



Ford Mondeo Turnier 2.0 TDCi Titanium

Fünftürige Kombilimousine der Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Der Ford Mondeo Turnier ist nicht nur für Familien interessant, sondern vor allem auch als Langstreckenfahrzeug. Kein Wunder also, dass sich rund 80% der Käufer für eine Dieselvariante entscheiden. Der 2,0 Liter große Diesel leistet in der getesteten Variante 150 PS, was im Alltag für zufriedenstellende Fahrleistungen sorgt. Bei langen Autobahnetappen würde man sich aber einen Tick mehr Leistung wünschen - hier ist die 180 PS Version sicher die bessere Wahl. Beim Verbrauch punktet der Mondeo mit einem annehmbaren Ergebnis - im ADAC EcoTest wurden 5,3 l/100 km ermittelt. Wer leichte Komfort-Abstriche hinnimmt, kann für's gleiche Geld die EConetic Variante des Motors bestellen. Ein tiefergelegtes Sportfahrwerk sowie Leichtlaufreifen sollen laut Hersteller den Verbrauch um fast vernachlässigbare 0,1 l/100 km senken. Unabhängig vom Motor punktet der Kombi mit einem guten Platzangebot und einem riesigen Kofferraum, der bis zu 1.530 l fasst. Auf Wunsch gibt es eine Reihe an Ausstattungen, die lange Reisen nicht nur komfortabler sondern auch sicherer machen. Neben dem im Testwagen verbauten angenehm federnden adaptiven Fahrwerk und Massagesitzen sind auch eine Reihe an Assistenten erhältlich. Ein Spurhalte- und Fernlichtassistent sowie Müdigkeitswarner und Verkehrsschilderkennung sind beim Titanium Serie. Eine adaptive Geschwindigkeitsregelung mit Notbremssystem, ein Totwinkelwarner und die empfehlenswerten LED-Scheinwerfer gibt es gegen Aufpreis. In der Summe bietet der Mondeo Turnier ein gelungenes Gesamtpaket, ist in der getesteten Variante mit 34.475 Euro aber nicht ganz billig. **Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** Mazda 6, Opel Insignia, VW Passat.

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



ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,1 Familie

3,8 Stadtverkehr

2,8 Senioren

1,9 Langstrecke

1,8 Transport

3,0 Fahrspaß

2,5 Preis/Leistung

Stand: März 2016
Text: D. Silvestro

2,2

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,0

Verarbeitung

- +** 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 Verkleidungen der Seitenschweller etwas stabiler montiert sein. Die Türausschnitte sind sehr gut gegen Schmutz von außen abgedichtet, leider fehlen den Schwellern aber Einstiegsleisten. Im Innenraum setzt sich der gute Qualitätseindruck fort. Die Armaturen sitzen passgenau, die Dachpfosten sind mit Stoff überzogen und die Türrahmen zeigen sich 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 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.

2,1

Alltagstauglichkeit

- +** Der Mondeo Turnier 2.0 TDCi weist eine gute Alltagstauglichkeit auf. 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 1.175 Kilometer möglich. Die maximal zulässige Zuladung liegt mit 585 kg hoch. Auf der serienmäßigen Dachreling sind Lasten bis 75 kg zulässig. Gebremste Anhänger dürfen bis 1.800 kg und ungebremste bis 750 kg gezogen werden. 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. Gegen Aufpreis kann auch ein vollwertiges Notrad geordert werden, das aber nicht der Größe der Fahrbereifung entspricht und somit ebenfalls nur begrenzte Mobilität bietet (nicht im Testwagen). Zum Räderwechsel sind Wagenheber und Radmutternschlüssel an Bord.
- Die Notradmulde ist für die Fahrbereifung nicht groß genug, ein defektes Rad passt nicht hinein.

2,4

Sicht

Der Fahrersitz ist in üblicher Höhe angeordnet, wodurch der Fahrer das Verkehrsgeschehen 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 Karosserie lässt 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 Innen- und der fahrerseitige Außenspiegel (in Verbindung mit 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 Wirkungsbereich.

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

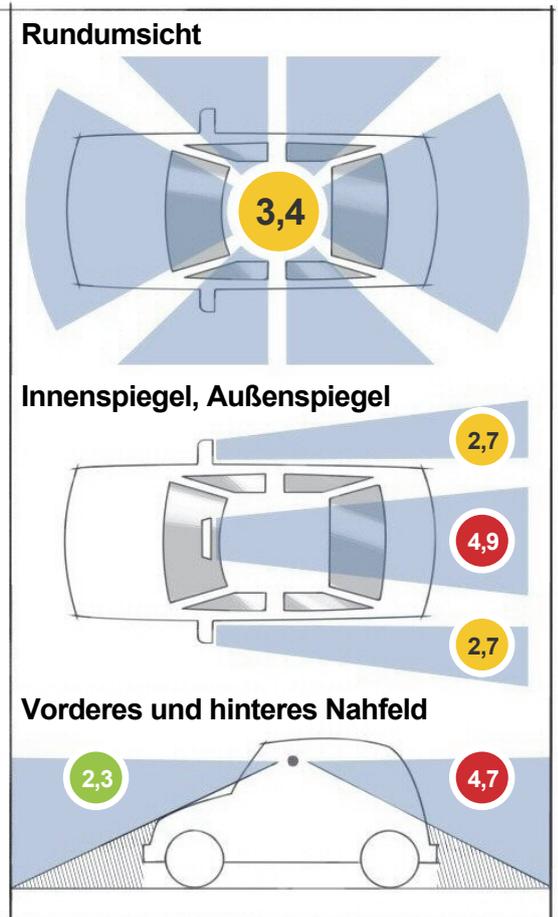
2,6 Ein-/Ausstieg

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.

⊕ 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 das im Testwagen verbaute schlüssellose Zugangssystem geordert werden. Dann kann der Schlüssel zum Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs in der Tasche bleiben.



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

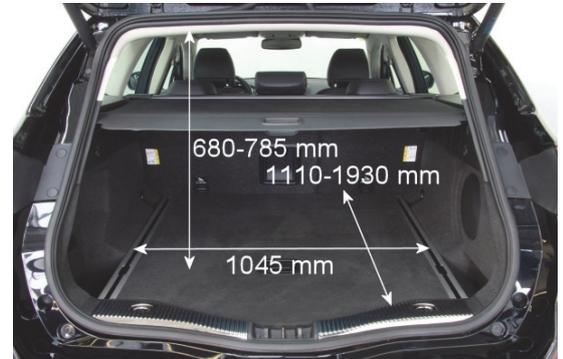


Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar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

Die Türaufhalter 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 unters Dach 755 Liter hinein. Dann lassen sich bis zu zwölf handelsübliche Getränkeboxen 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.



1,9 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Gegen Aufpreis öffnet und schließt die Heckklappe elektrisch (im Testwagen). Sie schwingt weit genug auf, um Personen bis zu einer Größe von rund 1,85 m Platz genügend Kopffreiheit zu bieten. Die Ladeöffnung ist groß, sodass 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.

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

2,4 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). Ebenfalls gegen Aufpreis gibt es das im Testwagen verbaute Schienensystem samt Halterungen, um Gepäck zu fixieren.

⊕ 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 Halteclip, 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 Einstellmöglichkeiten, 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 eingepägt 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 TFT-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 Vorradausfahrenden 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 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 liegt.



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

2,0 Federung

Für den Mondeo werden neben dem Standardfahrwerk eine ganze Reihe an weiteren Fahrwerken angeboten. Gegen Aufpreis ist für den Turnier in Verbindung mit dem Standardfahrwerk ein automatischer Niveaueausgleich an der Hinterachse erhältlich (nicht im Testwagen). Alternativ kann man zwischen einem tiefergelegten Sportfahrwerk und einem interaktiven Fahrwerkssystem mit elektronischer Dämpferregelung wählen. Das interaktive Fahrwerk ist Bestandteil des im Testwagen verbauten Komfort-Pakets. Beim interaktiven Fahrwerk lässt sich die Dämpfercharakteristik in drei Stufen einstellen und das Federungsverhalten wird stetig an die Fahrbahn angepasst. Die Einstellung des Fahrwerks findet sich versteckt im Bordmenü - ein schneller Zugriff über Direktwahltasten ist nicht möglich.

➕ Das interaktive Fahrwerk sorgt im Standardmodus für einen ausgewogenen Fahrkomfort. Lange Fahrbahnwellen bringen den Mondeo nicht aus der Ruhe. Die Karosserie wird zwar bei voller Beladung an der Hinterachse gestaucht, wenn man über lange Bodenwellen fährt, eine Nachschwingtendenz ist mit dem adaptiven Fahrwerk aber nicht vorhanden. 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 und Querfugen werden ebenso gut absorbiert wie auch Kopfsteinpflaster. 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 oder eine Leder-/Alcantara-Polsterung erhältlich - in beiden Fällen ist dann auch der Beifahrersitz elektrisch einstellbar. Darüber hinaus sind optional auch Ledersitze mit Massagefunktion und Sitzklimatisierung erhältlich (nicht im Testwagen).

⊕ In Verbindung mit der Leder-/Alcantara-Polsterung 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.

1,9 Innengeräusch

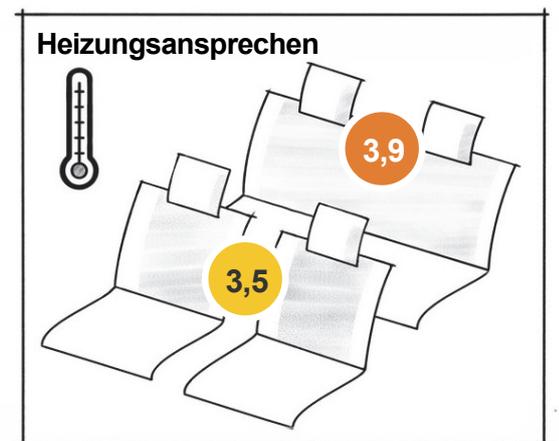
Der Testwagen war mit einer Doppelverglasung vorn ausgestattet, die sich positiv auf das Innengeräusch auswirkt. Diese ist für den Mondeo Titanium jedoch weder serienmäßig noch optional erhältlich. Eine Doppelverglasung gibt es lediglich für die Vignale-Modelle.

⊕ Der gemessene Geräuschpegel im Innenraum beträgt bei 130 km/h niedrige 66,9 dB(A). Der Dieselmotor hält sich akustisch stets zurück und wird kaum im Innenraum wahrgenommen. Fahr- und Windgeräusche sind ebenfalls gut gedämmt und auch bei höheren Geschwindigkeiten nicht störend.

2,6 Klimatisierung

Im ADAC Heizungstest schneidet der Mondeo Turnier 2.0 TDCi noch befriedigend ab. Der Innenraum wird in zufriedenstellender Zeit auf Wohlfühltemperatur erwärmt.

⊕ Der Mondeo ist serienmäßig mit einer Zwei-Zonen-Klimaanlage ausgestattet. Dadurch können Fahrer und Beifahrer separat die Wunschttemperatur einstellen. Die Luftverteilung erfolgt für beide gemeinsam - sie ist im Menü einstellbar. Darüber hinaus besitzt die Klimaanlage 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.

2,4

MOTOR/ANTRIEB

3,0

Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen des 150 PS starken Dieselmotors sind zufriedenstellend. Überholvorgänge lassen sich in noch annehmbarer Zeit absolvieren - für den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h vergehen 6,3 Sekunden. Im vierten und fünften Gang sind die Elastizitätswerte des Motors akzeptabel. Der Mondeo benötigt 8,9 bzw. 12,8 Sekunden um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Im sechsten Gang dauert es dagegen deutlich länger. Hier vergehen 20,5 Sekunden bis die 100 km/h-Marke erreicht ist. Laut Hersteller liegt die Höchstgeschwindigkeit bei 210 km/h, der Sprint von 0 auf 100 km/h dauert 9,4 Sekunden.

2,3

Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Turbodiesels kann insgesamt überzeugen. Vibrationen sind gut gedämmt und dringen nicht zu stark in den Innenraum. Selbst bei niedrigen Drehzahlen neigt der Motor unter Last nicht zu übermäßigem Dröhnen.

1,9

Schaltung

⊕ Die Schaltung ist Ford gut gelungen. Gangwechsel fühlen sich zwar teils etwas knochig an, der Schalthebel ist aber 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 Berganfahrhilfe erleichtert, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs für 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.

2,0

Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Schaltgetriebe ist gut abgestuft, es steht für jeden Betriebszustand ein geeigneter Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde recht lang gewählt. Der Motor dreht im größten Gang bei 130 km/h mit nur 2.100 1/min.

2,4

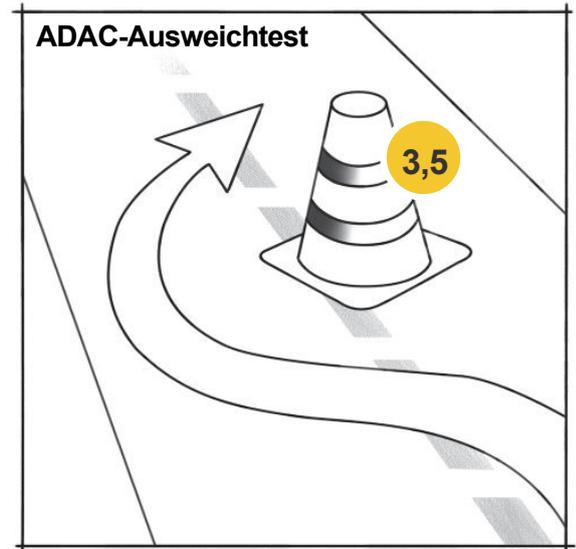
FAHREIGENSCHAFTEN

2,9

Fahrstabilität

Die Fahrstabilität des Mondeo Turnier ist insgesamt zufriedenstellend. Der Ford reagiert zwar gut auf plötzliche Lenkimpulse, quittiert 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 Mondeo nur mit Mühe stabilisieren lässt. Werden Kurven zu schnell angefahren, schiebt der Kombi über die Vorderräder weg. Hebt man das Gaspedal in Kurven, sodass ein Lastwechsel entsteht, drängt der Ford mit dem Heck 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 mittels Drehmomentverteilung an den Vorderrädern beim Beschleunigen in Kurven die Fahrzeugstabilität verbessert.



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.

2,5

Lenkung*

- ⊕ 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.

1,7

Bremse

- ⊕ Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren. Der Bremsweg des Mondeo Turnier 2.0 TDCi beträgt aus 100 km/h bis zum Stillstand 35,3 m (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen: Continental ContiSportContact 5 der Größe 235/40 R19 96Y). 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.

1,6

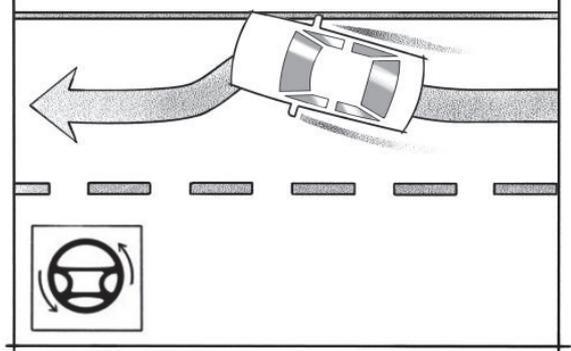
SICHERHEIT

0,8

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

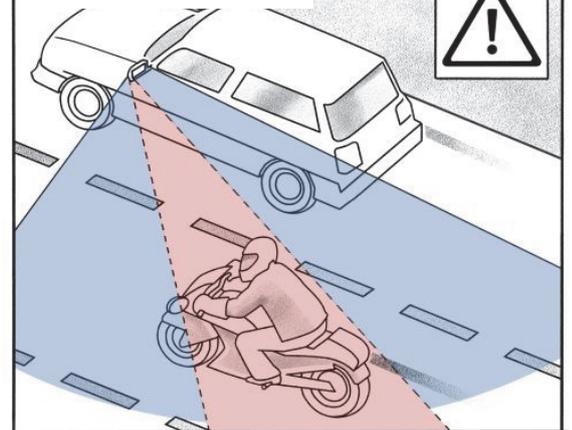
⊕ In diesem Kapitel schneidet der Ford sehr gut ab. Der Mondeo ist ab Werk mit einem elektronischen Stabilitätsprogramm sowie einem Bremsassistenten ausgestattet. Letzterer hilft dem Fahrer bei Vollverzögerungen das volle Bremspotenzial zu mobilisieren. Im Falle einer Notbremsung blinken die reaktionsschnellen 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. 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 Querverkehrserkennungsfunktion. 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. Serienmäßig ist der Titanium auch mit einer kamerabasierten Verkehrszeichenerkennung ausgestattet.

Spurhalteassistent



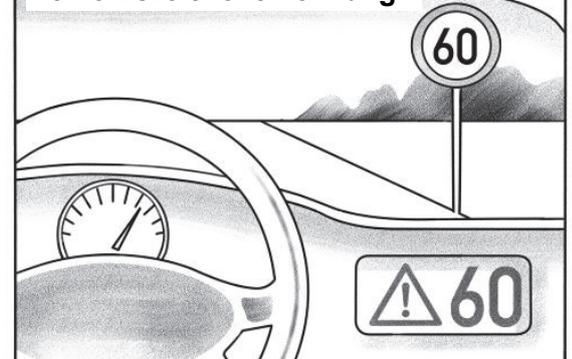
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

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.

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.

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 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.

⊖ 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.

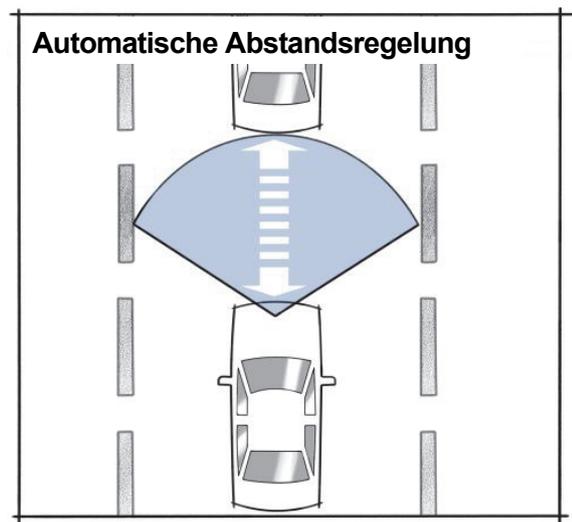
1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ 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.



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



Automatische Abstandsregelung
Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

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 Gurtranlenkpunkte 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

+ Im 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.

2,3

UMWELT/ECOTEST

2,7

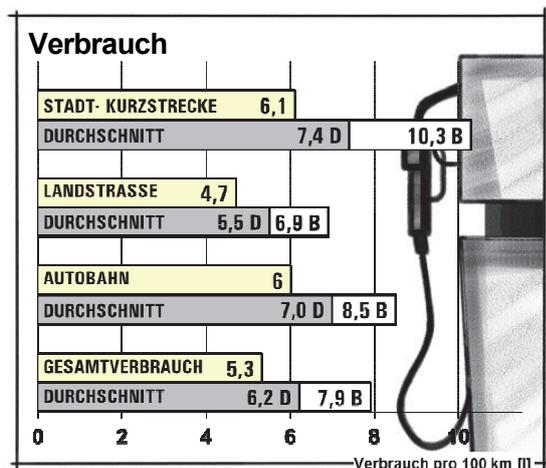
Verbrauch/CO₂*

Der Verbrauch des Mondeo Turnier 2.0 TDCi fällt zufriedenstellend aus. Mit einer CO₂-Bilanz von 169 g/km erhält das Fahrzeug 33 Punkte im CO₂-Kapitel. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,3 Liter Diesel auf 100 Kilometer. Innerorts verbraucht der Mondeo 6,1 l/100 km, außerorts 4,7 l/100 km und auf der Autobahn konsumiert er 6,0 l/100 km.

1,9

Schadstoffe

+ Im Schadstoff-Kapitel erhält der Diesel 41 von 50 möglichen Punkten. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt im Zulassungszyklus besondere Auffälligkeiten. Fährt man jedoch mit hoher Last (Autobahnzyklus), steigt der NO_x-Ausstoß stark an. Hier werden die Nachteile des im Vergleich zur AdBlue-Lösung günstigeren NO_x-Speicherката sichtbar, der unter hoher Last nicht mehr so effektiv arbeitet wie die Harnstofflösung. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Ford auf 74 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)

2,9 AUTOKOSTEN

1,8 Betriebskosten*

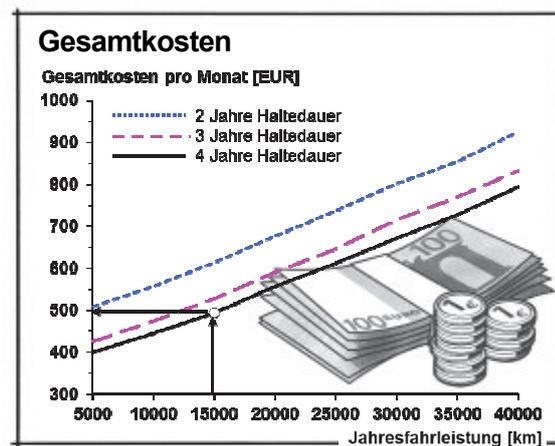
⊕ Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Mondeo Turnier 2.0 TDCi recht sparsam mit dem günstigeren Diesel-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine gute Bewertung.

2,8 Werkstatt- / Reifenkosten*

Der Mondeo besitzt eine fahrabhängige Inspektionsanzeige. Gemäß Hersteller ist im Schnitt alle 30.000 km oder alle zwei Jahre eine Wartung mit Ölwechsel fällig. Der 2,0 l-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Durch die beim Titanium verbaute Seriengröße entstehen erhöhte Kosten für den Reifenersatz.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 735 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,9 Wertstabilität*

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

4,3 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 34.475 Euro ist der Mondeo Turnier 2.0 TDCi in der Topausstattung Titanium nicht gerade günstig. Der Titanium bietet dafür eine gute Serienausstattung. U.a. sind 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.

3,7 Fixkosten*

Die Fixkosten liegen nicht gerade niedrig. Die jährliche Kfz-Steuer liegt bei 224 Euro. Die Einstufung der Haftpflichtversicherung geht noch in Ordnung (KH: 17).

⊖ Jedoch liegen die Einstufungen für die Teil- und Vollkaskoversicherung ungünstig (VK: 23; TK: 26).

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Die monatlichen Gesamtkosten fallen im Klassenvergleich durchschnittlich aus. Während die Betriebskosten überschaubar ausfallen, liegt der Mondeo Turnier 2.0 TDCi Titanium in allen anderen Kostenkapiteln im Klassendurchschnitt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| TYP | 1.0 EcoBoost | 1.5 EcoBoost | 2.0 EcoBoost Automatik | 2.0 EcoBoost Automatik | 1.5 TDCi | 2.0 TDCi | 2.0 TDCi | 2.0 TDCi Bi-Turbo Power-shift |
|-------------------------------------|--------------|--------------|------------------------|------------------------|----------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Aufbau/Türen | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 | KB/5 |
| Zylinder/Hubraum [ccm] | 3/998 | 4/1498 | 4/1999 | 4/1999 | 4/1499 | 4/1997 | 4/1997 | 4/1997 |
| Leistung [kW (PS)] | 92 (125) | 118 (160) | 149 (203) | 177 (240) | 88 (120) | 110 (150) | 132 (180) | 154 (210) |
| Max. Drehmoment [Nm] bei U/min | 170/1400 | 240/1600 | 300/1750 | 340/1900 | 270/1750 | 320/1750 | 400/2000 | 450/1750 |
| 0-100 km/h[s] | 11,9 | 9,3 | 8,8 | 8,0 | 12,3 | 9,4 | 8,4 | 8,1 |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h] | 200 | 217 | 227 | 235 | 187 | 210 | 220 | 228 |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller | 5,2 S | 5,9 S | 7,5 S | 7,5 S | 4,0 D | 4,3 D | 4,5 D | 5,0 D |
| CO2 [g/km] | 120 | 137 | 174 | 174 | 107 | 112 | 117 | 129 |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK | 17/22/24 | 14/22/24 | 15/23/24 | 17/23/24 | 17/23/26 | 17/23/26 | 17/24/26 | 17/24/26 |
| Steuer pro Jahr [Euro] | 70 | 114 | 198 | 198 | 166 | 224 | 234 | 258 |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro] | 737 | 757 | 838 | 875 | 731 | 750 | 745 | 819 |
| Preis [Euro] | 26.750 | 28.500 | 35.675 | 37.675 | 29.800 | 31.300 | 34.900 | 39.475 |

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-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 Diesel | Schadstoffklasse Euro6 |
| Hubraum | 1997 ccm |
| Leistung | 110 kW (150 PS) |
| bei | 3750 1/min |
| Maximales Drehmoment | 320 Nm |
| bei | 1750 1/min |
| Kraftübertragung | Frontantrieb |
| Getriebe | 6-Gang-Schaltgetriebe |
| Reifengröße (Serie) | 235/50R17 |
| Reifengröße (Testwagen) | 235/40R19Y |
| Bremsen vorne/hinten | Scheibe/Scheibe |
| Wendekreis links/rechts | 11,9/11,95 m |
| Höchstgeschwindigkeit | 210 km/h |
| Beschleunigung 0-100 km/h | 9,4 s |
| Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang) | 6,3 s |
| Bremsweg aus 100 km/h | 35,3 m |
| Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe | 4,3 l |
| Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel) | 5,3 l |
| Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB | 6,1/4,7/6,0 l |
| CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe | 112 g/km |
| CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW) | 169 g/km |
| Innengeräusch 130 km/h | 66,9 dB(A) |
| Länge/Breite/Höhe | 4867/1852/1501 mm |
| Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel) | 2140 mm |
| Leergewicht/Zuladung | 1745 kg/585 kg |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt | 435 l/810 l |
| Anhängelast ungebremst/gebremst | 750 kg/1800 kg |
| Dachlast | 75 kg |
| Tankinhalt | 62,5 l |
| Reichweite | 1175 km |
| Garantie | 2 Jahre |
| Rostgarantie | 12 Jahre |

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

| | |
|---------------------------------------|-----------------|
| Monatliche Betriebskosten | 82 Euro |
| Monatliche Werkstattkosten | 62 Euro |
| Monatliche Fixkosten | 124 Euro |
| Monatlicher Wertverlust | 467 Euro |
| Monatliche Gesamtkosten | 735 Euro |
| (vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr) | |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 17/23/26 |
| Grundpreis | 34.475 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 01.01.2016 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

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

AUSSEN

| | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung | 900 Euro |
| Dachreling | Serie |
| Einparkhilfe vorne (und hinten) | 550 Euro ^o |
| Lackierung Metallic | 695 Euro ^o |
| Panorama-Glasedach | 975 Euro |

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen