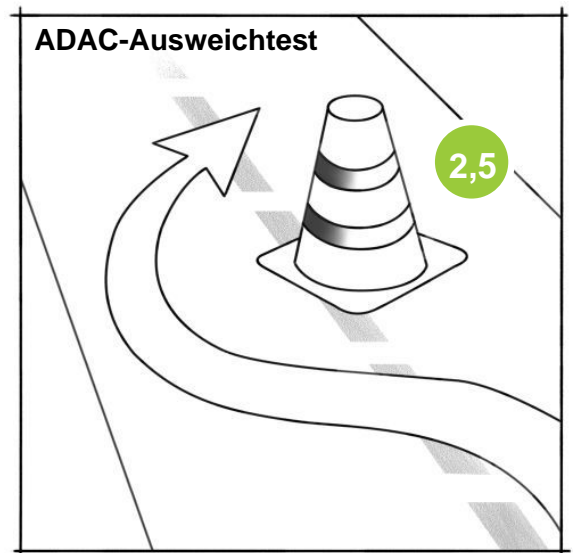
---

## 2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

---

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Einen plötzlichen Lenkimpuls verzeiht der Kombi mit einem gutmütigen Nachpendler. Der Geradauslauf ist gut. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt er sich tendenziell übersteuernd, das ESP greift spät ein und lässt einen hohen Schwimmwinkel zu. Die serienmäßige Traktionskontrolle sorgt für guten Vortrieb bei weniger griffigem Untergrund.



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.

## 1,7 Kurvenverhalten

⊕ In schnell gefahrenen Kurven zeigt sich der Wagen sanft untersteuernd, für ungeübte Fahrer ein sicheres Fahrgefühl. Provoziert man durch Gaswegnehmen einen Lastwechsel, so drückt der Mondeo gut kontrollierbar mit dem Hinterteil nach außen. Gefährliche Situationen werden durch ESP verhindert.

## 2,4 Lenkung\*

⊕ Selbst bei hohem Tempo reagiert das Fahrzeug schnell auf Kurskorrekturen am Lenkrad. Die Hinterachse baut schnell Seitenführung auf. Die Lenkung ist präzise und gibt gute Rückmeldung an den Fahrer. Der Kraftaufwand beim Rangieren ist trotz der direkten Übersetzung angenehm gering.

⊖ Ein Wendekreis von 12,1 Meter ist nicht akzeptabel.

## 2,9 Bremse

Bei Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich 39 m notwendig (Mittel aus 10 Messungen, halbe Beladung, Reifen: Good Year Efficient Grip 95 W).

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren.

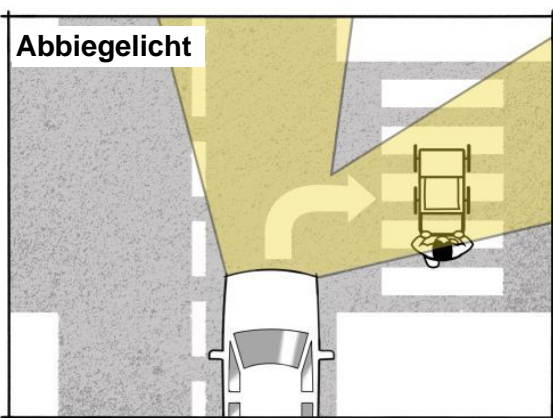
## 2,1 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Adaptiv mitlenkende Scheinwerfer kosten Aufpreis (nicht in Verbindung mit Xenonscheinwerfer erhältlich), genau so wie die Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht. Ein Reifenfülldruckkontrollsystem findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Rückstrahler warnen in geöffneten Türen. Die LED-Bremslichter sind für den nachfolgenden Verkehr hervorragend zu erkennen (pulsieren bei starken Bremsungen). Moderne Assistenzsysteme wie Spurhalte- und Totwinkelassistent sind optional bestellbar.

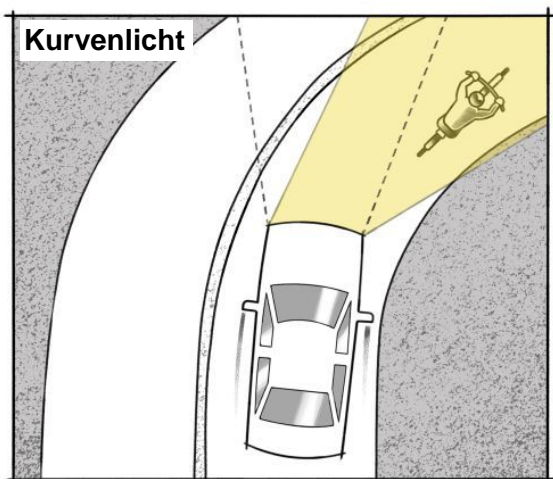
### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Beim ADAC-Crashtest erreicht der Mondeo 35 von 36 Punkten (Test mit Modell vor Facelift). Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit.



Abbiegelicht

Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Kurvenlicht

Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

Er besitzt eine umfangreiche Sicherheitsausstattung: Front-, Seiten-, Vorhang- und Knieairbags (Fahrer) sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer vorne und eine spezielle Teleskoplenksäule, die sich beim Aufprall nach vorne schiebt. Akustische Gurtwarner alarmieren den Fahrer und den Beifahrer bei vergessenen Angurten. Vorne sind die Kopfstützen für ca. 1,85 m große Personen hoch genug, da sie reaktiv sind, schützen sie bei einem Heckaufprall optimal. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man hohe Zugkräfte aufbringen, um nach einem Unfall Türen zu öffnen.

⊖ Warndreieck und Verbandmaterial haben keine fest definierten Halter. Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, reichen höchstens für ca. 1,75 m große Mitfahrer.

## 2,2 Kindersicherheit

Serienmäßig ist der beifahrerseitige Frontairbag nicht abschaltbar. Man kann sich aber beim autorisierten Fordhändler den Schalter nachrüsten lassen, dann sind auch auf diesem Sitz rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt.

⊕ Beim ADAC-Crashtest erreicht der Mondeo 39 von 49 Punkten (Test durchgeführt mit Modell vor Facelift). Auf den hinteren Außenplätzen lassen sich alle gängigen Kindersitze sicher befestigen. Durch die hinteren Türen und die festen Gurtschlösser gestaltet sich dies auch nicht besonders schwer. Auf diesen Plätzen ist auch das genormte ISOFIX-System inklusive Ankerhaken verbaut. Die Fensterschließkräfte sind gering, ein zuverlässiger Einklemmschutz ist vorhanden. Das senkt vor allem das Verletzungsrisiko bei Kindern.

## 3,1 Fußgängerschutz

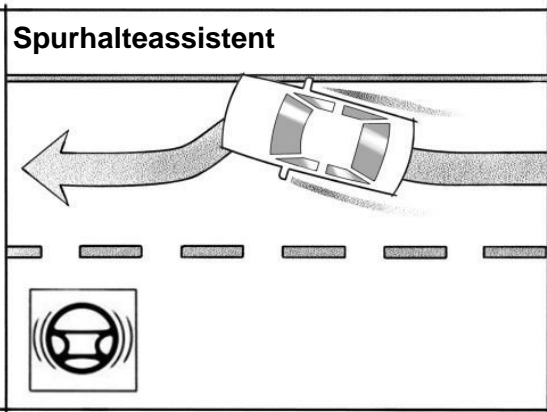
Beim simulierten Fußgängerunfall schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab (18 von 36 Punkten). Der Test wurde mit dem Modell vor Facelift durchgeführt, sollte aber aufgrund der geringen Änderungen an der Frontpartie vergleichbar sein. Die vorderen und seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch zu aggressiv.

## 2,0 UMWELT/ECOTEST

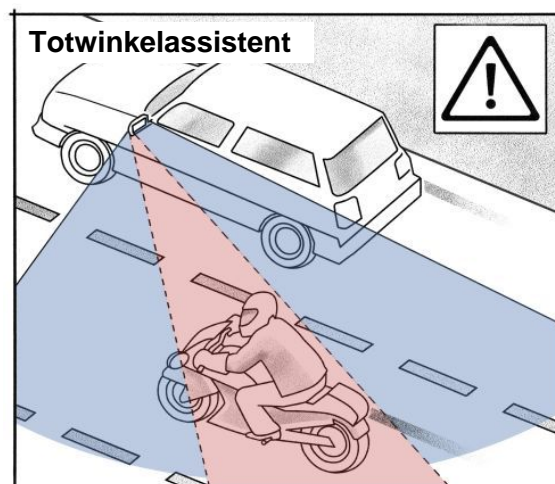
### 2,2 Verbrauch/CO2\*

⊕ Der durchschnittliche Testverbrauch ist insgesamt niedrig: 5,5 l Diesel auf 100 km. Innerorts sind es 6,6 l, außerorts 4,4 l und auf der Autobahn 6,1 l auf 100 km. CO2 stößt er dabei 144 g/km aus und erhält im ADAC EcoTest 38 Punkte.

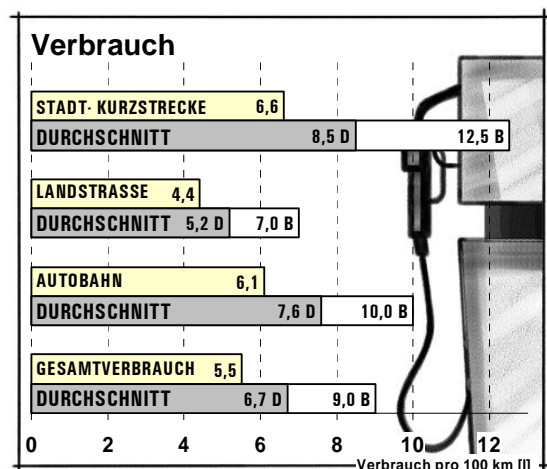
Ford Mondeo Turnier  
2.0 TDCi Titanium (DPF)



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.



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



---

1,7

## Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Die gesundheitsschädigenden Dieselrußpartikel werden von einem geschlossenen Filtersystem sicher von der Umwelt fern gehalten. Im ADAC EcoTest erhält der Mondeo in der Schadstoffwertung 43 Punkte, insgesamt 81 Punkte und somit vier Sterne.

---

3,0

## WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

1,2

### Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein geringer Verbrauch von günstigem Dieselmotorkraftstoff sorgt für niedrige Betriebskosten.

---

2,9

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße noch auf einem relativ niedrigen Niveau. Seit September 2007 gewährt nun auch Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen sowie teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

---

2,8

### Wertstabilität\*

Dem praktischen Kombi wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Werterhalt prognostiziert. Er kämpft in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie z. B. Audi und BMW.

---

3,6

### Kosten für Anschaffung\*

Für das praktische und sparsame Auto muss man einen Grundpreis von 31.850 € in Kauf nehmen. Das Wichtigste ist dann bereits an Bord. Assistenzsysteme wie Totwinkelassistent, Abstandsregelung, Fernlichtassistent etc. wollen aber extra bezahlt werden.

---

3,2

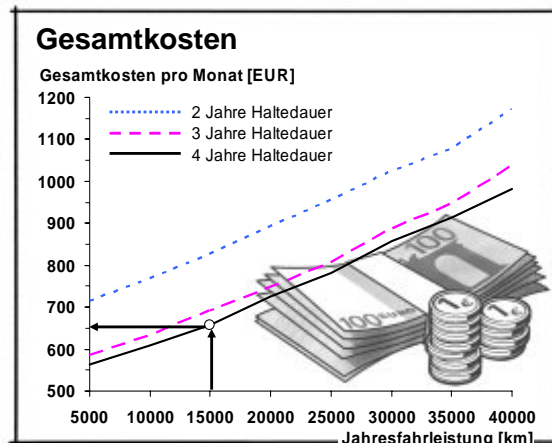
### Fixkosten\*

Nur im Mittelfeld landet der Mondeo bei den Fixkosten. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 228 €. Kfz-Haftpflicht und Vollkasko sind durchschnittlich teuer.

⊖ Sehr kostenintensiv zeigt sich die Kfz-Teilkaskoversicherung.

## 3,2 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten sind durchschnittlich hoch. Sowohl Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten als auch der monatliche Wertverlust liegen im Mittelfeld. Auch die günstigen Betriebskosten können nicht verhindern, dass der Mondeo im Mittelfeld landet.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 657 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	2.0	1.6 EcoBoost	2.0 EcoBoost	2.0 EcoBoost	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.2 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1999	4/1596	4/1976	4/1976	4/1560	4/1997	4/2179
Leistung [kW(PS)]	88(120)	107(145)	118(160)	149(203)	176(240)	85(115)	120(163)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	159/4000	185/4500	240/n.b.	300/1750	340/1750	270/n.b.	340/2000	420/1750
0-100 km/h[s]	12,6	10,3	9,6	8,2	7,8	n.b.	9,1	8,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	190	205	210	227	241	190	215	225
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	8,3 S	6,8 S	8,1 S	8,1 S	5,1 D	5,5 D	6,3 D
CO2 [g/km]	159	184	149	179	179	129	139	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/20/18	14/21/20	14/21/20	15/23/23	14/24/23	17/21/22	18/24/24	18/24/24
Steuer pro Jahr [Euro]	110	168	90	158	158	170	228	287
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	614	676	651	764	812	595	662	746
Preis [Euro]	24.200	26.800	27.750	32.850	35.100	26.950	30.800	34.600

#### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

#### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

#### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 G = Erdgas

## DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	103 kW (140 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12 m
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>6,4 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,1 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,6/ 4,4/ 6,1 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / <b>144g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4830/1886/1466 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1620 kg/670 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>540 l/925 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1270 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>104 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>59 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>91 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>403 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>657 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/21/22
Grundpreis	31.850 Euro

## NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 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 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



familien-  
freundlich

gute Zu-  
ladenög-  
lichkeit

komfort-  
betont

gute  
Sicherheit

fahraktiv

lang-  
strecken-  
tauglich

wirt-  
schaftlich

Ford Mondeo Turnier  
2.0 TDCi Titanium (DPF)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Kurvenlicht)	ab 465°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	495 Euro°
Rückfahrkamera (nur mit Navi Plus)	890 Euro°
Abstandsregelung, elektronisch	980 Euro
Automatikgetriebe (Ford PowerShift)	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent (Technologie-Paket)	820 Euro
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht (inkl. Abbieglicht)	465 Euro
LED-Rückleuchten	Serie
Parkhilfe, elektronisch (vorne und hinten)	505 Euro°
Reifendruckkontrolle	205 Euro
Spurassistent (Technologie-Paket)	820 Euro
Tempomat	Serie
Xenonlicht	960 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik (2-Zonen)	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	ab 1.610°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	650 Euro
Lackierung Metallic	620 Euro°
Schiebe-Hubdach	815 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,1

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,1</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,3</b>
Verarbeitung	2,5	Fahrstabilität	2,2
Sicht	2,7	Kurvenverhalten	1,7
Ein-/Ausstieg	3,0	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	0,6	Bremse	2,9
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,4	<b>Sicherheit</b>	<b>2,1</b>
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
<b>Innenraum</b>	<b>1,7</b>	Passive Sicherheit - Insassen	1,8
Bedienung	1,7	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,4	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	2,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,0</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,2
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Schadstoffe	1,7
Federung	2,2		
Sitze	2,2	<b>WIRTSCHAFTLICHKEIT</b>	<b>3,0</b>
Innengeräusch	2,2	Betriebskosten*	1,2
Klimatisierung	2,4	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,9
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>	Wertstabilität*	2,8
Fahrleistungen*	2,4	Kosten für Anschaffung*	3,6
Laufkultur	2,5	Fixkosten*	3,2
Schaltung	1,7	Monatliche Gesamtkosten*	3,2
Getriebeabstufung	1,1		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest