



Ford Mondeo 2.0 Hybrid Powershift

Viertürige Stufenhecklimousine der Mittelklasse
(140 kW / 187 PS)



Ford bietet den Mondeo auch als Hybrid-Variante an. Die Kombination aus 2,0 l Benziner und Elektromotor besitzt eine maximale Systemleistung von 187 PS. Die Antriebskraft wird über ein stufenloses Automatikgetriebe (CVT) auf die Vorderräder übertragen. Überzeugen kann der Antrieb vor allem im Stadtverkehr. Hier harmonisiert der Antriebsstrang einwandfrei und sorgt dank der zusätzlichen elektrischen Leistung für einen kraftvollen Antritt bei niedrigem Verbrauch. Im ADAC EcoTest verpasst der Mondeo Hybrid mit einem ermittelten Durchschnittsverbrauch von 4,8 l/100 km nur knapp den fünften Stern. Anders sieht es aus, wenn man mit dem Mondeo schneller auf der Autobahn unterwegs ist. Der Elektromotor unterstützt bis zu einer Geschwindigkeit von 135 km/h, bis dahin ist man angenehm leise und komfortabel unterwegs. Führt man jedoch schneller, geht es nur noch zäh voran und das stufenlose Automatikgetriebe agiert stetig mit hohen Drehzahlen, was auf Dauer nerven kann. Auch der Verbrauch ist dann nicht mehr rühmend. So würde sich der Antrieb hauptsächlich für den innerstädtischen Betrieb eignen. Gar nicht passend ist da aber die unpraktische Karosserieform. Mit einer Länge von 4,87 m und einem Wendekreis von rund zwölf Metern ist die Stadtauglichkeit deutlich eingeschränkt. Letztendlich kann der Mondeo Hybrid zwar ein gutes Gesamtergebnis einfahren, doch ist das Konzept widersprüchlich. Mit einem Grundpreis von 34.950 Euro ist der Mondeo insgesamt recht teuer, auch wenn die Serienausstattung nicht schlecht ist. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Kia Optima Hybrid, Lexus IS 300h, Mercedes C 300h.

- +** gute Verarbeitung, sehr gutes LED-Licht (optional), hohes Sicherheitsniveau, gutes Platzangebot, niedriger Stadtverbrauch
- kleiner, zerklüfteter Kofferraum, mit Gurt-Airbags im Fond eingeschränkte Nutzung von Kindersitzen, großer Wendekreis, anspruchsvolles Fahrverhalten im ADAC Ausweichtest, für Hybrid kein ACC erhältlich

ADAC-URTEIL

2,1

AUTOTEST

2,9

AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,7

Familie

3,8

Stadtverkehr

2,9

Senioren

1,8

Langstrecke

3,2

Transport

3,0

Fahrspaß

2,5

Preis/Leistung

Stand: Juli 2015
Text: D. Silvestro

Die viertürige Limousine überzeugt mit einer großteils soliden Karosserieverarbeitung. Die Anbauteile sind weitgehend passgenau verbaut und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Allerdings könnten die Karosseriefalze besser versiegelt sein. Der Kofferraum ist zwar weitgehend verkleidet, der Eindruck guter Qualität leidet aber etwas durch die billig wirkenden Heckklappenbügel sowie die fehlende Verkleidung an der Unterseite der Hutablage.

+ Der Innenraum überzeugt mit einer tadellosen Verarbeitung. Die Armaturen sitzen passgenau, die Dachsäulen sind mit Stoff bezogen und die Türrahmen komplett verkleidet. Die verwendeten Materialien wirken weitgehend hochwertig. Die oberen Teile des Armaturenbrettes und der Türverkleidungen sind geschäumt. Alu-Applikationen werben das Interieur optisch auf. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, leider fehlen den Schwellern Kratzschutzleisten. 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 sich das Fahrzeug auch mit einem Kanister betanken lässt. Der Unterboden ist weitgehend verkleidet. Dadurch verschmutzt der Motorraum nicht so schnell und die Aerodynamik ist 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 vor Beschädigungen schützen könnten. Kunststoffe, die nicht im direkten Sichtfeld des Fahrers liegen wie die unteren Bereiche der Armaturentafel und der Türverkleidungen, sind hart und kratzempfindlich.

Gegenüber den konventionell angetriebenen Modellen ist die Alltagstauglichkeit zwar leicht eingeschränkt, dennoch ist sie auch beim Hybrid insgesamt zufriedenstellend. So findet man lediglich ein Reifenreparaturset an Bord (sonst ist ein Notrad Serie), das sich bereits bei kleineren Beschädigungen des Reifens als unwirksam erweisen kann.

+ Das Fahrzeug bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Mittelsitz, der sich jedoch nur für Kurzstrecken eignet. Mit einer Tankfüllung (53 l) sind auf Basis des EcoTest-Verbrauchs Reichweiten bis rund 1.100 Kilometer möglich. Die maximal zulässige Zuladung fällt mit 580 kg gut aus. Es sind Dachlasten bis 75 kg zulässig, es gibt aber keine stabile Dachreling.

- Beim Hybrid darf keine Anhängerkupplung montiert werden. Somit lässt sich auch kein Fahrradheckträger für die Anhängerkupplung nutzen. Es gibt weder Bordwerkzeug, noch einen Wagenheber.

Der Fahrersitz ist in einer für diese Fahrzeugklasse üblichen Höhe angeordnet. Der Fahrer kann das Verkehrsgeschehen zufriedenstellend überblicken. Die Mondeo Limousine schneidet bei der ADAC Rundumsichtmessung zufriedenstellend ab.



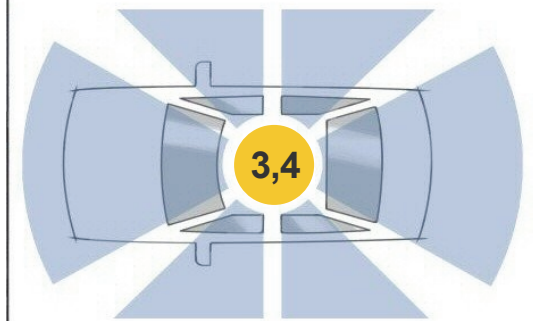
Trotz relativ breiter Dachsäulen und Kopfstützen sind die Sichtverhältnisse im Ford Mondeo akzeptabel.

Vor allem der Blick nach hinten ist jedoch eingeschränkt. Es stört sowohl die hoch angesetzte Heckscheibenunterkante, als auch die schräg verlaufende und dadurch breite C-Säule. Niedrige Hindernisse lassen sich im hinteren Fahrzeugnahbereich noch akzeptabel wahrnehmen. Sowohl der Innen- als auch die Außenspiegel bieten eine durchschnittliche Sicht auf den rückwärtigen Verkehr.

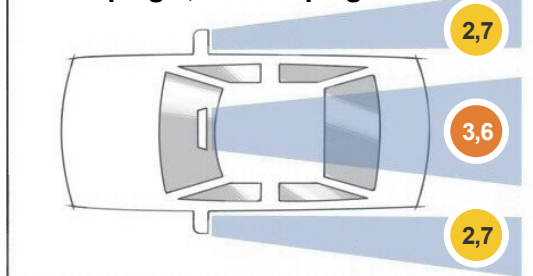
+ Für den Mondeo Hybrid gibt es gegen Aufpreis die im Testwagen verbauten adaptiven LED-Scheinwerfer, die für eine helle und homogene Fahrbahnausleuchtung sorgen. Zudem passen sie die Ausleuchtung entsprechend der Geschwindigkeit an. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist der Lichtkegel kürzer und breiter, 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 es gibt 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 Totwinkel-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). Sowohl die Parksensoren als auch die Heckkamera sind aufgrund der unübersichtlichen Limousinenform äußerst empfehlenswerte Extras. Die Scheibenwischer sind außen an den A-Säulen angelenkt und besitzen dadurch einen großen Wirkbereich.

– Die Karosserie zeigt sich sowohl nach vorn, als auch nach hinten äußerst unübersichtlich. Die Fahrzeugenden lassen sich kaum abschätzen. Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge störende Lichtreflexe.

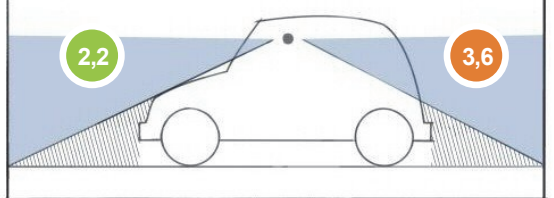
Rundumsicht



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

2,7

Ein-/Ausstieg

Insgesamt gelangt man zufriedenstellend ins Fahrzeug. Die Schweller sind niedrig angeordnet, fallen aber breit aus, wodurch man einen großen Schritt machen muss. Der Fahrersitz ist in zufriedenstellender Höhe positioniert, große Personen sollten aber darauf achten, dass sie sich den Kopf nicht am Dach stoßen. In den Fond gelangt man recht bequem. Aber auch hier stört der breite Schweller. Zudem ist die Rücksitzbank recht tief angeordnet.

+ Der Mondeo Hybrid ist serienmäßig mit einer Zentralverriegelung samt Fernbedienung ausgestattet. Mit der Funkfernbedienung lassen sich auch die Seitenscheiben öffnen und schließen. Gegen Aufpreis kann das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem Ford Key Free System geordert werden.

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.

3,7

Kofferraum-Volumen*

Durch die Akkus im Kofferraum ist das Volumen stark eingeschränkt. Es passen nur 345 l in den Kofferraum. Immerhin kann man bis zu sechs handelsübliche Getränkeboxen transportieren. Die Rücksitzlehne lässt sich zwar auch beim Hybrid umklappen, durch die Akkus am Kofferraumboden fällt die Durchladeöffnung aber recht klein aus. Das Kofferraumvolumen mit umgeklappter Lehne beträgt 720 l (gemessen bis Fensterunterkante).



Die Hybridkomponenten schränken das Kofferraumvolumen deutlich ein. Es verbleiben immerhin 345 l Volumen und ist immer noch ausreichend fürs Gepäck. Der unebene Ladeboden könnte störend wirken.

3,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Heckklappe schwingt auf Knopfdruck ein Stück auf, muss dann aber von Hand vollends aufgedrückt werden. Das Öffnen und Schließen funktioniert problemlos. Die äußere Ladekante liegt nur 64 cm über der Fahrbahn. Dadurch muss schweres Gepäck nicht so weit angehoben werden. Der Ladeboden liegt im hinteren Bereich ca. 12 cm niedriger als die Ladekante.

– Insgesamt kann der Kofferraum des Mondeo Hybrid nicht besonders gut genutzt werden. Die Ladeöffnung ist zwar noch ausreichend groß, doch ist der Kofferraum durch die Akkus stark zerklüftet. Es stört eine 17 cm hohe Stufe mitten im Kofferraum. Die Kofferraumhöhe ist äußerst gering, wodurch sich sperrige Gegenstände nicht verstauen lassen. An der nicht besonders weit aufschwingenden Heckklappe kann man sich bei Unachtsamkeit leicht den Kopf anstoßen. Das Ladeabteil ist mit nur einer Lampe schwach beleuchtet.

2,9

Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umlegen. Dies ist von vorn problemlos und ohne großen Kraftaufwand möglich. Die Durchladeöffnung ist insgesamt recht klein dimensioniert. Sperrige Gegenstände lassen sich so kaum transportieren.

+

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

– Im Kofferraum gibt es so gut wie keine Ablagemöglichkeiten. Kleine Utensilien lassen sich nur in einem kleinen Fach unter dem Kofferraumboden verstauen. 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 zu 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 befinden 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 problemlos, wenn man sich die Schalterzuordnung eingeprägt hat. Das Kombiinstrument der Hybrid-Variante liegt gut im Sichtfeld des Fahrers. Mittig platziert findet man den Tacho. Links und rechts davon gibt es je ein Infodisplay, in welchem unter anderem Hybrid-spezifische Informationen eingeblendet werden. Im rechten Display kann man zusätzlich den Bordcomputer einblenden, Fahrzeugeinstellungen vornehmen und je nach Fahrerwunsch Navigations- oder Audiodaten anzeigen. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten überfrachtet und ist dadurch unübersichtlich. Einen Drehzahlmesser sucht man beim Hybrid vergebens. 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 eine 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 Automatikwählhebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt mit dem beleuchteten Start-Stopp-Knopf, der Fahrer muss den Schlüssel nur mit sich führen. Scheibenwischer, Abblend- und Fernlicht sind beim Hybrid sensorgesteuert. Alternativ kann der Fahrer das Licht mittels Drehschalter links vom Lenkrad manuell aktivieren. Die Nebellampen werden neben dem Lichtschalter mit separaten Schaltern aktiviert und der Status im Kombiinstrument angezeigt. 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; 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. Ist eine Tür oder Klappe (inkl. Motorhaube) nicht richtig verschlossen, wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

– Vorn muss man sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Fahrzeug lehnen, da die Türgriffe dann weit weg sind. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Anschnallen. Ein adaptives Geschwindigkeitsregelsystem ist für die Hybrid-Variante nicht erhältlich.

1,8

Raumangebot vorne*

+ Das Platzangebot vorn fällt großzügig aus. 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 ein angenehmes Raumgefühl ergibt.

2,7

Raumangebot hinten*

Im Fond findet man zwar ebenfalls eine großzügige Beinfreiheit vor, doch ist die Kopffreiheit in der Limousine eingeschränkt. Bis zu 1,85 m große Personen finden im Mondeo bequem Platz, ohne mit dem Kopf am Dach anzustoßen. Zwei Personen haben dank der guten Innenbreite viel Ellenbogenfreiheit und ein gutes Raumgefühl. Für drei wird es aber doch recht eng.



4,0

Innenraum-Variabilität

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

Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis 1,85 m Körpergröße bei sehr großer Beinfreiheit bequem Platz.

2,1

KOMFORT

2,2

Federung

Für den Mondeo Hybrid ist lediglich das Standardfahrwerk erhältlich. Das für die anderen Varianten lieferbare interaktive Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung sowie ein Sportfahrwerk sind nicht erhältlich.

+ Das Fahrwerk des Mondeo Hybrid überzeugt mit seiner ausgewogenen Grundabstimmung, die für einen angenehmen Fahrkomfort sorgt. Lange Bodenwellen bringen die Limousine nicht aus der Ruhe, wobei die Hinterachse speziell bei voller Beladung etwas stärker eintaucht und dann auch leicht nachschwingen kann. 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 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.

Der Mondeo Hybrid 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 und besitzt eine Memory-Funktion (im Testwagen verbaut). Gegen weiteren Aufpreis ist eine Leder-/Alcantara oder eine Leder-Polsterung erhältlich - in beiden Fällen ist dann auch der Beifahrersitz elektrisch einstellbar. Darüber hinaus sind optional auch Ledersitze mit Massagefunktion und Sitzklimatisierung erhältlich.

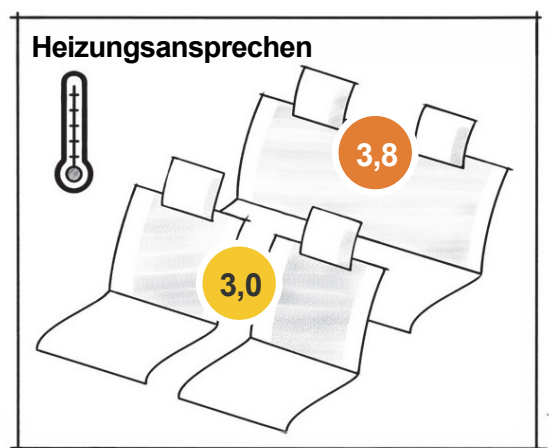
+ Mit der im Testwagen verbauten Stoffausstattung samt elektrischer Sitzeinstellung lässt sich der Fahrersitz in der Höhe und Neigung einstellen. Der Beifahrersitz verfügt über eine manuelle Höheneinstellung. Beide Vordersitze sind mit einer in der Intensität einstellbaren Lordosenstütze ausgestattet (Fahrerseite elektrisch). 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.

+ Der Ford Mondeo Hybrid ist serienmäßig mit einer Doppelverglasung an den vorderen Seitenscheiben ausgestattet. Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h äußerst niedrige 65,1 dB(A). Sowohl Fahr- als auch Windgeräusche sind gut gedämmt und kaum im Innenraum präsent. Ist der Akku ausreichend geladen, kann man mit dem Mondeo Hybrid bis 135 km/h mit abgeschaltetem Verbrennungsmotor rein elektrisch dahingleiten. Dann sind keine Antriebsgeräusche wahrnehmbar. Bei defensiver Fahrweise hört man den Verbrennungsmotor kaum.

- Anders sieht es allerdings aus, wenn man etwas stärker beschleunigen möchte. Durch das stufenlose Automatikgetriebe (CVT) werden sofort hohe Drehzahlen gewählt und der Motor heult auf. Das hört sich nicht nur unkultiviert an, sondern kann auf Dauer nerven. Für eine sportliche Fahrweise ist der Mondeo Hybrid daher weniger geeignet.

Im ADAC Heizungstest schneidet der Mondeo 2.0 Hybrid durchschnittlich ab. Vorn wird der Innenraum in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt. Im Fond dauert es etwas länger. Vor allem die Fußbereiche bleiben hier lange kalt.

+ 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 serienmäßig beheizt.



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

- Das beim Mondeo optional erhältliche Winter-Paket II, das u.a. eine Lenkradheizung sowie beheizbare Rücksitze beinhaltet, ist für den Hybrid nicht erhältlich.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen*

- + Die Fahrleistungen des Mondeo 2.0 Hybrid fallen gut aus. Kein Wunder, stehen bei ausreichend geladener Batterie auch 187 PS zur Verfügung (Systemleistung). Der 2,0 l Saugmotor bietet in Verbindung mit dem Elektromotor ein maximales Drehmoment von 300 Nm, das bereits ab 1.750 1/min anliegt. Überholvorgänge lassen sich so in kurzer Zeit absolvieren. Der Sprint von 60 auf 100 km/h ist in 5,3 s erledigt.
- Deutlich träger geht es bei höheren Geschwindigkeiten voran. Fährt man schneller als 135 km/h, kann der Elektromotor nicht mehr unterstützen, und der Saugmotor sorgt nur noch für mäßigen Vortrieb. Entsprechend niedrig für diese Leistungsklasse fällt die angegebene Höchstgeschwindigkeit von 187 km/h aus.

2,5 Laufkultur

- + Der Benzinmotor legt bei normaler Fahrweise eine angenehme Laufkultur an den Tag. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum.
- Bei mittleren und hohen Drehzahlen fühlt sich das Aggregat nicht mehr ganz so kultiviert an. Dann neigt der Motor zum Dröhnen.

2,6 Schaltung

- + Das Anfahren klappt dank des spontan ansprechenden Elektromotors äußerst komfortabel. Bei ausreichend geladener Batterie lassen sich kurze Strecken rein elektrisch bewältigen. Der Elektromotor unterstützt bis maximal 135 km/h. Das Zusammenspiel zwischen dem Verbrenner und dem Elektromotor funktioniert gut. Der Verbrenner schaltet sich unauffällig und ruckfrei zu. Die Bedienung des Wählhebels ist einfach und sinnfällig. Nur der Wechsel vom Vorwärts- in den Rückwärtsgang dauert gelegentlich etwas länger. Neben den Standard-Fahrstufen gibt es die Stufe "L", die bei Bergabfahrt die Motordrehzahlen erhöht und somit für eine verbesserte Motorbremswirkung sorgt. Zusätzlich gibt es am Wählhebel eine Taste, die den "Gefälle-Assistenten" aktiviert. Dabei wird bei Bergabfahrten die Rekuperation des Fahrzeugs verstärkt. Das Fahrzeug wird dadurch durch den Generator gebremst und der gewonnene Strom zur Aufladung der Batterie verwendet. Im Menü kann man den "Eco+"-Modus aktivieren. Dabei erkennt das System häufig angefahrne Ziele (wie z.B. den Wohnort). Nähert man sich dem Ziel, wird der Motor frühzeitig abgeschaltet und die Reststrecke rein elektrisch zurückgelegt. Das Anfahren an Steigungen wird durch die Berganfahrhilfe 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.
- Sobald man etwas zügiger vorankommen will und entsprechend mehr Gas gibt, kann das stufenlose Automatikgetriebe nicht mehr überzeugen. Dann dreht der Motor (selbst wenn er noch kalt ist) ständig mit hohen Drehzahlen. Dies sorgt unter anderem für einen höheren Verschleiß und eine erhöhte Lärmbelästigung im Innenraum.

1,0

Getriebeabstufung

⊕ Das stufenlose Getriebe besitzt für jeden Geschwindigkeitsbereich eine passende Übersetzung. So kann der Motor stets im optimalen Wirkbereich arbeiten. Bei zurückhaltender Fahrweise dreht der Motor mit moderaten Drehzahlen. Bei Autobahntempo könnte das Drehzahlniveau aber etwas niedriger ausfallen.

3,0

FAHREIGENSCHAFTEN

3,1

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Mondeo Hybrid kann nicht durchgehend überzeugen. Der Ford reagiert zwar gut auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert diese aber mit einem nachpendelnden Heck. Zudem haben Fahrbahnverwerfungen und Spurrillen einen gewissen Einfluss auf die Richtungsstabilität. Im ADAC Ausweichtest fährt der Mondeo Hybrid kein gutes Ergebnis ein. Wird der Ausweichvorgang mit einem plötzlichen Lenkimpuls eingeleitet, ist das Fahrverhalten vor allem für ungeübte Fahrer nicht unkritisch. Schon beim Anlenken drängt das Heck nach, die beim Gegenlenken verstärkte Übersteuertendenz kann man nur mit Mühe kontrollieren. Das ESP greift dann zu spät und zu zaghaft ein - der Fahrer muss stark gegenlenken, um den Mondeo auf die ursprüngliche Fahrspur zu manövrieren. Für ein modernes Fahrzeug in diesem Segment sollte man ein stabileres Verhalten erwarten können. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Ford über die Vorderräder. Hebt man das Gaspedal in Kurven, so dass ein Lastwechsel entsteht, drängt das Heck leicht nach - im Bedarfsfall regelt das elektronische Stabilitätsprogramm. Beim Anfahren auf rutschigem Untergrund bremst die Traktionskontrolle zum Durchdrehen neigende Antriebsräder ab. Zudem besitzt der Mondeo eine aktive Fahrdynamikregelung (Torque Vectoring Control). Damit wird die Fahrzeugstabilität mittels Drehmomentverteilung an den Vorderrädern beim Beschleunigen in Kurven 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.

2,7

Lenkung*

Die Lenkung des Mondeo Hybrid fühlt sich insgesamt etwas synthetischer an, als beim Mondeo mit konventionellen Antrieb, was auch am hohen Querschnitt der beim Hybrid verbauten Reifen liegen kann. Dennoch kann die Lenkung überzeugen. Sie spricht gut auf Lenkbefehle an und vermittelt dem Fahrer genügend Fahrbahnkontakt. Bei Lenkimpulsen neigt sich die Karosserie zunächst etwas, wodurch das Fahrzeug leicht verzögert der vorgegebenen Richtung folgt. Die Zielgenauigkeit ist insgesamt noch gut, es müssen aber gelegentlich leichte Lenkkorrekturen durchgeführt werden. 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 zu groß aus.

Der Mondeo Hybrid ist mit rollwiderstandsoptimierten Reifen ausgestattet. Das wirkt sich negativ auf den Bremsweg aus. Aus 100 km/h steht der Hybrid erst nach 39,1 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Michelin Energy Saver der Größe 215/60 R16 95V). Das ist allenfalls ein zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremse spricht beim Hybrid leicht verzögert an, fühlt sich teigig an und lässt sich nicht besonders gut dosieren. Die Abstimmung zwischen der Rekuperation bei leichtem Bremsen und dem Einsatz der normalen Bremse ist nicht gut gelungen. Beim Bremsen in einer Kurve drängt das Heck leicht nach.

Die aktive Sicherheit des Ford Mondeo Hybrid ist zwar gut, gegenüber den konventionellen Varianten sind aber einige Systeme nicht lieferbar.

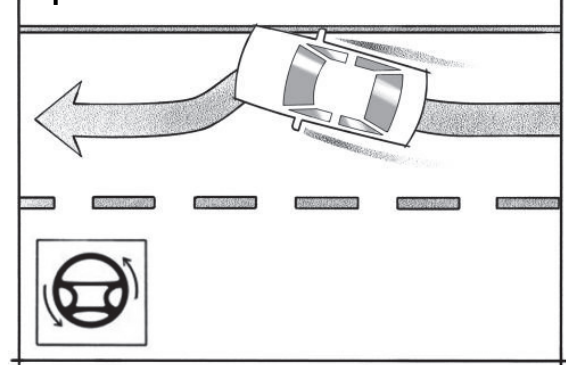
⊕ Der Mondeo ist ab Werk mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer, bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen LED-Bremsleuchten, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Ab Stillstand wird die Warnblinkanlage aktiviert. Gegen Aufpreis ist ein City-Notbremsssystem (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. drei 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 Hybrid eine Müdigkeitserkennung und einen Spurhalteassistenten. Eine Anzeige im Kombiinstrument zeigt dem Fahrer an, wenn dieser eine Pause machen sollte. 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.

Einschlafwarner



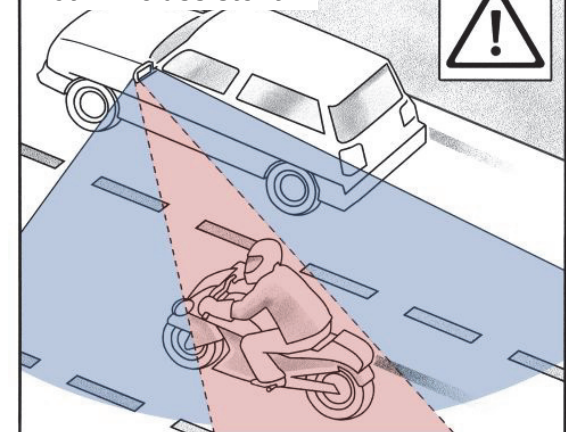
Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Spurhalteassistent



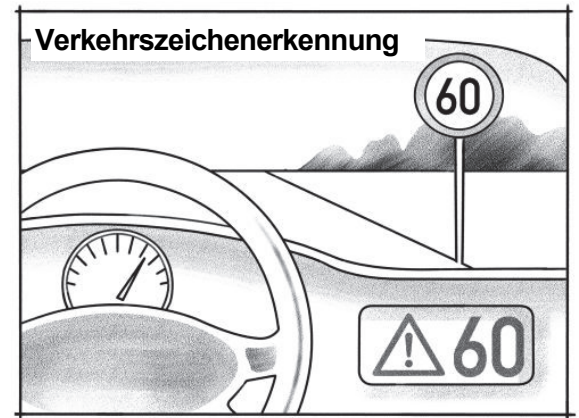
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

Letztlich stellt eine Kombination beider Maßnahmen die dritte Möglichkeit dar. Serienmäßig ist der Hybrid auch mit einer kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung ausgestattet. Das System kann zwei 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 Hybrid 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. 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.



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.

➖ Für die Hybrid-Variante ist keine adaptive Geschwindigkeitsregelung erhältlich. Somit gibt es auch kein autonomes Notbremssystem für höhere Geschwindigkeiten oder eine Kollisionswarnung. 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.

1,6

Passive Sicherheit - Insassen

➕ Der Mondeo ist serienmäßig mit Front- und Seitenairbags vorn sowie durchgehenden Kopfairbags 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. Die Ergebnisse der Mondeo Limousine sollten vergleichbar ausfallen. 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. Im Fond reichen die Kopfstützen zwar nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m, das Dach kann aber einen Teil der Abstützfunktion mit übernehmen. Der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus. Vorn werden die Passagiere ermahnt, sich anzuschallen. 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 eine größere Auflagefläche. Dadurch werden die wirkenden Kräfte auf einen größeren Bereich verteilt, was die Belastung reduziert und somit die Verletzungsgefahr verringert. Serienmäßig hat der Mondeo Hybrid das Ford SYNC-Entertainmentsystem mit Notruf-Assistent an Bord. 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.

➖ Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und der Verbandskasten besitzt keinen eigenen Halter. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.

1,9 Kindersicherheit

Ordert man die optionalen Gurtairbags im Fond, dürfen auf diesen Plätzen universelle Kindersitze mehrere Altersgruppen nicht verwendet werden (Gruppe 0; Gruppe 0+; Gruppe 1). Die Gurt-Airbags können für Kindersitze zu kurz sein und die Gurtanlenkpunkte liegen auf der Rückbank ungünstig, wenn auch der Abstand groß genug 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). Das Ergebnis der Limousine sollte vergleichbar sein. 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.

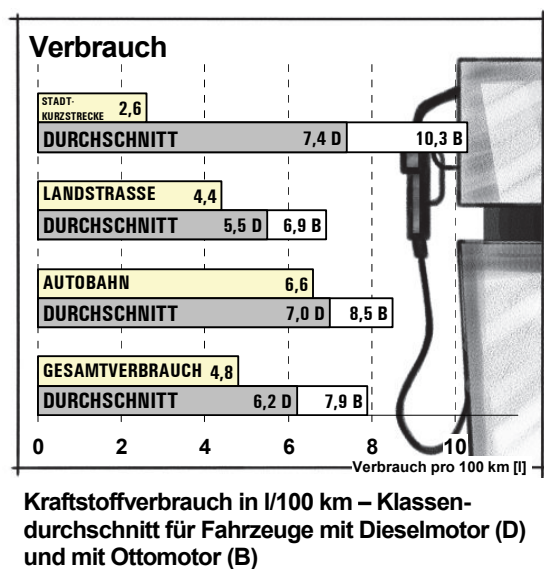
2,4 Fußgängerschutz

➕ 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.

1,6 UMWELT/ECOTEST

1,5 Verbrauch/CO2*

➕ Bei der ADAC EcoTest-Messung erhält der Ford Mondeo Hybrid mit einer CO₂-Bilanz von 132 g/km 45 Punkte in diesem Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 4,8 Liter auf 100 Kilometer. Innerorts liegt der Verbrauch dank des Hybrid-Systems bei niedrigen 2,6 l/100 km. Hier ist allerdings zu beachten, dass die Hybrid-Batterie zu Beginn der Messung einen Batterieladezustand von 60-70% hatte. Im realen Innerorts-Betrieb wird das Fahrzeug auch mit leerer Batterie genutzt, so dass der Kraftstoffverbrauch dann höher ausfällt. Außerorts liegt der Kraftstoffverbrauch bei 4,4 l/100 km. Auf der Autobahn kann das Hybrid-System seine Vorteile kaum noch ausspielen, hier verbraucht der Mondeo 6,6 l/100 km.



1,7 Schadstoffe

➕ Im Schadstoff-Kapitel erhält der Mondeo Hybrid 43 von 50 möglichen Punkten. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Nur im anspruchsvollen Autobahnzyklus steigt der CO-Wert leicht an. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es die Hybrid-Variante des Mondeo auf 88 Punkte - das entspricht klar vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.

2,9 AUTOKOSTEN

2,0 Betriebskosten*

⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mondeo Hybrid je nach Fahrprofil auch sehr sparsam bewegt werden kann, erhält er trotz des gegenüber Diesel teureren Ottokraftstoffs in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

2,7 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 2,0-Liter Hybridmotor besitzt eine Steuerkette, die einen oftmals teuren Zahnriemenwechsel überflüssig macht.

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

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

3,2 Wertstabilität*

Für die Hybrid-Variante des Mondeo kann während des vierjährigen Berechnungszeitraumes ein durchschnittlicher Restwertverlauf erwartet werden.

4,4 Kosten für Anschaffung*

⊖ Der Anschaffungspreis des Ford Mondeo Hybrid fällt hoch aus. Es sind mindestens 34.950 Euro fällig. Immerhin basiert der Hybrid auf der Top-Ausstattungsline "Titanium", wodurch die Serienausstattung zufriedenstellend ausfällt.

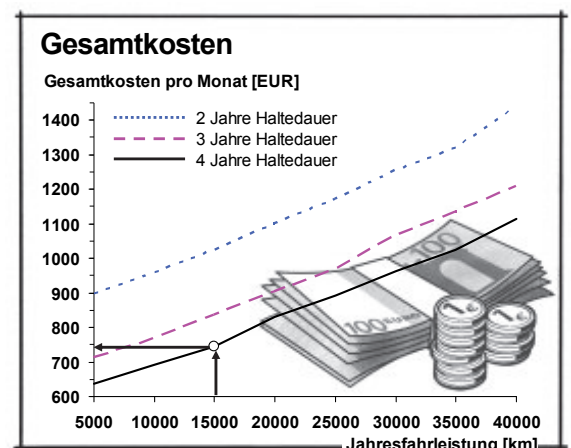
2,7 Fixkosten*

⊕ Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei lediglich 48 Euro.

⊖ Während die Haftpflichtversicherung noch akzeptabel ausfällt (KH: 17), liegen die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung äußerst ungünstig (VK: 23; TK: 24).

2,8 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Dem hohen Anschaffungspreis stehen günstige Betriebskosten gegenüber.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 746 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	2.0 Hybrid Powershift	2.0 EcoBoost Automatik	2.0 TDCi	2.0 TDCi Bi-Turbo Powershift
Aufbau/Türen	ST/4	ST/4	ST/4	ST/4
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1999	4/1997	4/1997
Leistung [kW (PS)]	140 (187)	149 (203)	132 (180)	154 (210)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	300/1750	300/1750	400/2000	450/1750
0-100 km/h[s]	9,2	8,7	8,3	7,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	232	225	233
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,2 I S	7,4 I S	4,5 I D	5,0 I D
CO2 [g/km]	99	171	117	130
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/23/24	17/24/24	17/24/26	17/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	48	192	234	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	746	858	776	836
Preis [Euro]	34.950	40.700	41.000	44.500

Aufbau

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

KT = Kleintransporter
 HKB = Hochdachkombi
 TR = Transporter
 BU = Bus
 SUV = Sport Utility Vehicle
 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
 E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Hybrid	Schadstoffklasse Euro6
Leistung	140 kW (187 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	1750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R16
Reifengröße (Testwagen)	215/60R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12/11,95 m
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,1 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,2 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	2,6/4,4/6,6 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	99 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	132 g/km
Innengeräusch 130km/h	65,1 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4871/1852/1482 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2135 mm
Leergewicht/Zuladung	1670 kg/580 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/720 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	1100 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	61 Euro
Monatliche Fixkosten	110 Euro
Monatlicher Wertverlust	483 Euro
Monatliche Gesamtkosten	746 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/23/24
Grundpreis	34.950 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

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

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelycht (Nebelscheinwerfer)	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe (CVT)	Serie
City-Notbremsfunktion	250 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 (nicht für Hybrid)	nicht erhältlich
Einparkhilfe vorne (und hinten)	550 Euro°
Lackierung Metallic	695 Euro°
Schiebe-Hubdach	750 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,1

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen