



## Ford Mondeo Turnier 2.0 Hybrid Titanium Automatik

Fünftüriger Kombi der Mittelklasse (138 kW / 187 PS)

Der Ford Mondeo ist mittlerweile ein alter Bekannter auf unseren Straßen. Nach langer Ankündigungsphase und Verzögerungen kam er Anfang 2015 zu den deutschen Händlern. 2019 war es dann Zeit für ein Facelift, in dessen Zuge auch die Motorpalette überarbeitet wurde. Es gibt aktuell keinen reinen Benzinantrieb mehr im Mondeo, lediglich dem zwei Liter großen Diesel in drei verschiedenen Leistungsstufen und den Benzin-Hybriden. Dieser ist jetzt auch im Kombi verfügbar und kommt gleich zum ADAC Autotest. Der Antrieb ist bekannt, ein nach dem effizienten Atkinson-Prinzip arbeitender Vierzylinder und ein Elektromotor reichen die 187 PS maximale Systemleistung über ein CVT-Getriebe an die Vorderräder weiter. Gemütlich bewegt, ist man entweder elektrisch unterwegs oder der Benziner brummelt entspannt im Hintergrund vor sich hin. Möchte man die angegebene Leistung aber abrufen, schnellt die Drehzahl in die Höhe und der Benziner dröhnt laut und angestrengt vor sich - wie als Appell, sich doch bitte etwas zurückzuhalten.

Im ADAC Ecotest fließen 6,3 Liter Super pro 100 Kilometer durch die Einspritzung des großen Kombis. Größe ist ein gutes Stichwort, denn davon büßt der Testwagen im Kofferraum einiges ein: Die Batterie braucht auch ihren Platz.

Verarbeitung und Komfort bieten keinen ernsthaften Grund zum Klagen, den immerhin vielfältigen Sicherheits-Assistenzsystemen merkt man zum Teil aber an, dass sie nicht mehr ganz auf der Höhe der Zeit sind. Dennoch ist der Mondeo nach wie vor dem Facelift ein gutes Auto mit viel Platz im Innenraum, der Hybrid in der recht reichhaltigen Titanium-Ausstattung kostet allerdings auch schon mindestens 42.000 Euro. **Konkurrenten:** PlugIn-Hybride: Mercedes Benz C300e T-Modell, Peugeot 508 SW Hybrid, Volvo V60 T6, VW Passat Variant GTE.

⊕ Navigationssystem Serie, viel Platz im Innenraum, solide Verarbeitung

⊖ eingeschränkter Kofferraum, kein Notrad erhältlich, Motorakustik unter Last

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **3,0**

### Zielgruppencheck

 Familie **2,6**

 Stadtverkehr **3,9**

 Senioren **2,9**

 Langstrecke **2,5**

 Transport **2,6**

 Fahrspaß **2,7**

 Preis/Leistung **2,7**

Ecotest 

## 2,5 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,1 Verarbeitung

⊕ Der Mondeo ist gekonnt verarbeitet. Die Spaltmaße passen, es wurden alle Anbauteile sorgfältig gefügt. Ebenfalls von Sorgfalt zeugen beispielsweise die Türdichtungen: Es kümmern sich vorn und hinten an fast allen Stellen ganze drei Türdichtungen darum, dass Schmutz und Feuchtigkeit draußen bleiben. So bleibt der Schweller sauber und man besudelt sich die Hose nicht beim Einsteigen. Auch innen passt

es beim Ford. Die Materialien sind im oberen Bereich durchgehend angenehm weich gehalten, außerdem ist alles sauber verarbeitet. Da scheppert nichts im Innenraum.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.

### 3,2 Alltagstauglichkeit

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 oder sogar ein vollwertiges Stahl-Ersatzrad erhältlich), das sich bereits bei kleineren Beschädigungen des Reifens als unwirksam erweisen kann. Auch ist der Tank kleiner: Statt 60 Litern passen nur 49 Liter hinein.

darf der Mondeo bis 75 Kilogramm tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zwei E-Bikes reichen. Mit 4,87 Metern Länge klopft der Mondeo schon an der nächsthöheren Fahrzeugklasse, auch die Breite mit 2,14 Meter von Außenspiegel zu Außenspiegel ist gerade in der Stadt üppig. Auch der Wendekreis von 11,9 Metern macht den großen Ford nicht gerade wendiger.

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich damit eine theoretische Reichweite von rund 775 Kilometern. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 565 Kilogramm – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Auf der Reling

⊖ Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er nur 750 Kilogramm wiegen, egal ob er eine eigene Bremse hat oder nicht.

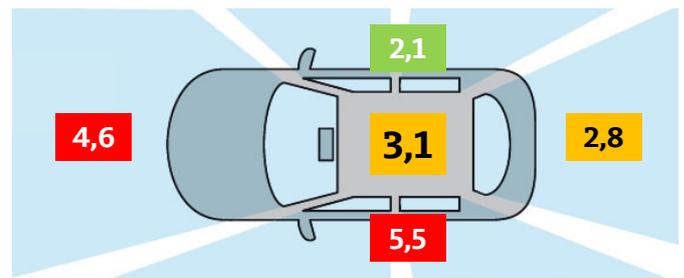
### 2,3 Licht und Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Mondeo Turnier passabel ab, die Dachsäulen sind nicht allzu breit und die hinteren Kopfstützen behindern die Sicht nicht, wenn man sie nach unten stellt.

⊕ 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 Geschwindig-

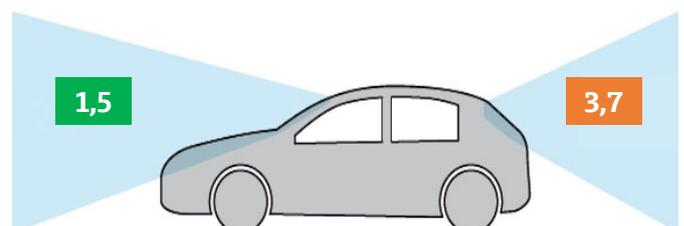
#### Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



#### Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



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

keit 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 serienmäßig und der fahrerseitige Außenspiegel optional automatisch ab. Darüber hinaus besitzen beide Außenspiegel zusätzliche asphärische Bereiche, die den toten Winkel verkleinern.

## 2,5 Ein-/Ausstieg

⊕ Das Ein- und Aussteigen klappt dank den angemessenen dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze sind in der untersten Einstellung mit 43 Zentimetern über der Straße in klassenüblicher Höhe.

Der lange Ford bietet im Fond angenehm große Türöffnungen, nur auf die nach vorn geneigte C-Säule muss man etwas Acht

## 2,4 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt groß aus, im Vergleich zum Turnier ohne Hybrid-Batterie im Heck gehen aber etliche Liter Stauraum verloren. Da der Mondeo einen richtig großen Kofferraum hat, bleiben dennoch bis zur Gepäckraumabdeckung vernünftige 365 Liter übrig. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 595 Liter oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 760 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.405 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

## 2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Der Testwagen hat die optionale elektrische Heckklappe verbaut. Sie lässt sich vom Innenraum aus genauso wie per Fernbedienung oder natürlich hinten an der Klappe selbst öffnen und schließen.

Ab etwa 1,85 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt rund 70 Zentimeter über der Straße und geht eben in

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

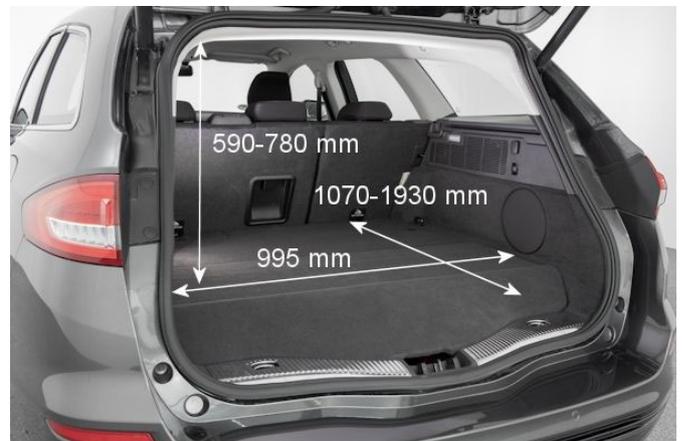
⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der

Beim Rangieren helfen serienmäßig Parksensoren vorn und hinten sowie ein Parklenkassistent. Eine Rückfahrkamera kostet Aufpreis, der sich aufgrund der hohen hinteren Scheibenkante aber lohnt. Die Scheibenwischer sind außen an den A-Säulen angeschlagen und besitzen dadurch einen großen Wirkbereich.

⊖ Die feinen Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung erzeugen bei Dunkelheit durch das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge störende Lichtreflexe. Ohne Aufpreis verbaut Ford aber auch eine Scheibe ohne diese Drähte.

geben. Haltegriffe am Dachhimmel stehen für alle außen Sitzenden zur Verfügung.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless).



Aufgrund des höheren Ladebodens stehen beim Hybrid lediglich 365 l für das Gepäck zur Verfügung.

den Ladeboden über, bevor dieser aber aufgrund der Hybridtechnik eine Stufe nach oben hat. Insgesamt kann man den Kofferraum abgesehen von der zusätzlichen Stufe im Boden gut nutzen, mit nur einer Lampe wird er aber schwach ausgeleuchtet.

Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier ist vorhanden, aber klein. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen

müssen nicht entfernt werden. Vom Kofferraum aus ist das Umklappen aber nicht möglich, ohne hineinzuklettern. Beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, die dafür vorgesehenen Gurthalter zu nutzen, um die äußeren Gurte nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Ein Kofferraumtrenngitter und auch zwei unterschiedlich hohe Trenngitter sind für den Mondeo Turnier verfügbar, für die volle Variabilität sollten zusätzlich die dafür vorgesehenen

Befestigungsösen hinter den Vordersitzen geordert werden. Hinter der Fondsitzebank sind solche Ösen im Dachhimmel serienmäßig.

Taschenhaken bietet der Mondeo im Kofferraum, seitliche Taschen oder Fächer sind in der Hybrid-Variante aber nicht verfügbar. Dafür gibt es unter der Klappe am Kofferraumboden noch 25 Liter Stauraum in zwei Fächern.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Das Cockpit des Mondeo ist in Verbindung mit dem Audio-/Navigationssystem Sony mit Ford SYNC 3 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. Der Hauptbildschirm ist in auf Höhe der Lenksäule angeordnet und nicht zum Fahrer geneigt.

⊕ Das Lenkrad lässt sich wie im Testwagen optional sogar elektrisch in Höhe und Weite justieren, die Pedale sind einwandfrei angeordnet und der Automatikwählhebel liegt gut zur Hand. Der Motorstart erfolgt mittels beleuchtetem Start-Stopp-Knopf, der Schlüssel muss nur mit sich geführt werden. Scheibenwischer, Ablend- und Fernlicht sind beim Titanium sensorgesteuert. Alternativ kann der Fahrer das Licht mittels Drehschalter links vom Lenkrad manuell aktivieren. Im Gesamten sind die meisten Schalter gut zugänglich angeordnet und im Dunkeln beleuchtet. Die elektrischen Fensterheber besitzen eine Antipp-Automatik.

⊖ Das bis auf den Tacho als TFT-Bildschirm ausgeführte Kombiinstrument liegt gut im Sichtfeld des Fahrers und kann

je nach Fahrerwunsch etwa Navigations-, Audio- oder Bordcomputerdaten. Insgesamt wirkt das Kombiinstrument aufgrund der zahlreichen Möglichkeiten aber überfrachtet und ist dadurch unübersichtlich. Die Klimaautomatik wird über kleine und ziemlich wahllos verstreute Tasten gesteuert, hier ist erhöhte Aufmerksamkeit gefordert.



Der Innenraum des Mondeo bietet insgesamt gute Verarbeitungsqualität und Materialanmutung. Die Bedienung ist grundsätzlich funktionell, lediglich das Infotainment-System verlangt aufgrund des großen Umfangs eine gewissen Eingewöhnung.

### 2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im nicht mehr allzu neuen Mondeo ist auf der Höhe der Zeit. Das serienmäßige Infotainmentsystem Ford Sync 3 umfasst ein Radio samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Ab der Ausstattung Business steht auch ein Navigationssystem zur Verfügung, das gegen Aufpreis durch ein höherwertiges System mit detaillierterer Darstellung, CD-Player und einer erweiterten Sprachsteuerung ersetzt wird. Ferner stehen optional digitaler Radioempfang (DAB/DAB+) und ein besseres Soundsystem mit 10 Lautsprechern (12 beim Nicht-Hybriden)

zur Verfügung. Auch eine 230 Volt-Steckdose kann man bestellen.

Seit Herbst 2019 steht auch im Mondeo das FordPass Connect-System zur Verfügung, das ein eCall-System, Echtzeit-Verkehrsdaten einen WLAN-Hotspot und eine Fahrzeugüberwachung per App ermöglicht. FordPass Connect steht ab Erstzulassung für zwei Jahre zur Verfügung, danach kann es kostenpflichtig verlängert werden. Für den WLAN-Hotspot ist eine Registrierung bei Vodafone erforderlich, die Kosten hierfür sind vom Halter zu tragen.

## 1,6 Raumangebot vorn

⊕ Selbst zwei Meter große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für fast 2,10 Meter reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne

## 2,1 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen auch fast zwei Meter große Personen Platz. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist trotz der hohen Seitenlinie noch gut, auch hier hilft das optionale Panoramadach für ein noch luftigeres Empfinden.

## 2,4 Innenraum-Variabilität

⊕ In Puncto Variabilität belässt es der Mondeo bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es

## 2,3 KOMFORT

### 2,6 Federung

Der Mondeo Hybrid fährt immer mit konventionelle Dämpfern vor, die optionalen elektronisch geregelten Dämpfer gibt es nur für die anderen Motorisierungen. Nimmt man den Hybriden als ST-Line, ist ein sportlicher abgestimmtes Fahrwerk an Bord. Der Testwagen rollt zwar innerorts mitunter etwas hölzern

### 2,4 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 gibt es einige verschiedene Sitze. Ergonomiesitze für Fahrer und/ oder Beifahrer mit vollelektrischer Einstellmöglichkeit und ausziehbarer Oberschenkelauflage können genauso gewählt werden wie verschiedene

### 2,1 Innengeräusch

⊕ Bei der Geräuschdämmung hat Ford großen Aufwand betrieben, was sich in einem guten Geräuschkomfort widerspiegelt. Bei 130 km/h haben wir im Innenraum einen

ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Das nur für den Turnier optionale Panoramadach steigert das luftige Gefühl nochmals.



Auf den hinteren Sitzplätzen finden Personen bis fast 2,0 m Körpergröße bequem Platz.

Taschen an den Rückseiten der Vordersitze.

Das Handschuhfach ist zweistöckig, mit Filz ausgekleidet, prima beleuchtet und abschließbar.

über Kanaldeckel und andere Spezialitäten des urbanen Straßenbaus, mit steigender Geschwindigkeit und auf längeren Wellen fühlt sich der Ford immer wohler und zeigt, dass er vom Komfort her ein gutes Reiseauto ist.

Ledersitze (ebenfalls elektrisch, mit Memoryfunktion). Die Ledersitze können wahlweise auch mit einer mehrstufigen Belüftung und Massagefunktion ausgestattet werden. Letztere wird über elf Luftpolster realisiert und nicht nur über eine sich beständig bewegende Lordosenstütze. Der Mondeo ST-Line kommt exklusiv mit Leder-Sportsitzen und wabenförmiger Steppung.

Geräuschpegel von lediglich 65,1 dB(A) gemessen. Der Verbrennungsmotor hält sich normalerweise akustisch angenehm zurück oder ist sogar aus, solange man eher

zurückhaltend fährt. Fordert man dem Antriebsstrang aber Leistung ab, heult der Vierzylinder laut auf. So erzieht er zum

sparsamen Fahren, wenn man es positiv sehen möchte.

## 2,0 Klimatisierung

⊕ 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

Touchscreenmenü einstellbar. Die Frontscheibe und die Vordersitze sind serienmäßig beheizt, die Rücksitzbank und das Lenkrad gegen Aufpreis. Rollos für die Fondtüren und getönte Scheiben ab der B-Säule gibt es ebenfalls optional.

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

Die Fahrleistungen des Mondeo Turnier 2.0 Hybrid fallen gut aus. Kein Wunder, stehen bei ausreichend geladener Batterie auch 187 PS an kombinierter Systemleistung zur Verfügung. Der Saugbenziner bietet in Verbindung mit dem Elektromotor ein maximales Drehmoment von 300 Nm, das bereits ab 1.750 Touren anliegt. Überholvorgänge lassen sich so in kurzer Zeit absolvieren. Der Sprint von 60 auf 100 km/h ist in 5,4 Sekunden

erledigt. Gerade aus dem Stand fährt der Hybrid flott an, das Einfädeln in den fließenden Verkehr stellt kein Problem dar. Sportliche Gefühle wollen beim Hybriden dennoch nicht aufkommen, durch das stufenlose Getriebe fühlt sich der Vortrieb trotz der guten Messwerte zäh an.

Ford gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 9,4 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 187 km/h.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Durch die drehmomentstarke Unterstützung und das spontane Ansprechen des Elektromotors ist der Mondeo gerade innerorts zackig unterwegs, außerorts und auf der Autobahn verebt der E-Effekt etwas.

Der Benzinmotor legt bei normaler Fahrweise eine angenehme Laufkultur an den Tag. Es dringen kaum Vibrationen in den

Innenraum, auch akustisch ist der Benziner dann unauffällig und agiert im Hintergrund.

⊖ Bei mittleren und hohen Drehzahlen, die unter Last recht häufig anliegen, fühlt sich das Aggregat nicht mehr ganz so kultiviert an. Dann neigt der Motor zum Dröhnen.

### 1,9 Schaltung/Getriebe

⊕ 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 Verbrenner und Elektromotor funktioniert gut. Der Benziner schaltet sich unauffällig und ruckfrei zu. Die Bedienung des Wählhebels ist einfach und sinnfällig.

Neben den Standard-Fahrstufen gibt es die Stufe "L", die bei Bergabfahrt die Motordrehzahlen erhöht und somit für eine erhöhte Motorbremswirkung sorgt. Zusätzlich gibt es am

Wählhebel eine Taste, die den "Gefälle-Assistenten" aktiviert. Dieser sorgt durch eine Kombination aus Motorbremse und Laden der Hochspannungsbatterie für zusätzliche Bremskraft an Abfahrten, um die Fahrgeschwindigkeit zu halten. 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.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,6 Fahrstabilität

Der mit Eco-Reifen besohlte Test-Mondeo tut sich schwer im ADAC Ausweichtest, das Fahrverhalten wird aber nie kritisch. Bei einem abrupt eingeleiteten Ausweichmanöver unterbindet das ESP das merklich auskeilende Heck im Keime und sorgt

dadurch für ein letztendlich untersteuernd-unpräzises Fahrverhalten. Lenkt man nicht so abrupt an, lässt das ESP die Zügel etwas lockerer und man erhält ein deutliches Übersteuern.

⊕ Geradeauslauf und Stabilität bei Fahrbahnverwerfungen sind tadellos, wenn man auch gerade bei Kuvenfahrt das durch die Batterie zusätzlich schwerere Turnier Heck im Fahrverhalten spürt.

## 1,9 Lenkung

⊕ Die Lenkung im Mondeo überzeugt. Sie spricht gut auf Lenkbefehle an und vermittelt dem Fahrer genügend Fahrbahnkontakt. Auch die Zentrierung ist gut erfühlbar und ermöglicht entspannte Autobahnetappen. Die Zielgenauigkeit ist insgesamt noch gut, es müssen wohl auch wegen der Ecoreifen und des hohen Batteriegewichts im Heck aber gelegentlich leichte Lenkkorrekturen durchgeführt werden.

## 2,6 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-Mondeo durchschnittlich 35,2 Meter (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist heutzutage ein nur zufriedenstellendes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an, es gibt aber unter der Konkurrenz knackiger fühlbare Druckpunkte im Bremspedal.

## 2,3 SICHERHEIT

### 2,1 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit merkt man dem Mondeo an, dass er im Grunde schon seit 2015 auf dem Markt ist, in Nordamerika als Ford Fusion seit 2012. Dennoch hat er einiges an Bord, wenn auch teils nicht mehr auf dem neuesten Stand. Serienmäßig ist ein City-Notbremssystem namens Active City Stop, das bis 40 km/h funktioniert und im Bedarfsfalle Notbremsungen einleitet. Die Bedienungsanleitung gibt dazu weitere wichtige Auskunft: "Sie müssen jedoch das Bremspedal betätigen, um die volle Bremswirkung zu bekommen." Ebenfalls serienmäßig ist ein Tempomat samt Geschwindigkeitsbegrenzer. Letzterer übernimmt auf Befehl die von der ebenfalls serienmäßigen Verkehrszeichenerkennung festgestellte, momentan maximal erlaubte Geschwindigkeit. Müdigkeitswarner und aktiver Spurhalteassistent sind darüber hinaus in jedem Mondeo verbaut. Gegen Aufpreis lässt sich das Sicherheitspaket um eine adaptive Abstandsregelung mit Notbremsassistenten für höhere Geschwindigkeiten sowie einen Totwinkelassistenten erweitern. Letzterer beinhaltet auch eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsausparken.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Option
	Kollisionswarnung	Option
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbrems-system	Option
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Option
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Serie
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

## 2,1 Passive Sicherheit - Insassen

Die hinteren Kopfstützen schützen nur Personen bis 1,75 Meter Größe wirkungsvoll.

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Ford Mondeo mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Mondeo ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Kölner bietet Front- und Seitenairbags vorn,

einen Knieairbag für den Fahrer sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 Meter Größe.

⊖ Verbandkasten und Warndreieck findet man unter dem Kofferraumboden, wo sie etwa bei einem voll beladenen Kofferraum unter Umständen nicht schnell erreichbar sind.

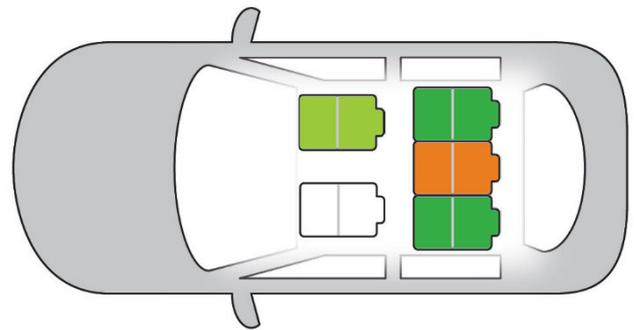
## 2,5 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Mondeo im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 87 Prozent. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, dort gibt es keine Isofix-Halterungen und die Gurtanlenkpunkte sind ungünstig.

⊖ Führt man die Fenster im manuellen Modus, also mit dauerhaft gezogenem Schalter hoch, greift nur beim Beifahrerfenster ein Einklemmschutz.

### Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



### Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)  
 ■ gut (1,6 – 2,5)  
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)  
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)  
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## 3,0 Fußgängerschutz

70 Prozent der Punkte bekommt der Mondeo für den Fußgängerschutz. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Der optionale Notbremsassistent kann neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennen, bis zu einer Fahrzeuggeschwindigkeit von 80 km/h.

## 2,7 UMWELT/ECOTEST

### 3,4 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Mondeo Turnier 2.0 Hybrid liegt im Ecotest bei 6,3 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 171 g/km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 26 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch bei 4,8 l, außerorts bei 5,9 l und auf der Autobahn bei recht hohen 8,2 l alle 100 km. Damit wird deutlich: Der Hybrid-Ford kann seinen Rekuperations-Vorteil vor allem in der Stadt ausspielen, auf der Autobahn gibt es sparsamere Kombis in der Leistungsklasse.

### Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

## 2,0 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffe im Abgas sind fast durchweg auf niedrigem Niveau, nur einen Ausreißer erlaubt sich der Mondeo: Bei hoher Last wie auf der Autobahn steigt der CO-Ausstoß merklich an. Deswegen erreicht der Hybrid

letztendlich nur 40 von 50 möglichen Punkten in diesem Teil des ADAC Ecotest. Insgesamt sammelt der Mondeo Hybrid 66 Punkte, die nur für drei von fünf Sternen reichen.

## 3,0 AUTOKOSTEN

### 3,0 Monatliche Gesamtkosten

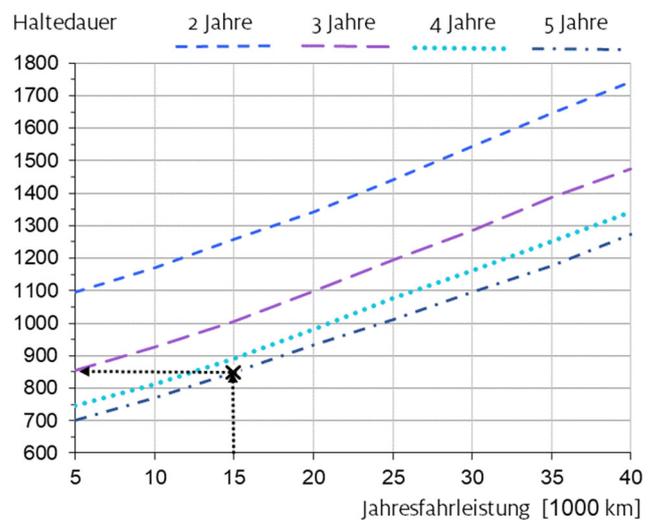
⊕ Ford verlangt für den Testwagen mindestens 42.000 Euro. Als Titanium ist die Serienausstattung ordentlich, Zweizonen-Klimaautomatik, Navigationssystem, beheizte Frontscheibe und Einparkhilfen sind an Bord. Für den Preis bieten das aber auch die meisten Konkurrenten. Für Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, adaptive LED-Scheinwerfer oder Rückfahrkamera muss man jedoch den Geldbeutel erneut zücken. Beim Testwagen erhöht sich der Preis so auf 47.980 Euro. Während die Haftpflichtversicherung mit Klasse 17 günstig ist, muss man für Voll- und Teilkasko (Klassen 24 und 27) leicht erhöhte Kosten einkalkulieren.

Die Kfz-Steuer beträgt 110 Euro pro Jahr (Berechnung nach WLTP). Der Hybrid muss alle 12 Monate oder 20.000 Kilometer zur Wartung und alle 24 Monate oder 40.000 Kilometer zur großen Inspektion.

Ford gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie, die sich optional auf bis zu sieben Jahre oder 140.000 Kilometer ausweiten lässt. Gegen Durchrostung sind es zwölf Jahre und auf die Hybridkomponenten geben die Kölner fünf Jahre lang Garantie. Eine Lackgarantie gibt es allerdings nicht.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 847 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.0 Hybrid Trend Automatik	2.0 EcoBlue Trend	2.0 EcoBlue Trend	2.0 EcoBlue Business Edition Automatik
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1999	4/1995	4/1995	4/1995
Leistung [kW (PS)]	138 (187)	88 (120)	110 (150)	140 (190)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	300/1750	340/1750	370/2000	400/2000
0-100 km/h [s]	9,4	11,5	9,8	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	193	210	218
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,7   S	5,3   D	5,3   D	5,7   D
CO2 [g/km] lt. Hersteller	99	121	121	134
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/24/27	16/21/26	16/21/26	16/24/26
Steuer pro Jahr [Euro]	110	276	280	302
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	806	770	781	855
Preis [Euro]	38.200	32.700	34.200	41.000

## Aufbau

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

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

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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

## HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Hybridmotor (Voll-Hybrid (Otto/Elektro)), Euro 6d-TEMP (WLTP), OPF	
Hubraum	1.999 ccm
Leistung	138 kW/187 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	stufenloses Automatikgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	187 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,4 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,7 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	99 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.867/1.852/1.501 mm
Leergewicht/Zuladung	1.716/544 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	525/1.630 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/750 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	49 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Spanien, Valencia

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,4 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,2 m
Reifengröße Testwagen	215/60 R16 95V
Reifenmarke Testwagen	Continental Eco Contact 6
Wendekreis links/rechts	11,9 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/5,9/8,2 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 171 g/km)
Reichweite	775 km
Innengeräusch 130 km/h	65,1 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.140 mm
Leergewicht/Zuladung	1.695/565 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	365/760/1.405 l

## KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

<b>Betriebskosten</b>	<b>126 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>96 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>122 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>503 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	847 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) <sup>1</sup>	110 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/24/27		
Basispreis Mondeo Turnier 2.0 Hybrid Titanium Automatik	42.000 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 08.07.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	47.980,00 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.500 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://www.adac.de/autokosten). 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. \*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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. <sup>1</sup> Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

## Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK (\* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/1.600 Euro° (Paket)/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-/1.600 Euro° (Paket)
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/750 Euro (Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie/Serie
Parklenkassistent	Serie
Rückfahrkamera/360°-Kamera	400 Euro/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

### SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	700 Euro°
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	700 Euro°/Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent	1.800 Euro° (Paket)

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/220 Euro/Serie/195 Euro
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel (fahrerseitig)	Serie/460 Euro (Paket)
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/250 Euro (Paket)
Lenkradheizung	250 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	695 Euro°
Metalllackierung	ab 700 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.175 Euro

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

3,0

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,5</b>	<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>
Verarbeitung	2,1	Fahrleistungen	2,0
Alltagstauglichkeit	3,2	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,2
Licht und Sicht	2,3	Schaltung/Getriebe	1,9
Ein-/Ausstieg	2,5	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,4</b>
Kofferraum-Volumen	2,4	Fahrstabilität	2,6
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,8	Lenkung	1,9
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,6
<b>Innenraum</b>	<b>2,2</b>	<b>Sicherheit</b>	<b>2,3</b>
Bedienung	2,5	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,1
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	1,6	Kindersicherheit	2,5
Raumangebot hinten	2,1	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,4	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,7</b>
<b>Komfort</b>	<b>2,3</b>	Verbrauch/CO <sub>2</sub>	3,4
Federung	2,6	Schadstoffe	2,0
Sitze	2,4		
Innengeräusch	2,1		
Klimatisierung	2,0		

Stand: Februar 2020  
Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.