



Ford Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse
(118 kW / 160 PS)

Der neue Ford Mondeo präsentiert sich nicht nur im neuen Design, sondern auch mit neuen komfort- und sicherheitssteigernden Assistenzsystemen. So können beispielsweise ein adaptives Fahrwerk oder Massagesitze vorn geordert werden. Systeme wie der Spurhalte- und Fernlichtassistent sowie ein Müdigkeitswarner und Verkehrsschildassistent sind beim Titanium bereits ab Werk an Bord. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Notbremssystem und ein Totwinkelwarner sind ebenso gegen Aufpreis erhältlich wie ein City-Notbremssystem. Optional sind für die äußeren Rücksitze Gurtairbags erhältlich, die bei Bedarf aufgeblasen werden. Ein weiteres Highlight ist das optionale LED-Licht mit variabler Lichtverteilung sowie Kurven- und Abbiegelichtfunktion. Der im Testwagen verbaute 1,5-l-Basisbenziner leistet dank Turboaufladung maximal 160 PS. Die Kraftentfaltung des Aggregats ist angenehm gleichmäßig und das Ergebnis bei den Fahrleistungsmessungen gut. Im ADAC EcoTest fällt der Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter Super auf 100 Kilometer durchschnittlich aus. Punkten kann der Kombi beim Platzangebot, das vorn wie hinten großzügig bemessen ist. Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus, und auch die zulässige Zuladung von 630 Kilogramm ist üppig. Der getestete Mondeo Turnier entspricht jedoch nicht in allen Punkten dem Serienfahrzeug. So war im Testwagen vorn eine Doppelverglasung verbaut, die für das Serienmodell nicht erhältlich ist. Mit dem Design-Paket II erhält man u. a. einen schlüssellosen Zugang, und mit dem Komfort-Paket das interaktive Fahrwerk (beides nicht im Testwagen). Der Grundpreis des Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium beträgt 31.150 Euro. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Audi A4, BMW 3er, Mazda 6, Mercedes C-Klasse, Opel Insignia, Volvo V60, VW Passat.

- +** gute Verarbeitung, sehr gutes LED-Licht (optional), hohes Sicherheitsniveau, gutes Platzangebot, großer Kofferraum, hohe Zuladung
- niedrige Kopfstützen im Fond, mit Gurt-Airbags im Fond eingeschränkte Nutzung von Kindersitzen, großer Wendekreis, Übersteuerneigung im ADAC Ausweichetest



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

3,2 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,2 Familie

3,9 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,9 Langstrecke

1,9 Transport

2,5 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

Stand: Dezember 2014
Text: Martin Brand

- +** Verarbeitung und Finish der Karosserie hinterlassen einen guten Eindruck. Die Anbauteile sind weitgehend passgenau verbaut, die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal und das Ladeabteil ist mit kratzunempfindlichem Stoff verkleidet. Allerdings könnten die Karosseriefalze zum Teil besser versiegelt und die Seitenschwellerverkleidungen etwas stabiler montiert sein. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von Außen abgedichtet, leider fehlen den Schwellern aber Kratzschutzleisten. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Armaturen sitzen passgenau, die Dachpfosten sind mit Stoff überzogen und die Türrahmen sind komplett verkleidet. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt, Alu-Applikationen und die aufpreispflichtige Lederausstattung werten das Interieur optisch auf. Die Tankklappe ist in die Zentralverriegelung mit einbezogen, der Deckel ist in die Klappe integriert und muss nicht separat geöffnet werden. Zudem ist ein versehentliches Betanken mit falschem Kraftstoff nicht möglich. Im Fahrzeug befindet sich ein Adapter, wodurch der Mondeo auch mit einem Kanister betankt werden kann. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet. Dadurch verschmutzt der Motorraum nicht so schnell und die Aerodynamik wird zugunsten des Kraftstoffverbrauchs verbessert.
- Sowohl an den Stoßfängern als auch an den Fahrzeugflanken fehlen Schutzleisten, die bei kleinen Remplern oder unvorsichtig geöffneten Türen benachbarter Fahrzeuge den Lack schützen könnten. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen wie die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen, sind hart und kratzempfindlich.

Der Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost weist eine gute Alltagstauglichkeit auf, wenn auch die zulässige Anhängelast bei diesem Motor nur durchschnittlich ausfällt. Gebremste Anhänger dürfen bis zu einer Last von 1.250 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden.

- +** Er bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (62,5 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 975 Kilometer möglich. Die maximal zulässige Zuladung liegt mit 630 kg sehr hoch. Auf der serienmäßigen Dachreling sind Lasten bis 75 kg zulässig. Die Stützlast an der Anhängerkupplung beträgt 75 kg, somit können auch zwei schwere Räder (z. B. E-Bikes) mittels Heckträger transportiert werden. Für den Fall einer Reifenpanne ist der Mondeo Turnier serienmäßig mit einem Notrad ausgestattet, damit bleibt man mobil und es ist eine Fahrt bis zur nächsten Werkstatt möglich. Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutterenschlüssel an Bord.
- Die Notradmulde ist für die Fahrbereifung nicht groß genug, ein defektes Rad passt nicht hinein.

Der Fahrersitz ist in üblicher Höhe angeordnet, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen nur zufriedenstellend überblicken kann. Bei der ADAC Rundumsichtmessung erhält der Mondeo Turnier eine akzeptable Bewertung. Besonders eingeschränkt ist der Blick nach hinten. Hier stören die hoch angesetzte Heckscheibenunterkante sowie die nicht vollständig versenkbaren Fondkopfstützen. Die Außenspiegel bieten eine durchschnittliche Sicht auf den rückwärtigen Verkehr.

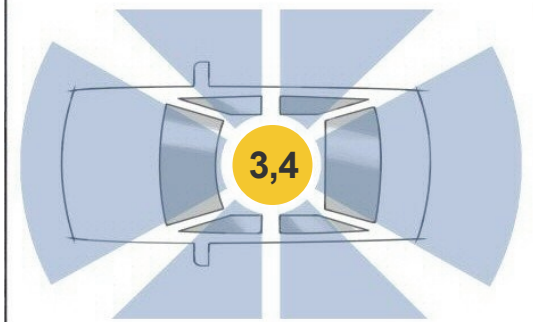
⊕ Die Karosseriemaße lassen sich insgesamt gut abschätzen. Im Sichtkapitel schneidet der Mondeo Turnier nicht zuletzt dank des aufpreispflichtigen LED-Lichts gut ab. Die adaptiven Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn sehr hell und homogen aus und passen die Ausleuchtung entsprechend der Geschwindigkeit an. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Lichtkegel kürzer und breiter, was für eine gute Ausleuchtung direkt vor dem Fahrzeug sorgt. Bei höheren Geschwindigkeiten leuchtet das Licht deutlich weiter, dafür ist der Kegel aber etwas schmaler. Zudem schwenkt es in Kurven mit und für Abzweigungen gibt es ein separates Abbiegelicht. Zusammen mit dem serienmäßigen Fernlichtassistenten sorgt das Lichtsystem für eine ausgezeichnete Fahrbahnausleuchtung. Bei störendem Scheinwerferlicht anderer Verkehrsteilnehmer blenden der Innenspiegel und der fahrerseitige Außenspiegel (in Verbindung mit dem Toter-Winkel-Assistent) automatisch ab. Darüber hinaus besitzen beide Außenspiegel zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern. Niedrige Hindernisse lassen sich vor dem Fahrzeug gut wahrnehmen. Beim Rangieren helfen optionale Parksensoren mit optischer und akustischer Warnung an Front und Heck. Gegen weiteren Aufpreis ist auch eine Rückfahrkamera mit Hilfslinien erhältlich. Darüber hinaus kann ein Einpark-Assistent geordert werden, der das Fahrzeug selbstständig in Längs- und Querlücken lenkt, der Fahrer muss nur die Geschwindigkeit regulieren. Bei parallel zur Fahrbahn liegenden Lücken kann der Assistent auch beim Ausparken helfen (alle Systeme im Testwagen). Die Helfer sind sinnvoll für Personen, die beim Einparken Probleme haben. Die Scheibenwischer sind außen an den A-Säulen angelenkt und besitzen dadurch einen großen Wirkbereich.

⊖ Der Innenspiegel bietet nur ein kleines Sichtfeld nach hinten. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich nur schlecht wahrnehmen, da die Heckscheibenunterkante hoch angesetzt ist. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge irritierende Lichtreflexe.

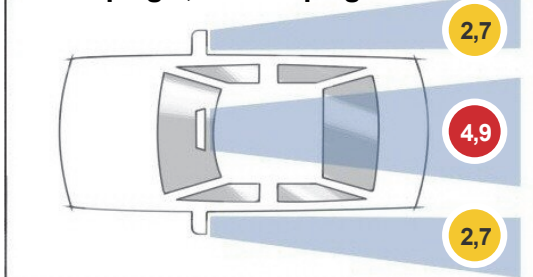
2,7 Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug. Die Schweller sind niedrig angeordnet, fallen aber sehr breit aus, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Der Fahrersitz ist in zufriedenstellender Höhe positioniert, große Personen sollten aber auf den Kopf achten, damit dieser nicht am Dach gestoßen wird. In den Fond gelangt man recht bequem, doch auch hier stört der breite Schweller etwas und die Rücksitzbank ist recht tief angeordnet.

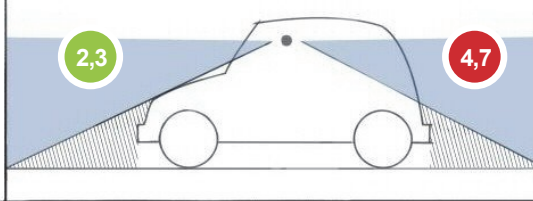
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



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



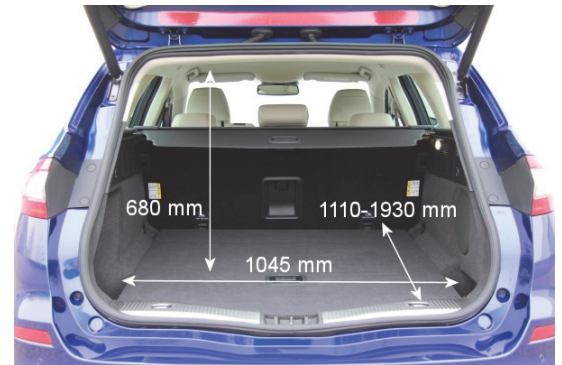
Trotz relativ breiter Dachsäulen und Kopfstützen sind die Sichtverhältnisse im Mondeo akzeptabel.

⊕ Der Mondeo Turnier Titanium ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung ausgestattet. Mit der Funkfernbedienung lassen sich auch die Seitenscheiben (und das Schiebedach) öffnen und schließen. Gegen Aufpreis kann ein schlüsselloses Zugangssystem geordert werden (auch Bestandteil des Design Paket II, beim Vorserienfahrzeug aber nicht verbaut). Die Türrastungen besitzen vorn wie hinten drei Positionen und sind kräftig dimensioniert, dadurch werden die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen gehalten. Haltegriffe über allen Türen helfen beim Ein-/Aussteigen. Beim Aufsperrn und beim Aussteigen leuchten die Scheinwerfer den Bereich vor dem Fahrzeug für eine gewisse Zeit aus.

1,7

Kofferraum-Volumen*

⊕ Das Kofferraum-Volumen fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Bis zur Kofferraumabdeckung passen 435 Liter und bis unter das Dach 755 Liter hinein. Dann lassen sich bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten verstauen. Legt man die Rücksitzlehne um und belädt das Ladeabteil bis zur Fensterkante, fasst es 810 Liter. Bis unter das Dach passen dann 1.530 Liter in den Kofferraum.



Mit 435 l Volumen ist der Kofferraum des Mondeo zwar stattlich, jedoch deutlich kleiner als beim Vorgänger (540 l)

2,0

Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch (im Testwagen). Allerdings schwingt sie nicht sehr weit auf, es finden nur Personen bis zu einer Größe von gut 1,80 m Platz darunter. Drückt man manuell etwas nach, öffnet sie auf 1,85 m. Die Ladeöffnung ist groß, so dass sich auch sperrige Gegenstände gut einladen lassen. Die Ladekante liegt nur 60 Zentimeter über der Fahrbahn, wodurch das Gepäck nicht weit angehoben werden muss. Da der Kofferraumboden eben zur Ladekante ist, stört auch beim Ausladen keine Stufe. Das Kofferraumformat selbst ist praktisch. Nach dem Umlegen der Rücksitzlehne bleibt der Boden eben. Die Kofferraumabdeckung kann unter dem Kofferraumboden untergebracht werden und stört dann nicht. Das Ladeabteil ist recht tief, an der Rücksitzlehne liegende Gegenstände lassen sich nur zufriedenstellend erreichen.

⊖ Das große Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,6

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist von vorn problemlos und ohne großen Kraftaufwand möglich. Kleine Utensilien lassen sich unter dem Kofferraumboden verstauen. Allerdings sind die Staufächer recht flach. Zudem gibt es zur Ladungssicherung stabile Zurrösen. Ein Befestigungsnetz und ein Trennnetz (zw. Lade- und Passagierraum) sind nur optional erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ In der Rücksitzlehne befindet sich eine Duchladeluke, die den Transport langer Gegenstände erleichtert.

⊖ Bei unvorsichtigem Zurückklappen der Rücksitzlehnen können die Gurte zwischen den Lehnen und den Seitenverkleidungen eingeklemmt werden. Es gibt zwar einen Halteklipp, dieser ist aber für die optionalen Airbag-Gurte etwas schmal ausgeführt.

Das Cockpit des Mondeo ist in Verbindung mit dem optionalen Audio-/Navigationssystem Sony mit Ford SYNC 2 und dem Touchscreen übersichtlich gestaltet und die Grundfunktionen lassen sich nach kurzer Eingewöhnung bedienen. Allerdings bietet das umfangreiche Informations- und Entertainment-System eine Reihe an Einstellungsmöglichkeiten, deren Funktions- und Bedienweise eine intensive Eingewöhnung erfordern. Das System umfasst auch eine Sprachsteuerung, mit der sich neben dem Audio- und Navigationssystem sowie dem verbundenen Mobiltelefon auch die Klimaanlage steuern lässt - doch auch hier erfordert die Anzahl der Möglichkeiten eine intensive Auseinandersetzung mit dem System. Der Hauptbildschirm ist in guter Höhe angeordnet und in vier Bereiche unterteilt (Telefon, Navigation, Audiosystem, Klimatisierung). Darüber hinaus gelangt man über kleine Schaltflächen zu weiteren Funktionen wie den Fahrzeugeinstellungen oder wieder zurück zum Startbildschirm. Unterhalb des Bildschirms befindet sich das Audio- und das Klimatisierungsbedienteil. Diese sind in zufriedenstellender Höhe positioniert, aber nicht klar voneinander abgegrenzt. Kleine Kontrolllampen weisen auf den Status der Schaltflächen hin, die tatsächlich eingestellten Parameter wie Temperatur oder Sender, werden aber nur im darüber liegenden Hauptdisplay angezeigt. Alternativ lässt sich das Audiosystem auch am Lenkrad bedienen, das wirkt jedoch mit den vielen Schaltern überfrachtet. Die Bedienung gelingt aber, wenn man sich die Schalterzuordnung eingeprägt hat, problemlos. Das Handschuhfach hat ein zufriedenstellendes Format, ist aber in zwei Ebenen unterteilt - leider ist nur der untere Teil beleuchtet. Praktisch ist das Haltenetz im Handschuhfach, so können kleine Utensilien gegen Verrutschen gesichert werden.



Der Fahrerplatz des Mondeo bietet insgesamt gute Verarbeitungsqualität und Funktionalität, das Infotainment-System ist allerdings nicht sehr intuitiv ausgelegt und verlangt nach einer gewissen Eingewöhnung.

+ Das Lenkrad lässt sich optional (Komfort-Paket) elektrisch in Höhe und Weite justieren, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Schalthebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt mittels beleuchtetem Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel muss nur mit sich geführt werden. Scheibenwischer, Abblend- und Fernlicht sind beim Titanium sensorgesteuert. Alternativ kann der Fahrer das Licht mittels Drehschalter links vom Lenkrad manuell aktivieren. Die Nebellampen werden neben dem Lichtschalter mittels separaten Schaltern aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. Das als FTT-Bildschirm ausgeführte Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Es besteht prinzipiell aus drei Bereichen: Links ist der Drehzahlmesser, in der Mitte befindet sich ein Informationsdisplay und rechts die Geschwindigkeitsanzeige. Im Bereich des Drehzahlmessers kann ein weiteres Infodisplay mittels Lenkradtasten aufgerufen werden. Dort gibt der Bordcomputer Informationen zum Verbrauch wieder und man kann dort auch Fahrzeugeinstellungen vornehmen. Im mittleren Infodisplay gibt es je nach Fahrerwunsch Navigations- oder Audio-Anzeigen. Im Bereich des Tachos ist u. a. die Verkehrszeichenerkennung sowie die Darstellung der adaptiven Geschwindigkeitsregelung untergebracht. Gewünschte Geschwindigkeit und Abstand zum Vorräusfahrenden werden am Lenkrad eingestellt - die adaptive Geschwindigkeitsregelung funktioniert einwandfrei. Im Kombiinstrument werden zudem die Kühlflüssigkeitstemperatur und der Status des Spurhalteassistenten sowie der Türen und der Heckklappe/Motorhaube angezeigt. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten aber überfrachtet und ist dadurch unübersichtlich. Im Gesamten sind die meisten Schalter gut zugänglich angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik und einen gut funktionierenden Einklemmschutz. Die Außenspiegel lassen sich elektrisch einstellen und anklappen. Die Heckscheibenheizung wird nach einer gewissen Zeit zugunsten des Kraftstoffverbrauchs deaktiviert und die

Frisch-/Umluftfunktion ist sensorgesteuert. Für die vorderen Insassen gibt es Leseleuchten, für die hinten Sitzenden steht eine zentrale Lampe zur Verfügung. Die Anzahl an Ablagen geht vorn wie hinten in Ordnung.

– Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Darüber hinaus stört der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen beim Anschnallen.

1,8

Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot ist vorn großzügig. Die Sitze lassen sich für knapp 1,95 m große Fahrer zurückschieben, die Kopffreiheit ist dabei noch ein Stück großzügiger bemessen. Die Innenraumbreite erweist sich im Klassenvergleich als sehr üppig, wodurch sich auch ein angenehmes subjektives Raumgefühl einstellt.

1,9

Raumangebot hinten*

+ Im Fond finden Passagiere bis zu einer Größe von knapp 1,95 m genügend Kopffreiheit vor. Sind die Vordersitze auf 1,85 m große Fahrer eingestellt, würde die Beinfreiheit auch für größere Personen ausreichen. Im Fond hat man ebenfalls ein großzügiges Raumgefühl, was auch an der üppigen Innenraumbreite liegen sollte.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,95 m Körpergröße bei sehr großer Beinfreiheit bequem Platz.

4,0

Innenraum-Variabilität

Für den Mondeo werden keine Sitzvarianten angeboten, wodurch die Innenraumvariabilität ausreichend ausfällt.

2,1

KOMFORT

2,2

Federung

Für den Mondeo wird neben dem bewerteten Standardfahrwerk ein interaktives Fahrwerkssystem mit elektronischer Dämpferregelung angeboten. Das interaktive Fahrwerk ist Bestandteil des im Testwagen verbauten Komfort-Pakets. Da es sich bei dem Testwagen aber um ein Vorserienmodell handelt, war hier das Standardfahrwerk verbaut. Beim interaktiven Fahrwerk lässt sich die Dämpfercharakteristik einstellen und das Federungsverhalten wird stetig an die Fahrbahn angepasst. Alternativ ist optional ein Sportfahrwerk erhältlich. Gegen Aufpreis ist für den Turnier in Verbindung mit dem Standardfahrwerk ein automatischer Niveaue Ausgleich an der Hinterachse erhältlich (nicht im Testwagen).

+ Die Standardfederung des Ford Mondeo Turnier ist prinzipiell komfortabel abgestimmt. Lange Fahrbahnwellen bringen den Mondeo nicht aus der Ruhe, er zeigt aber vor allem bei höheren Geschwindigkeiten sowie beladen eine leichte Nachschwingtendenz, bzw. das Fahrzeug federt dann stärker ein und aus. Karosserieneigungen sind beim Bremsen und Beschleunigen wenig ausgeprägt, eine gewisse Seitenneigung ist bei dynamischen Lenkvorgängen aber vorhanden. Kurze Wellen werden wenig von den Insassen wahrgenommen.

Häufige, feine Unebenheiten lassen den Mondeo Turnier aber etwas unruhig wirken. Einzelhindernisse werden ordentlich absorbiert und Kopfsteinpflaster dringt nicht zu stark in den Innenraum. Querfugen werden nicht zu stark durchgereicht, speziell die Hinterachse könnte aber etwas feiner ansprechen. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Federungskomfort ebenfalls angenehm.

1,9

Sitze

Der Mondeo Titanium ist serienmäßig mit manuell einstellbaren Sportsitzen ausgestattet. Diese lassen sich in der Höhe justieren und besitzen eine in der Intensität manuell einstellbare Lordosenstütze. Optional lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen (mit Memoryfunktion). Gegen weiteren Aufpreis ist eine Leder-/Alcantara oder eine Leder-Polsterung (im Testwagen) erhältlich - in beiden Fällen ist dann auch der Beifahrersitz elektrisch einstellbar. Darüber hinaus sind optional auch Ledersitze mit Massagefunktion und Sitzklimatisierung erhältlich.

+ In Verbindung mit der Lederpolsterung lassen sich beide Vordersitze in Höhe und Neigung und die Lordosenstütze elektrisch in der Intensität einstellen. Insgesamt bieten die Sitze damit Fahrern unterschiedlicher Statur eine angenehme Sitzposition. Der Fahrer kann seinen linken Fuß auf der breiten Ablage ordentlich abstützen, ein stabiles Trittbrett gibt es aber nicht. Die Vordersitze sind körpergerecht gestaltet und sehr angenehm gepolstert. Sowohl die Sitzflächen als auch die hohen Lehnen haben eine gute Kontur. Die Sitzfläche lässt sich aber nicht verlängern und die Lehnenkontur könnte im Schulterbereich etwas ausgeprägter sein. Insgesamt bieten die Sitze einen ordentlichen Seitenhalt. Im Fond zeigen sich die Sitzfläche und -lehne zufriedenstellend konturiert, der Seitenhalt ist akzeptabel. Die Lehne ist auch im Fond hoch und die Sitzposition gut, wenn auch bei größeren Passagieren die Oberschenkel etwas mehr aufliegen dürften.

- Auf den teilweise perforierten Ledersitzen kommt man bei sommerlichen Temperaturen recht schnell ins Schwitzen, hier sollte die optionale Sitzklimatisierung eine sinnvolle Option sein (nicht im Testwagen).

1,9

Innengeräusch

Das getestete Vorserienmodell war mit einer Doppelverglasung vorn ausgestattet, die sich positiv auf das Innengeräusch auswirkt. Diese ist für das Serienmodell allerdings weder serienmäßig noch optional erhältlich, daher kann der Messwert beim Serienwagen abweichen.

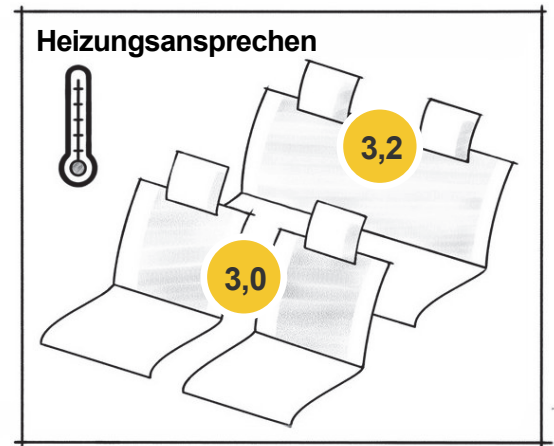
+ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h niedrige 67,1 dB(A). Das Motorgeräusch ist leise und wird kaum im Innenraum wahrgenommen. Fahr- und Windgeräusche sind ebenfalls gut gedämpft und auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht störend.

2,4

Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium durchschnittlich ab. Der Innenraum wird in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt.

⊕ Der Mondeo ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaautomatik ausgestattet. Dadurch können Fahrer und Beifahrer separat die Wunschtemperatur einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam - sie ist im Menü einstellbar. Darüber hinaus besitzt die Klimaautomatik einen Aktivkohlefilter sowie einen Luftgütesensor - beides sorgt für stets saubere Luft im Innenraum. Die Vordersitze sind beim Titanium serienmäßig beheizt. Ordert man das Winter-Paket II sind auch die Rücksitze beheizbar.



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

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,4 Fahrleistungen*

⊕ Der Ford Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost wird von einem aufgeladenen 1,5-l-Ottomotor mit einer Leistung von 160 PS (bei 5.700 1/min) und einem maximalen Drehmoment von 240 Nm (bei 1.600 - 4.000 1/min) angetrieben. Damit kann der Ford bei den Fahrleistungsmessungen ein gutes Ergebnis einfahren. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors gut, der Mondeo benötigt nur 7,7 bzw. 10,2 Sekunden um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Im sechsten Gang vergehen durchschnittliche 14,6 Sekunden bis die 100 km/h-Marke erreicht ist. Den simulierten Überholvorgang (Beschleunigung von 60 auf 100 km/h) absolviert der Ford in 5,6 Sekunden (2./3. Gang).

2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners ist gut, er ist nie unangenehm laut im Innenraum präsent. Vibrationen werden kaum in den Innenraum übertragen. Sie sind aber unter Last leicht an den Pedalen spürbar. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor nicht zum Dröhnen.

1,8 Schaltung

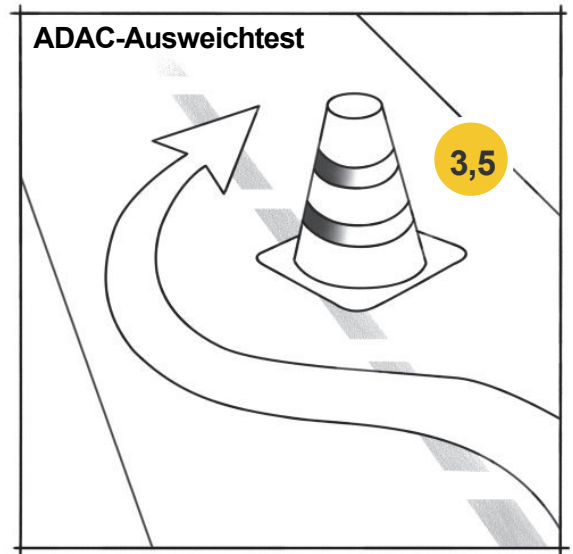
⊕ Die Schaltung ist Ford gut gelungen. Der Schalthebel ist präzise geführt und die Gänge lassen sich leicht einlegen. Die Schaltwege fallen nicht zu lang aus und es können auch problemlos schnelle Schaltvorgänge realisiert werden. Der Rückwärtsgang ist vorn links angeordnet, gegen versehentliches Schalten gesichert und lässt sich auch bei noch langsam nach vorn rollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend des Betriebszustandes einen geeigneten Gang zu wählen. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, wird aber unsanft gekuppelt, ruckelt es im Antriebsstrang. Das Anfahren an Steigungen wird durch die Berganfahrlilfe erleichtert, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs für eine kurze Zeit verhindert. Darüber hinaus kann die elektrische Feststellbremse manuell aktiviert werden, die das Fahrzeug zeitlich unbegrenzt hält - beim Anfahren wird sie automatisch gelöst. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,5 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsganggetriebe ist gut abgestuft, es steht für jeden Betriebszustand ein geeigneter Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde zugunsten der Fahrleistungen recht kurz gewählt, wodurch der Motor im größten Gang bei 130 km/h bereits mit rund 3.000 1/min dreht.

Die Fahrstabilität des Mondeo Turnier ist insgesamt zufriedenstellend. Der Ford reagiert zwar gut auf plötzliche Lenkimpulse, quitiert diese aber auch mit einem leicht nachpendelnden Heck. Zudem haben Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der Mondeo Turnier kein gutes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit geringen Lenkwinkeln eingeleitet ist das Verhalten unproblematisch. Der Ford lässt sich weitgehend neutral durch den Parcours fahren, baut dabei aber kaum Geschwindigkeit ab - dadurch entsteht ein deutlicher Gegenpendler in der Ausfahrgasse. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, ist das Fahrverhalten anspruchsvoll. Dann drängt das Heck bereits beim ersten Anlenken stark. Beim Gegenlenken verstärkt sich dieser Effekt, was zu einem deutlichen Übersteuern führt. Das elektronische Stabilitätsprogramm greift dann zwar ein, insgesamt kommt der Regelvorgang jedoch spät, wodurch sich der Ford nur mit Mühe stabilisieren lässt. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Ford über die Vorderräder weg. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Ford mit dem Heck nach - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremsen die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab. Zudem besitzt der Mondeo eine aktive Fahrdynamikregelung (Torque Vectoring Control). Damit wird mittels Drehmomentenverteilung an den Vorderrädern beim Beschleunigen in Kurven die Fahrzeugstabilität verbessert.

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.

⊕ Die Lenkung ist Ford gut gelungen. Sie spricht spontan auf Lenkbefehle an und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Bei Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie zunächst etwas, wodurch das Fahrzeug leicht verzögert der vorgegebenen Richtung folgt. Insgesamt kann die Lenkung aber mit einer guten Präzision punkten. Beim Rangieren könnte sich das Lenkrad etwas leichter drehen lassen. Der Kurbelaufwand hält sich in Grenzen, von Anschlag bis Anschlag sind knapp drei Lenkradumdrehungen notwendig.

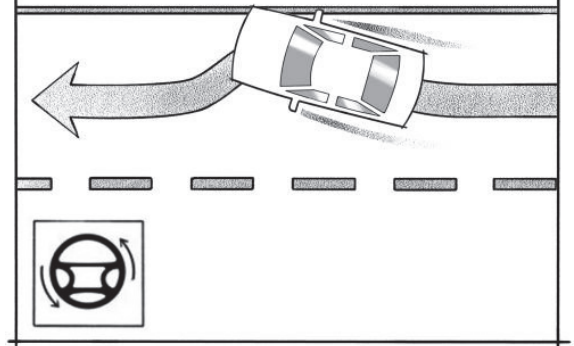
⊖ Der Wendekreis fällt mit 12,0 Metern groß aus.

⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsweg des Mondeo Turnier beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand 35,7 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Primacy³ der Größe 235/45 R18 98Y). Dabei zeigt sich die Bremse auch bei starker Beanspruchung sehr standfest und lässt in ihrer Wirkung nicht nach. Die Spurtreue beim Bremsen in Kurven geht in Ordnung, wenn der Mondeo auch etwas mit dem Heck nachdrückt.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

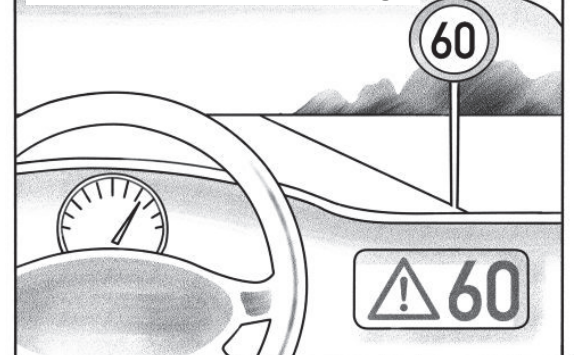
⊕ In diesem Kapitel schneidet der Ford sehr gut ab. Der Mondeo ist ab Werk mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis ist die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Kollisionswarnung und einem Notbremssystem mit Fußgängererkennung erhältlich. Bei einer drohenden Kollision mit einem Fahrzeug oder einem Fußgänger erhält der Fahrer zunächst eine akustische und optische Warnung. Letztere wird durch einen Lichtbalken vorn in der Armaturentafel nah an der Windschutzscheibe realisiert und ist sehr hell. Gleichzeitig konditioniert der adaptive Bremsassistent die Bremsanlage für eine Bremsung vor. Betätigt der Fahrer anschließend das Bremspedal, steht das volle Bremspotenzial unabhängig vom Pedalweg zur Verfügung. Reagiert der Fahrer nicht, wird bei einer drohenden Kollision automatisch eine Bremsung eingeleitet. Gegen weiteren Aufpreis ist ein City-Notbremssystem (Active City Stop) erhältlich. Das System ist bis 40 km/h aktiv und leitet im Bedarfsfall eine automatische Bremsung ein. Bis 20 km/h kann das System drohende Kollisionen vermeiden und bis Tempo 40 die Folgen reduzieren. Ebenfalls optional ist ein Tot-Winkel-Assistent erhältlich. Das System überwacht die seitlichen Bereiche neben dem Fahrzeug bis ca. 3 Meter hinter dem Stoßfänger. Befindet sich in diesem Bereich ein anderes Fahrzeug, wird dies dem Fahrer durch Lampen in den Außenspiegeln signalisiert. Eine Akutwarnung gibt das System aber nicht aus, wenn der Fahrer den Blinker setzt. Das System unterstützt auch beim Rangieren mit der Querverkehrerkennungsfunktion. Ist der Rückwärtsgang eingelegt, können Fahrzeuge bis zu einer Entfernung von 14 m erkannt werden. Ab Werk gibt es beim Titanium eine Müdigkeitserkennung und einen Spurhalteassistenten. Eine Anzeige im Kombiinstrument zeigt dem Fahrer an, wenn dieser eine Pause machen soll. Der Spurhalteassistent lässt sich am Blinkerhebel aktivieren und die Funktion einstellen. Es kann eingestellt werden, dass der Fahrer durch Vibrationen im Lenkrad (drei Intensitätsstufen) gewarnt wird. Alternativ lenkt das System ohne Warnung das Fahrzeug (ohne Blinkerbetätigung) wieder in die Fahrbahnmitte zurück. Letztlich stellt eine Kombination beider Maßnahmen die dritte Möglichkeit dar. Im Kombiinstrument wird dem Fahrer angezeigt, ob das System die Fahrbahnmarkierungen erkennt und bereit ist oder ob eine Eingriff nicht möglich ist. Serienmäßig ist der Titanium auch mit einer kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Das System kann zwei

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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

Verkehrszeichenerkennung



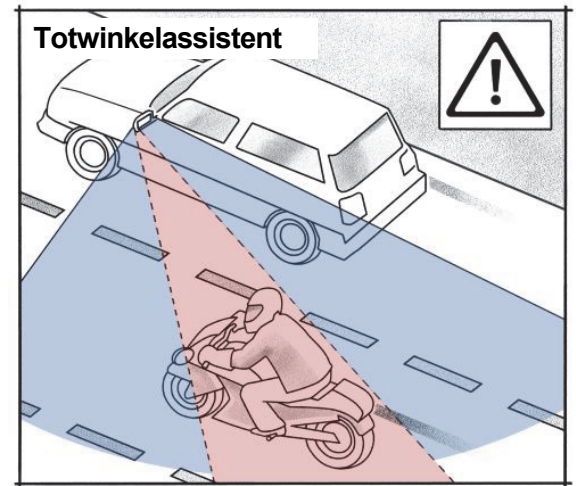
Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Verkehrsschilder gleichzeitig anzeigen und erkennt Geschwindigkeitsbegrenzungen sowie deren Aufhebung und Überholverbotsschilder. Serienmäßig ist der Ford mit einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet, das den Fahrer warnt, wenn ein Reifen Luft verliert. Ab Werk besitzt der Mondeo Titanium einen Geschwindigkeitsbegrenzer. Gegen Aufpreis ist das adaptive LED-Licht erhältlich, das die Ausleuchtung an den Betriebszustand (Stadt-/Überlandfahrt) anpasst. Zudem schwenkt das Licht in Kurven mit und es gibt ein separates Abbiegelicht im Hauptscheinwerfer. Ein versehentliches Anfahren ist nicht möglich, da sich der Motor nur mit betätigtem Kupplungspedal starten lässt. Für den Mondeo gibt es das Schlüsselsystem "MyKey" serienmäßig. Damit kann der Zweitschlüssel individuell programmiert werden. So lässt sich z. B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzen. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z. B. von Fahranfängern genutzt wird.



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.

➖ Aufgrund der hellen LED-Bremsleuchten sind die Blinkleuchten (während einer Bremsung) nur sehr schwach zu erkennen. Bei aktivierter Warnblinkanlage ist der Blinker außer Funktion, wodurch beim Abschleppen eine Richtungsänderung nicht ohne Weiteres angezeigt werden kann. In den Türverkleidungen fehlen Rückleuchten oder Strahler, die andere Verkehrsteilnehmer im Dunkeln auf die offenen Türen hinweisen.

1,8

Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der Mondeo ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie Kopfairbags vorn und hinten ausgestattet. Zudem gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Die vorderen Gurte haben Straffer und Kraftbegrenzer. Beim ADAC Crashtest erhält der Mondeo Turnier 86 Prozent der möglichen Punkte (Test 12/2014) - insgesamt erreicht er die vollen fünf Sterne bei den Crashtests. Vorn reichen die Kopfstützen für Personen bis zu einer Größe von gut 1,85 Meter. Zur besseren Anpassung sind sie nach vorn schwenkbar und besitzen einen geringen Abstand zum Kopf. Zudem besitzen sie ein Schleudertrauma-Schutzsystem und können dadurch optimal wirken. Vorn werden die Passagiere ermahnt sich anzuschnallen. Den Status der hinten Sitzenden kann sich der Fahrer im Kombiinstrument anzeigen lassen, schnallt sich jemand ab, wird der Fahrer optisch und akustisch informiert. Gegen Aufpreis sind für die äußeren Rücksitze Gurtairbags erhältlich. Bei Bedarf werden die Gurte aufgeblasen und besitzen einen größeren Durchmesser. Dadurch werden die wirkenden Kräfte auf eine größere Fläche verteilt. Serienmäßig hat der Titanium das Ford SYNC-Entertainmentsystem mit Notruf-Assistent. Ist ein Mobiltelefon per Bluetooth verbunden, wird nach einem Unfall mit Airbagauslösung oder Kraftstoffpumpenabschaltung automatisch ein Notruf abgesetzt. Dann werden Rettungskräfte informiert und der genaue Fahrzeugstandort übermittelt. An den stabilen Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte aufbringen, was nach einem Unfall von Vorteil sein kann.

➖ Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m. Der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus. Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und der Verbandskasten besitzt keinen eigenen Halter. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.

1,8 Kindersicherheit

Ordert man die optionalen Gurtairbags im Fond, dürfen auf diese Plätzen universelle Kindersitze mehrere Altersgruppen nicht verwendet werden (Gruppe 0; Gruppe 0+; Gruppe 1). Die Airbaggurte sind recht kurz und die Gurtanlenkpunkte liegen auf der Rückbank ungünstig, wenn auch der Abstand groß ausfällt. Mit den Standardgurten sind universelle Kindersitze aller Gruppen zulässig.

⊕ Im ADAC Crashtest erhält der Mondeo Turnier 82 Prozent der möglichen Punkte im Bereich der Kindersicherheit (Test 12/2014). Auf den äußeren Fondplätzen gibt es das Isofix-Befestigungssystem mit Ankerhaken. Das System lässt sich auch ohne Einsteckhilfen problemlos nutzen. Der Beifahrerairbag lässt sich deaktivieren, wodurch auf diesem Platz universelle Kindersitze aller Altersgruppen montiert werden dürfen. Auf diesem Platz sind die Gurtanlenkpunkte optimal positioniert und der Gurt lang. Hohe Kindersitze lassen sich auf allen Plätzen problemlos verwenden, vorn rechts muss jedoch die Kopfstütze abgezogen werden. Der Einklemmschutz der elektrischen Fensterheber funktioniert zuverlässig und setzt früh ein. Die Kindersicherung der hinteren Türen kann elektrisch vom Fahrerplatz verriegelt werden.

2,4 Fußgängerschutz

⊕ Beim ADAC Crashtest erhält der Mondeo 66 Prozent der möglichen Punkte beim Fußgängerschutz. Während der komplette Stoßfänger und die mittleren Bereiche der Motorhaube entschärft sind, sind die komplette Vorderkante der Motorhaube sowie die Pfosten der Windschutzscheibe noch zu aggressiv.

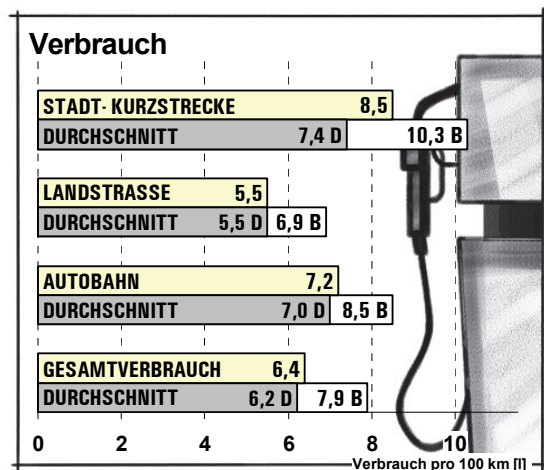
2,4 UMWELT/ECOTEST

2,9 Verbrauch/CO₂*

Der Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 175 g/km zufriedenstellend ab - das entspricht 31 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 6,4 Liter Super auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Mondeo 8,5 l/100 km, außerorts 5,5 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 7,2 l/100 km.

1,9 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoff-Kapitel erhält er 41 von 50 möglichen Punkten. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Ford auf 72 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,2 AUTOKOSTEN

3,7 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium nicht sehr sparsam mit dem Super-Benzin umgeht, erhält er in diesem Kapitel keine gute Bewertung.

3,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten beruht deshalb auf Erfahrungswerten.

3,6 Wertstabilität*

Dem Kombi wird in Verbindung mit dem Ottomotor für den vierjährigen Berechnungszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

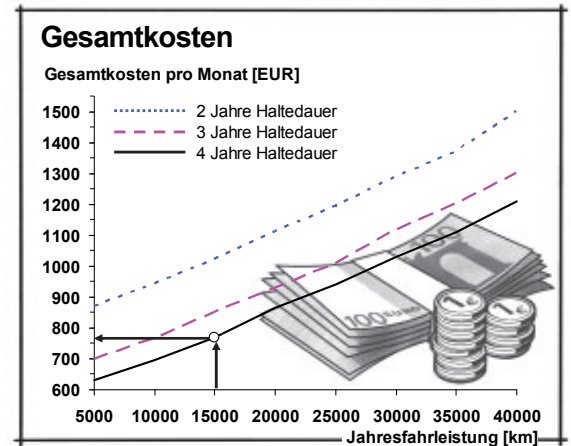
3,7 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 31.150 Euro ist der Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium nicht gerade günstig. In der getesteten Ausstattungsvariante sind dann aber u. a. ein Licht-/Regensensor, eine Zweizonen-Klimaautomatik sowie ein Spurhalteassistent enthalten. Das sehr gute LED-Licht, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage mit Notbremssystem sowie ein Navigationssystem müssen aber extra bezahlt werden.

2,5 Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen insgesamt im Klassenvergleich überschaubar aus. Günstig sind die jährliche KFZ-Steuer mit 114 Euro und die HaftpflichtEinstufung (KH: 14).

⊖ Jedoch sind die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung ungünstig (VK: 22; TK: 24).



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 768 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Lediglich die Fixkosten bleiben überschaubar, in allen anderen Kostenkapiteln kann der Mondeo Turnier 1.5 EcoBoost Titanium kein gutes Ergebnis erzielen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.5 EcoBoost	2.0 EcoBoost Automatik	2.0 EcoBoost Automatik	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1499	4/1999	4/1999	4/1598	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	118 (160)	149 (203)	176 (240)	85 (115)	110 (150)	132 (180)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	240/1600	300/1750	340/1900	270/1750	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	9,3	8,8	8,0	12,3	9,4	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	217	227	235	187	210	220
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	7,5 S	7,5 S	4,3 D	4,5 D	4,5 D
CO ₂ [g/km]	137	174	174	114	117	115
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/22/24	14/24/24	14/24/24	17/22/25	17/23/26	17/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	114	198	198	190	234	230
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	776	870	904	755	775	796
Preis [Euro]	28.150	35.150	37.150	29.200	30.950	32.450

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-Haftpf.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1499 ccm
Leistung	118 kW (160 PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/50R17
Reifengröße (Testwagen)	235/45R18Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,9/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	217 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	5,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,7 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,9 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,5/5,5/7,2 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	137 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	175 g/km
Innengeräusch 130km/h	67,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4867/1852/1501 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2140 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/630 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	435 l/810 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1250 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62,5 l
Reichweite	975 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	70 Euro
Monatliche Fixkosten	107 Euro
Monatlicher Wertverlust	455 Euro
Monatliche Gesamtkosten	768 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/22/24
Grundpreis	31.150 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 2013 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 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO2-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO2-Emissionen auch die CO2-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegeliicht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	980 Euro°
Automatikgetriebe	2.000 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Kurvenlicht (LED-Scheinwerfer)	1.250 Euro°
LED-Abblendlicht	1.250 Euro°
Müdigkeitserkennung	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent	Serie
Tempomat (inkl. Begrenzer)	Serie
Totwinkelassistent (Technologie-Paket)	750 Euro°
Verkehrsschilderkennung	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten (Kopf-Schulterairbags)	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	570 Euro°
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	900 Euro
Dachreling	Serie
Einparkhilfe vorne (und hinten)	550 Euro°
Lackierung Metallic	695 Euro°
Panorama-Glasdach	950 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen