



Ford Mondeo 1.5 EcoBoost Titanium



Pawel Piotrowski
7 septem

Voor iedereen met een dure smaak

Je hebt het vast weleens tijdens een vrijdagmiddagborrel gehoord; een goedgeklede collega die zegt 'een dure smaak te hebben'. Het is een vaak gehoord excuus van mensen die in een poenerige auto rijden. Mooie spullen zijn immers duur en met een dure auto komt een prijzige autoverzekering. Dat weet iedereen. Maar is dat geschetste causale verband juist? Moet een stijlvolle auto daadwerkelijk een onbereikbaar prijskaartje hebben? Volgens Ford niet. De nieuwe Mondeo is als een elegant confectiepak van de C&A: overduidelijk geïnspireerd op dure merken, maar dan tegen een fractie van de originele prijs.



Een lel van een auto

Een gevolg van de lagere prijzen voor confectiekleding bij een warenhuis is dat je bijwijken aan kwaliteit moet inboeten. Vaak is de stof van een mindere soort, de afwerking op een lager niveau of de snit niet helemaal zuiver. De lagere verkoopprijs voor het duur ogende kostuum moet immers ergens terugverdiend worden. In de auto-industrie is dat anders. Een bijzonder en onderscheidend ontwerp hoeft in de ontwikkeling niet per se duurder uit te pakken. Wel zit je met allerlei beperkende factoren. Zo heeft Ford weliswaar een bloedmooie neus op de Mondeo gezet, maar de ranke taille en twee deuren van een Aston Martin zoek je tevergeefs. In een kleine coupé kun je immers geen volwaardig gezin met een bijbehorend kofferset proppen.

Hoe verder je naar de achterkant van de vijfdeurs hatchback loopt, hoe meer overeenkomsten je met andere Ford-modellen en de voorganger ziet. De daklijn loopt nu een stuk vlakker en verleent de 487 cm lange Mondeo een gezonde dosis elegantie. En ja, daarmee is de Ford bijna net zo lang als een hedendaagse Audi A6. In twintig jaar tijd is de koets met maar liefst veertig centimeter gegroeid. Dat is natuurlijk positief

Ford Mondeo 1.5 EcoBoost Titanium

voor het ruimteaanbod, maar in een drukke stad met krappe straatjes merk je overduidelijk dat het een leel van een auto is geworden. Voor aanvullend cachet kun je de Ford met Dynamic LED koplampen en een glazen panoramadak bestellen. Op onze testauto zat alleen het laatstgenoemde item. Het grote dak zorgt voor veel lichtinval, maar kan anders dan bij de Wagon niet geopend worden. Een normaal schuifdak zou wenselijker zijn, te meer omdat de grote glasplaat op slechte wegenÂ krakende geluiden maakt.



Ergonomische topper

Vanbinnen is de Mondeo zichzelf trouw gebleven. Geheel volgens verwachting tref ik na het plaatsnemen achter het stuur een zee van ruimte aan. Met zijn grote centrale scherm en deels digitale instrumentarium laat het opgeruimde dashboard een moderne indruk achter. De strenge vormtaal en het donkere kleurgebruik zijn weinig fantasierijk, maar qua ergonomie zit het dashboard puik in elkaar. Alle bedieningselementen zitten op de plek waar je het verwacht en binnen handbereik. Een positieve kanttekening verdient het prettig werkende SYNC infotainmentsysteem. Het



Ford Mondeo 1.5 EcoBoost Titanium

is verdeeld in vier hoofdmenu's die tegelijkertijd op het grote scherm getoond kunnen worden. Op deze wijze zie je met één blik informatie over de gekoppelde telefoon, het navigatiesysteem, entertainmentinstellingen en de klimaatregeling. Vooraf door diepe menustructuren tasten behoort daarmee tot het verleden.

Een ander handigheidje is het deels digitale instrumentarium waarop dezelfde informatie getoond kan worden. Daarnaast is het ook mogelijk om de boardcomputer en assistentiesystemen af te lezen en in te stellen. De bediening gaat via twee joystickachtige knoppen op het stuur en is vrij gemakkelijk. Met alle informatiekkanalen ingeschakeld wordt het instrumentarium wel een drukke bedoening. Vooral in het donker leiden de verschillende kleuren snel af. Wie dat storend vindt kan het digitale gedeelte ook uitzetten. Qua interieurruimte en zitcomfort schurkt de Mondeo tegen auto's zoals de Volkswagen Passat en Skoda Superb aan. Op alle plekken heerst veel bewegingsvrijheid en de 550 liter metende bagageruimte is groter dan een gemiddelde studentenkamer. Doordat de daklijn van de hatchback vlakker loopt moeten achterpassagiers wel hun hoofd intrekken. Bij de Wagon heb je dat probleem niet. Een ander verschil is de afwerkingsgraad van de bagageruimte; bij de Wagon steekt deze piekfijn in elkaar, terwijl de losse laadvloer van de hatchback meer op een houtje-touwtje oplossing lijkt. Daarnaast vormt de hoger liggende tildrempel een groter obstakel bij het beladen.



Powershift alleen bij dieselmotoren

Het motorenpalet van de Mondeo begint op benzinegebied met een 1.0 EcoBoost die alleen als karig uitgeruste Trend leverbaar is. Daarboven zit de door ons gereden 1.5 EcoBoost die met manuele zesbak of zestraps automaat geleverd kan worden. Met 160pk en 240Nm is de geblazen viercilinder flink genoeg om de 1.385kg wegende Mondeo acceptabel voort te bewegen. Wie meer wenst kan voor de 2.0 EcoBoost met 203pk en 345Nm kiezen. Je zit dan wel standaard aan de automatische transmissie vast. Vreemd genoeg is dat geen Powershift met dubbele koppeling zoals bij de 2.0 TDCi, maar een klassieke automaat met koppelomvormer.

De door ons gereden 1.5 EcoBoost met handbak heeft een doorsnee indruk achter gelaten. Onder dagelijkse omstandigheden is de viercilinder prettig stil en tamelijk afwezig. Ford heeft merkbaar veel geld in de geluidsisolatie van het blok gestopt, ook bij hogere toerentallen is de 1.5 geen herrieschopper. En dat is maar goed ook, door de overdreven korte overbrengingsverhoudingen van de manuele zesbak draait de motor al gauw ongemerkt 3.000tpm. De bak schakelt weliswaar kordaat, maar door de

Ford Mondeo 1.5 EcoBoost Titanium

vreemde afstemming word je gedwongen om zeer vroeg op te schakelen. Bij 60km/h kun je al naar de hoogste versnelling zonder de motor te verzuipen.



Heer en meester

Vooraf in het begin moet je er echt even aan wennen. Door de gekozen afstemming rij je in principe altijd in een gunstig toereengebied, waarbij de turbo voldoende is opgespoeld om rijkkelijk koppel naar de voorwielen te sturen. Tussen 2.000 en 3.500 tpm kun je op de koppelgolf voldoende vlot met het verkeer meekomen. Flink doortrekken biedt weinig meerwaarde, de 1.5 EcoBoost klimt de toerentalladder niet echt gretig omhoog en de acceleratie lijkt ook niet toe te nemen. Op papier heeft het blok een piekvermogen van 160pk, maar in de praktijk merk je daar betrekkelijk weinig van. Subjectief lijkt het eerder op 130pk. Het volstaat, maar echt snel wil de Mondeo niet aanvoelen. Dat zou niet erg zijn als het blok punten zou scoren met een laag brandstofverbruik, maar ook dat lukt slechts met moeite. Met een anticiperende rijstijl, veel rustige snelwegkilometers en de wind mee lukte het me uiteindelijk om het gemiddelde verbruik tot 7,0 liter per honderd kilometer te drukken. Bij andere

Ford Mondeo 1.5 EcoBoost Titanium

omstandigheden zit je daar helaas vaak boven.

Op onderstelgebied is Ford nog wel heer en meester. De nieuwe Mondeo richt zijn pijlers meer op comfort dan de voorganger, maar het totaalplaatje klopt nog steeds. Vooral het soepele afrolcomfort en de royale stilte aan boord vallen positief op. Geblinddoekt zou je kunnen denken in een Mercedes-Benz te rijden. Aan het weelderige comfort komt een einde zodra je met wat schwung over een bochtige weg rijdt. De koets zet zich goed schrap, helt weinig over en de besturing voelt vlezig aan. Ondanks het grote formaat en de voorwielaandrijving blijft de Mondeo onverstoort aan het asfalt plakken. Daarbij voelt de Ford handzaam en hanteerbaar aan. Hoe ze het voor elkaar hebben gekregen is voor mij een raadsel, maar de Mondeo biedt het beste van twee werelden; op lange afstanden is de Mondeo vooral een comfortabele reisauto, terwijl op een bochtig parcours het dynamische karakter vanuit het niets naar boven komt zetten.



Veel auto voor weinig geld



Ford Mondeo 1.5 EcoBoost Titanium

De nieuwe Ford Mondeo weet vooral met zijn mooie verschijning, royale interieurruimte, moderne gadgets, veiligheidsverhogende assistentiesystemen en sublieme onderstelafstemming punten te pakken. Op motorisch gebied zijn we wat minder onder de indruk. De 1.5 EcoBoost is in principe een fijne machine, maar de gesuggereerde verwachtingen kunnen in de praktijk niet helemaal waar worden gemaakt. De krachtontwikkeling is niet beter dan doorsnee, het brandstofverbruik idem. Een sterke diesel past wat dat betreft veel beter bij de aspiraties van de Ford. Blijft over het schappelijke prijskaartje en de zeer goede uitrusting. Je krijgt serieus veel auto voor je geld. Dat is altijd al van toepassing geweest op de Mondeo en ook de nieuwe generatie blijft trouw aan zichzelf.

Plus

- + Zeer goed uitgerust
- + Schappelijke prijspolitiek
- + Uitstekende onderstelafstemming

Min

- 1.5 EcoBoost niet beter dan doorsnee
- Panoramadak kraakt
- Afwerking bagageruimte