



## Ford Mondeo 1.6 EcoBoost Start/Stop Titanium

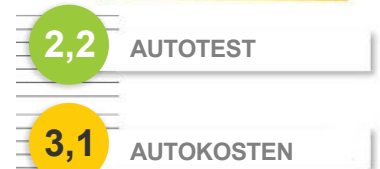
Fünftürige Schräghecklimousine der Mittelklasse (118 kW / 160 PS)

Der Mondeo ist in die Jahre gekommen, selbst das Facelift-Modell ist nun seit fast zwei Jahren auf dem Markt. Alt aussehen tut er deswegen noch nicht - weder optisch noch technisch. Die praktische Schrägheck-Limousine bietet vor allem auf den vorderen Plätzen viel Raum. Auch der Kofferraum ist großzügig bemessen. Der Wagen ist bis auf wenige Ausnahmen sehr bedienungsfreundlich. Neben einer Vielzahl aktiver Sicherheitssysteme, die aber leider zum Großteil optional bestellt werden müssen, überzeugt der Mondeo mit einem hervorragenden Crashverhalten. Der 1,6 Liter-Turbobenziner mit 118 kW/160 PS läuft ruhig und sorgt für gute Fahrleistungen. Verbrauchsrekorde stellt er allerdings nicht auf. Mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 6,6 Litern auf 100 Kilometern liegt der Mondeo beim ADAC EcoTest nur im Mittelfeld seiner Klasse. Vier Sterne erhält er aber trotzdem. Der Ford Mondeo 1.6 EcoBoost Titanium kostet mindestens 29.450 Euro. Viele sinnvolle Optionen, wie z. B. Spurhalte- und Totwinkelassistent, müssen extra gekauft werden - zu saftigen Aufpreisen. **Karosserievarianten:** Kombi (Turnier). **Konkurrenten:** u. a.: Alfa 159, Audi A4, BMW 3er, Opel Insignia, VW Passat.

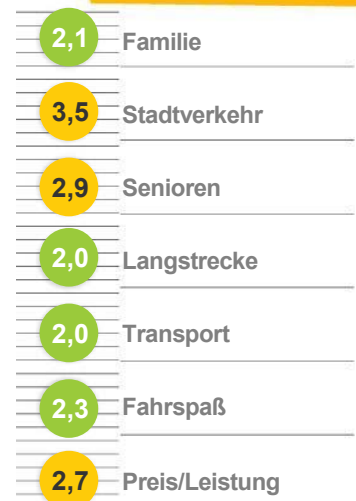
- +** großer Kofferraum, gutes Raumangebot vorn, präzise Schaltung, einfache Bedienung, hoher Sicherheitsstandard
- schlechte Rundumsicht, Xenon- nicht mit Kurvenlicht, großer Wendekreis, hohe Betriebskosten



### ADAC-URTEIL



### Zielgruppencheck



2,4

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### 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 in die Klappe integriert und muss nicht separat geöffnet werden. Die Türausschnitte sind ordentlich abgedichtet, vorne sind die Schweller mit Leisten gegen Zerkratzen geschützt.

⊖ Die Hartplastikteile im Innenraum, insbesondere 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. Zum Öffnen der Motorhaube ist viel Kraft nötig, offen gehalten wird sie von einem unpraktischen Haltestab.

2,3

### Alltagstauglichkeit

⊕ Mit seinem 70 Liter-Tank kann eine Reichweite von über 1.000 Kilometern realisiert werden. Auf dem Dach können Lasten bis 75 Kilogramm transportiert werden, insgesamt dürfen 590 Kilogramm zugeladen werden. Vier Personen können im Mondeo bequem Platz nehmen, der hintere Mittelsitz sollte nur als Notsitz für kurze Strecken verwendet werden.

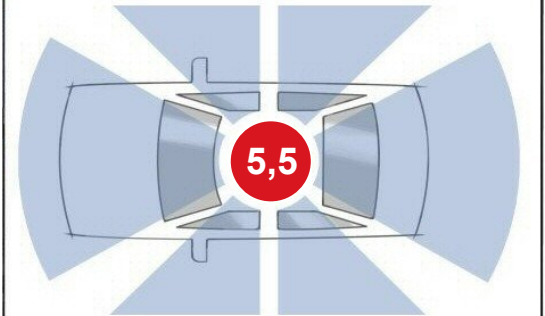
⊖ Bei der Option Ford Premium-Sound-System ist nur ein Reifenreparaturset an Bord, ein Not- oder Reserverad ist aufgrund Platzmangels nicht möglich. Wagenheber und Radmutternschüssel werden dann auch nicht beigelegt. Dem großen Fahrzeug fehlt es im innerstädtischen Verkehr etwas an Wendigkeit.

2,7

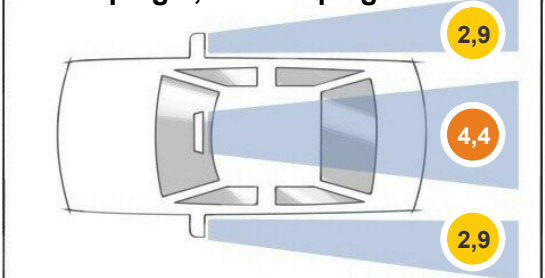
### Sicht

Die Fahrzeugenden können nur durchschnittlich abgeschätzt werden, das Ende der Motorhaube entzieht sich dem Blick des Fahrers, hinten kann das Ende des Fahrzeugs einigermaßen abgeschätzt werden. Helle Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht gibt es als Extras, nicht aber in Kombination mit dynamischem Kurvenlicht.

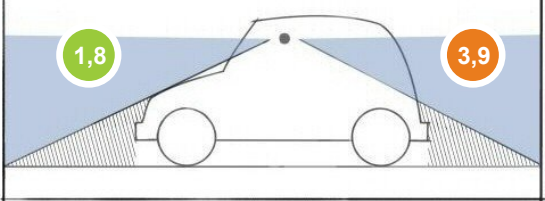
#### Rundumsicht



#### 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.



Breite Dachstützen hinten beeinträchtigen die Sicht nach schräg hinten.

⊕ 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. 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 ungünstigen Sichtverhältnissen gut erkannt.

⊖ Bei der ADAC Rundumsichtmessung stellt der Mondeo nicht zufrieden. Vor allem im hinteren Bereich ist die Sicht nach draußen stark blockiert. Die massiven C- und D-Säulen stellen ein undurchschaubares Hindernis dar. Die dazwischen angebrachten kleinen Scheiben bringen keinen Vorteil. Die hohe Heckscheibenlinie erschwert den Blick nach hinten zusätzlich. Hinter dem Fahrzeug sind, aufgrund der hohen Scheibenlinie, niedrige Hindernisse (wie z. B. spielende Kinder) kaum erkennbar. Auch im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten dürftig. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen Lichtreflexe, die von manchen Fahrern als störend empfunden werden.

2,8

## 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. Beim Optionalen schlüssellosen Zugang muss man den Schlüssel nur bei sich tragen. Ver- und entriegelt wird per Fingertipp am Türgriff (im Testwagen verbaut). Haltegriffe am Dachhimmel sind für alle außen sitzenden Passagiere vorgesehen. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen eine kurze Zeit eingeschaltet und beleuchten den Weg. In den Außenspiegeln ist eine Umfeldbeleuchtung integriert.

⊖ 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.

0,9

## Kofferraum-Volumen\*

⊕ Der Kofferraum ist groß, er fasst 525 Liter. Bei umgeklappten Rücksitzlehnen sind es sogar 950 Liter (gemessen bis zur Scheibenunterkante).



**Mit üppigen 525 l Kofferraumvolumen ist der Mondeo in der Mittelklasse absolute Spitze.**

2,9

## Kofferraum-Zugänglichkeit

Beim Beladen muss eine Ladekante in 71,5 cm Höhe überwunden werden. Sie liegt außerdem 19,5 cm über dem Kofferraumboden. Das Format des Kofferraums geht in Ordnung. Er ist nur im vorderen Bereich etwas schmal geschnitten.

⊕ Die Heckklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, die Hände bleiben sauber. Die Klappe schwingt weit auf und behindert beim Ladevorgang nicht.

⊖ Das Gepäckabteil dürfte etwas besser ausgeleuchtet sein. Klappt man die Rücksitze vor, so verhindert eine Stufe am Boden, dass man Gepäckstücke nach vorn durchschieben kann.

---

## 3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und lässt sich mühelos vorklappen. Die Sitzflächen müssen aber separat hochgeklappt werden, erst dann können die Lehnen flach gelegt werden. Beim 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.

---

## 1,8 INNENRAUM

### 1,7 Bedienung

+ Das längs- und höheneinstellbare Lenkrad ist optimal anpassbar, der Ganghebel ist bei Verwendung der Armlehne etwas tief angebracht. Der beleuchtete Startknopf ist gut sichtbar am Armaturenbrett platziert. 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. Das Radio/Navigationssystem liegt in einer angenehmen Höhe. Es kann per Touchscreen,



**Der Mondeo überzeugt durch funktionelle Bedienung und einwandfreie Verarbeitung**

Lenkradtasten und Sprachsteuerung bedient werden, bedarf aber gewisser Einarbeitungszeit. Der Klang des Ford Premium-Sound-Systems ist lobenswert, wenn auch die Tiefen etwas dominieren. Alle Fensterheber haben eine Antippautomatik. Die Sitze werden elektrisch eingestellt. Das funktioniert problemfrei, wenn auch etwas wenig Platz um die Bedienelemente vorhanden ist. Der Bordcomputer bietet alle nötigen Informationen, die Menüführung will aber erlernt werden. 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, gegen Aufpreis hält er automatisch den Abstand zum Vordermann.

– 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. Die Lordosenstützen der Vordersitze sind schlecht zu bedienen.

---

### 1,5 Raumangebot vorne\*

+ Große Innenbreite und üppige Kopffreiheit sorgen für ein großzügiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich selbst noch für 2 m große Personen einstellen.

---

## 2,4 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 hätten dahinter Passagiere mit über zwei Metern bequem Platz. Die Kopffreiheit beschränkt aber auf Personen mit knapp 1,90 m. Auch das subjektive Raumempfinden ist gut, nur die hohe Scheibenlinie gibt ein Gefühl der Enge.



**Auf den äußeren Sitzplätzen haben Personen bis 1,90 m Körpergröße noch bequem Platz. Der mittlere Sitzplatz ist zu schmal und für längere Fahrten kaum geeignet.**

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

⊖ Für den Mondeo sind keine Sitzvariationen erhältlich.

---

## 2,1 KOMFORT

---

### 2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk des Mondeo ist ausgewogen, tendenziell aber komfortabel. Kurze Wellen und Einzelhindernisse werden gut ausgebügelt, auf langen Wellen tendiert die Limousine kaum zum Schwingen. Eine gewisse Stuckerneigung ist aber schon vorhanden. Die Karosseriebewegungen halten sich auch bei Kurvenfahrt in Grenzen. Auch im langsamen Stadtverkehr schaukelt die Karosse nicht übermäßig, auf Kopfsteinpflaster tritt kein Dröhnen oder Klappern auf.

---

### 1,9 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. Die vorderen Sitze lassen sich elektrisch in Höhe und Neigung einstellen. 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 auf einer langen Reise gut untergebracht.

---

### 1,7 Innengeräusch

⊕ Mit 66,5 dB(A) liegt das Innengeräusch auf einem angenehm niedrigen Niveau. Die Insassen werden durch keinerlei Fahrgeräusche unangenehm beeinträchtigt.

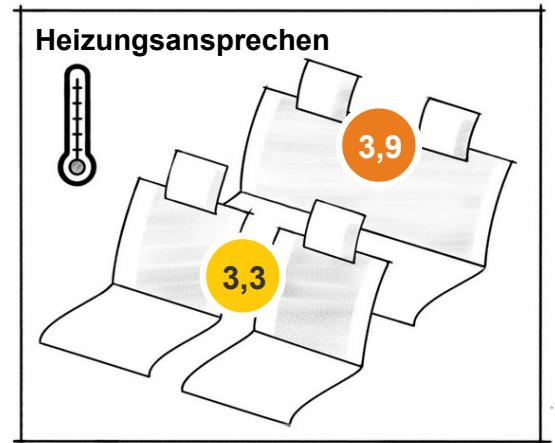
## 2,5 Klimatisierung

(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 nur durchschnittlich.

⊕ Die Zweizonen-Klimaautomatik regelt die Temperatur für Fahrer und Beifahrer getrennt. Auf den vorderen Plätzen funktioniert die Heizung gut. Per Luftgütesensor wird die Umluftfunktion automatisch aktiviert.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben können nicht komplett geöffnet werden.



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

## 2,1 MOTOR/ANTRIEB

### 2,4 Fahrleistungen\*

⊕ Der 1,6 Liter-Direkteinspritzer-Turbobenziner mit 118 kW/160 PS verleiht dem Mondeo souveräne Fahrleistungen. Den simulierten Überholvorgang (volle Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert er in nur 5,5 Sekunden. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten und im fünften Gang liefern gute Ergebnisse. Erst im sechsten Gang ist der Ford weniger elastisch.

### 2,0 Laufkultur

⊕ Nichts zu kritisieren gibt es an der Laufkultur des kleinen Ottomotors. Im Innenraum sind kaum Vibrationen zu spüren. Unangenehmes Brummen oder Dröhnen tritt nicht auf.

### 1,9 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.

### 2,0 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechs-Gang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Auch die Gesamtübersetzung ist stimmig. Bei 130 km/h (Autobahnrichtgeschwindigkeit) dreht der Motor im höchsten Gang mit 2.800 Touren.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,2 Fahrstabilität

⊕ Einen plötzlichen Lenkimpuls verzeiht die Limousine mit einem gutmütigen Nachpendler. Die Karosserie arbeitet zwar stark, zu kritischen Situationen kommt es aber nicht. Der Geradauslauf ist gut. Beim ADAC-Ausweichtest zeigt er sich tendenziell übersteuernd, das ESP greift spät ein und lässt einen hohen Schwimmwinkel zu. Werden Kurven zu schnell angegangen, so schiebt der Ford gutmütig über die Vorderräder weg. Ein Fahrverhalten, das vor allem ungeübten Fahrern entgegenkommt.

### 2,5 Lenkung\*

⊕ Das Fahrzeug reagiert 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 angenehm gering.

⊖ Ein Wendekreis von 12 Meter ist nicht akzeptabel.

### 2,1 Bremse

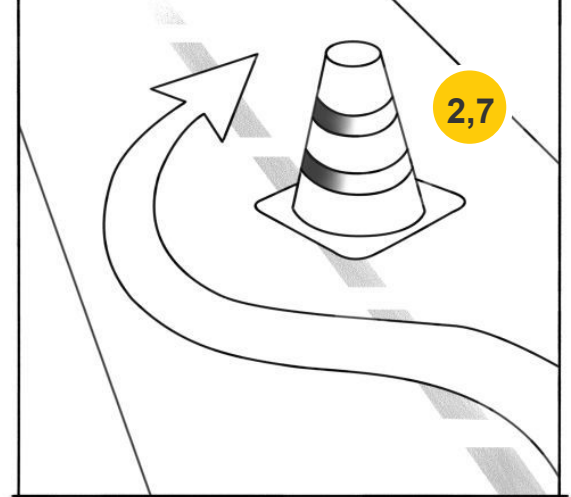
⊕ Bei Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind durchschnittlich 36,6 m notwendig (Mittel aus zehn Messungen, halbe Beladung, Reifen: Good Year Efficient Grip 95 W der Größe 215/50 R17). Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren.

## 2,0 SICHERHEIT

### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

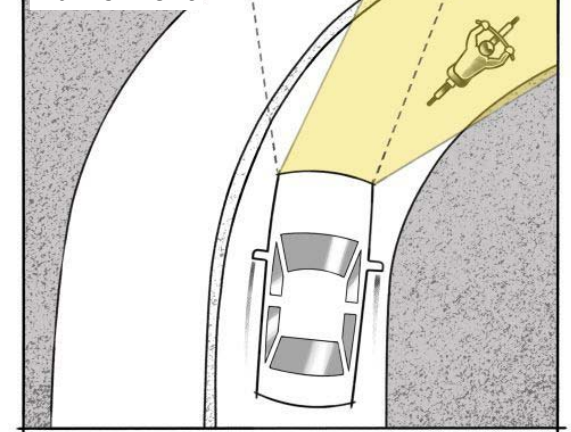
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit dem elektronischen Stabilitätsprogramm ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Adaptiv mitlenkende Scheinwerfer kosten Aufpreis (nicht in Verbindung mit Xenonscheinwerfer erhältlich), genau so wie die Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht. Ein Reifenfülldruckkontrollsystem findet sich ebenfalls in der Aufpreisliste. Rückstrahler warnen in geöffneten Vordertüren. Die LED-Bremslichter sind für den nachfolgenden Verkehr hervorragend zu erkennen (pulsieren bei starken Bremsungen). Moderne Assistenzsysteme wie Spurhalte- und Totwinkelassistent und auch ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind optional bestellbar. Der Motor kann nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen des Fahrzeugs verhindert wird.

### ADAC-Ausweichtest



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.

### Kurvenlicht



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

## 1,6 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. Er besitzt eine umfangreiche Sicherheitsausstattung: Front-, Seiten-, Vorhang- und Knieairbags (Fahrer) sowie Gurtstraffer inkl. Kraftbegrenzer vorne und eine spezielle Teleskoplenksäule, die sich beim Aufprall nach vorne schiebt. Akustische Gurtwarner alarmieren den Fahrer und den Beifahrer bei vergessenem Angurten. Vorne sind die Kopfstützen für ca. 1,85 m große Personen hoch genug. Da sie reaktiv sind, schützen sie bei einem Heckaufprall optimal. Auf den hinteren Plätzen sind die Kopfstützen für Mitfahrer bis 1,75 m ausgelegt. An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich nach einem Unfall sehr hohe Zugkraft aufbringen.

**-** Warndreieck und Verbandmaterial haben keine fest definierten Halter.

## 2,4 Kindersicherheit

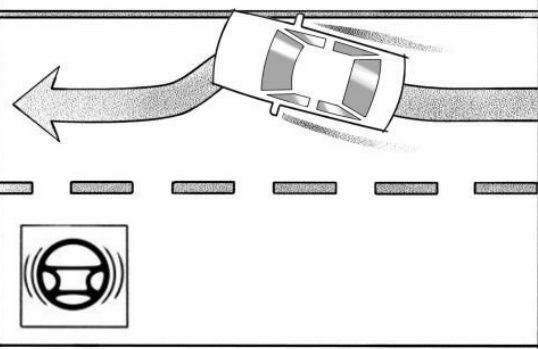
Serienmäßig ist der beifahrerseitige Frontairbag nicht abschaltbar. Man kann sich aber beim autorisierten Fordhändler den Schalter nachrüsten lassen, dann sind auch auf diesem Sitz rückwärtsgerichtete Babyschalen erlaubt.

**+** 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

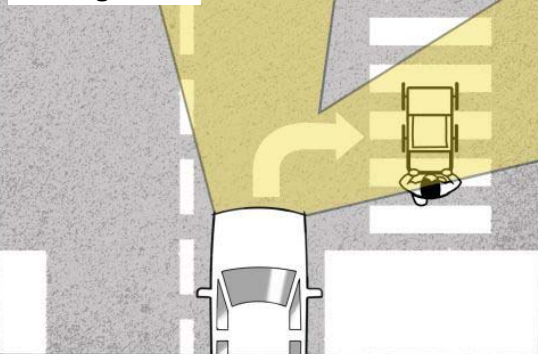
Beim simulierten Fußgängerunfall schneidet der Wagen mit zwei von vier Sternen durchschnittlich ab (18 von 36 Punkten). Der Test wurde mit dem Modell vor Facelift durchgeführt, sollte aber aufgrund der geringen Änderungen an der Frontpartie vergleichbar sein. Die vorderen und seitlichen Bereiche der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

### Spurhalteassistent



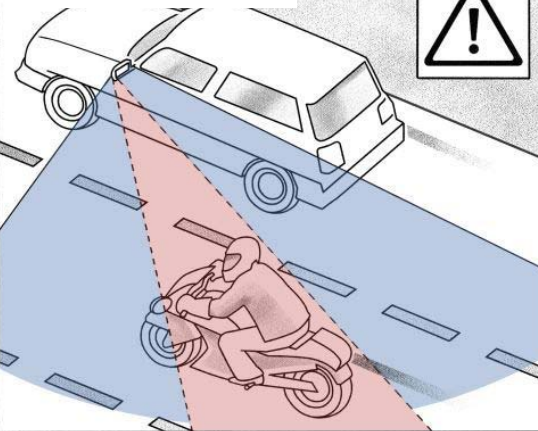
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

### 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.

### Totwinkelassistent



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.



## 2,4 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Testverbrauch ist insgesamt akzeptabel: 6,6 l Super auf 100 km. Innerorts sind es 7,9 l, außerorts 5,8 l und auf der Autobahn 7 l auf 100 km. CO<sub>2</sub> stößt er dabei 180 g/km aus und erhält im ADAC EcoTest 29 Punkte.

### 1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering. Im ADAC EcoTest erhält der Mondeo in der Schadstoffwertung 44 Punkte, insgesamt 73 Punkte und somit vier Sterne.

## 3,1 AUTOKOSTEN

### 4,2 Betriebskosten\*

⊖ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein nur durchschnittlicher Verbrauch von nicht gerade billigem Superkraftstoff sorgt im Klassenumfeld für hohe Betriebskosten.

### 2,2 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine Wartung - alle 40.000 km oder zwei Jahre eine große Inspektion fällig. Der 1,6 Liter-Benziner besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

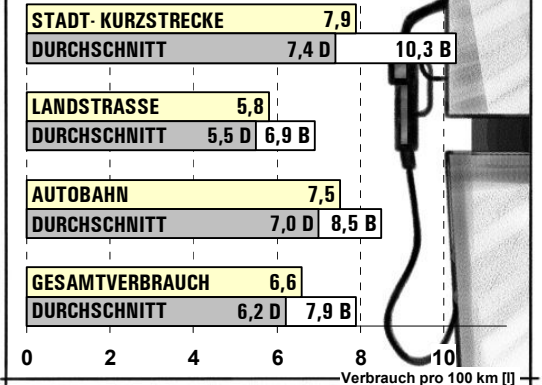
⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung. Die Kosten für den Reifenersatz sind niedrig und die Preise für die Werkstattstunde bewegen sich noch in einem moderaten Bereich.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich.

### 4,7 Wertstabilität\*

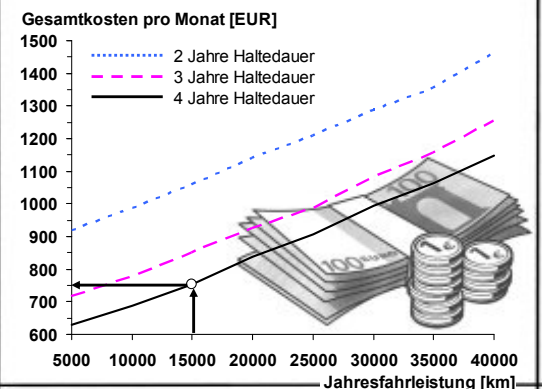
⊖ Dem Mondeo wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur mäßiger Werterhalt prognostiziert. Ein Modellwechsel rückt näher, außerdem kämpft er in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie z. B. Audi und BMW.

### Verbrauch



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

### Gesamtkosten



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 754 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## 2,7 Kosten für Anschaffung\*

Für den Ford Mondeo 1.6 EcoBoost Titanium muss man einen Grundpreis von 29.450 € in Kauf nehmen. Das Wichtigste ist dann bereits an Bord. Assistenzsysteme wie Totwinkelassistent, Abstandsregelung, Fernlichtassistent etc. wollen aber extra bezahlt werden. So sind weitere 3.920 Euro an Optionen nötig, um das ADAC Standard-Ausstattungslevel in dieser Klasse zu erreichen.

## 3,0 Fixkosten\*

Nur im Mittelfeld landet der Mondeo bei den Fixkosten. Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 110 €. Kfz-Haftpflicht und Vollkasko sind relativ teuer, die Teilkaskoversicherung zeigt sich hingegen erschwinglich.

## 2,9 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten sind durchschnittlich hoch. Die hohen Betriebskosten gleichen die günstigen Werkstatt- und Reifenpreise wieder aus. Der hohe prozentuale Wertverlust wird durch den akzeptablen Anschaffungspreis etwas abgemildert. Und die Fixkosten liegen im Mittelfeld.

### WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	2.0	2.0 EcoB.	2.0 EcoB.	1.6 TDCi (DPF)	2.0 TDCi (DPF)	2.0 TDCi (DPF)	2.2 TDCi (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1999	4/1999	4/1999	4/1560	4/1997	4/1997	4/2179
Leistung [kW(PS)]	88(120)	107(145)	149(203)	176(240)	85(115)	103(140)	120(163)	147(200)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	159/4000	185/4500	300/1750	340/1750	270/1750	320/1750	340/2000	420/1750
0-100 km/h[s]	12,3	9,9	7,6	7,3	11,9	9,5	8,9	8,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	195	210	238	250	190	210	220	230
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	6,7 S	7,9 S	7,6 S	7,6 S	4,9 D	4,9 D	4,9 D	6,0 D
CO2 [g/km]	156	184	176	176	129	129	129	159
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/22/15	19/22/16	19/24/23	19/24/23	19/22/22	19/22/22	17/23/24	17/23/24
Steuer pro Jahr [Euro]	124	188	172	172	190	228	228	307
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	725	787	826	871	710	724	754	813
Preis [Euro]	23.950	26.550	30.500	32.750	26.700	27.950	30.550	33.500

#### 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 B	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1596 ccm
Leistung	118 kW(160 PS)
bei	n.b. U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>12/11,95 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	215 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	<b>5,5 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,6 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	6,4 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>6,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>7,9/ 5,8/ 7,5 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	149g/km/ <b>180g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>66,5dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4784/1886/1460 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl.Außenspiegel)	<b>2100 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1560 kg/590 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>525 l/950 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1600 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	70 l
Reichweite	<b>1060 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>149 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>56 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>92 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>457 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>754 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/22/16
Grundpreis	29.450 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2012 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.05.2012 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

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

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	Serie
Navigationssystem	1.610 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	650 Euro
Lackierung Metallic	695 Euro°
Schiebe-Hubdach	815 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

**2,2**

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,4</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,2</b>
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,2
Alltagstauglichkeit	2,3	Lenkung*	2,5
Sicht	2,7	Bremse	2,1
Ein-/Ausstieg	2,8	<b>Sicherheit</b>	<b>2,0</b>
Kofferraum-Volumen*	0,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,9	Passive Sicherheit - Insassen	1,6
Kofferraum-Variabilität	3,2	Kindersicherheit	2,4
<b>Innenraum</b>	<b>1,8</b>	Fußgängerschutz	3,1
Bedienung	1,7	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,4</b>
Raumangebot vorne*	1,5	Verbrauch/CO2*	3,1
Raumangebot hinten*	2,4	Schadstoffe	1,6
Innenraum-Variabilität	4,0		
<b>Komfort</b>	<b>2,1</b>		
Federung	2,1	<b>AUTOKOSTEN</b>	<b>3,1</b>
Sitze	1,9	Betriebskosten*	4,2
Innengeräusch	1,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	2,2
Klimatisierung	2,5	Wertstabilität*	4,7
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,1</b>	Kosten für Anschaffung*	2,7
Fahrleistungen*	2,4	Fixkosten*	3,0
Laufkultur	2,0	Monatliche Gesamtkosten*	2,9
Schaltung	1,9		
Getriebeabstufung	2,0		

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