



Ford Mondeo Wagon 1.8i-16V Platinum



Arno Lommers
28 april 2006

Intro

Nog geen jaar geleden is de Mondeo lichtelijk gefacelift, het huidige model moet tenslotte nog tot maart 2007 mee tot dat de geheel nieuwe versie op de vaderlandse wegen verschijnt. De verkoopaantallen zijn de laatste twee jaar al wat gedaald, omdat dit model al sinds 2001 op de markt is. Daarnaast heeft de concurrentie al heel wat nieuwere middenklassers geïntroduceerd. Denk bijvoorbeeld aan de Peugeot 407 en VW Passat, om er maar twee uit het gigantische aanbod te noemen waaruit de zakelijke rijder kan kiezen.

Om toch nog wat klanten te winnen heeft Ford met de facelift van 2005 de Mondeo Platinum in het programma opgenomen. Voor slechts â,- 800 ten opzichte van de Trend is deze uitgerust met een ongelofelijk aantal opties die normaal een waarde

Ford Mondeo Wagon 1.8i-16V Platinum

vertegenwoordigen van maar liefst â,- 6.650! Als dat geen aanbieding isâ€¦ De Mondeo Wagon Platinum met 1.8 zestienklepper is dan ook het middelpunt van deze test.



Het exterieur

Ondanks dat het ontwerp al sinds 2001 een bekende verschijning is oogt het nog niet achterhaald, integendeel zelfs als de mooie 17-inch lichtmetalen wielen (een optie van â,- 500) achterwege worden gelaten. Scherpe lijnen en ronde vormen kenmerken de neus en de heldere schijnwerpers, een chromen grille en honingraat luchtinlaten geven de Mondeo een vertrouwd Ford-gezicht.

En profiel komen de scherpe lijnen terug in de wielkastomranding en de forse portieren.



Ford Mondeo Wagon 1.8i-1.6V Platinum

De dakrails van de Platinum zijn aluminium kleurig al valt dat in de kleur Machine Silver niet op. Wat wel opvalt is het zogenaamde Privacy Glass van de zijruiten, dit geeft het exterieur net wat meer klasse samen met de dakrailing en chromen deurgrepen. Van opzij is pas goed te zien dat de Mondeo Wagon behoorlijk lang is, 4 meter 80 om precies te zijn. Dat is toch een behoorlijke lengte, nog geen tien jaar geleden waren middenklasse stations nog zo'n 4,50 tot 4,60 meter lang, kijk maar naar de Mondeo van 1996. Een voordeel daarvan is natuurlijk dat de interieurruimte aanzienlijk toeneemt maar extra lengte geeft vanzelf extra gewicht waardoor meer motorvermogen noodzakelijk is, maar daarover later meer.

De achterkant van deze station laat langgerekte lichtunits zien en een lijn die de lichten met elkaar verbindt. Zoals te zien op de foto weerspiegelt de chromafwerking op achterbumper in de achterklep, in de achterbumper zien we ook parkeersensoren waardoor op de centimeter nauwkeurig is in te schatten tot hoever je kunt insteken bij het parkeren in een krap vak.



Het interieur

Vergeleken bij veel nieuwe concurrenten doet de Mondeo van binnen wat verouderd aan. Het dashboard is rechttoe rechtaan vormgegeven zonder speelse elementen, uitgezonderd het typische klokje in de middenconsole. De meters zijn duidelijk maar ontberen enige vorm van opsmuk net als de middenconsole waar alle bedieningselementen in logische vorm zijn ingedeeld. De automatische airconditioning zit op een goede hoogte en is vanzelfsprekend in te stellen op de gewenste temperatuur, in tegenstelling tot het monochrome Blaupunkt navigatiesysteem. Om op het 4-inch display te kijken moet de blik te ver van de weg gehaald worden om de bevelen op te volgen, duidelijk te laag geplaatst dus. Ondanks de duidelijke herkenning en goede vormgeving van de functietoetsen is het in het begin even zoeken naar de



Ford Mondeo Wagon 1.8i-1.6V Platinum

juiste knop. Voor de versnellingspook zitten de schakelaars van de stoelverwarming, alweer een standaard item van de Platinum. Rechts daarvan slechts één bekerhouder en waarom links ook niet een, Ford, daar zit net zo'n uitsparing maar zonder functie! Om de versnellingspook is, net als op andere plaatsten in het interieur aluminiumkleurige afwerking toegepast wat helaas krasgevoelig is. Nog een typisch element wat in elke Ford met voorruitverwarming terug komt zijn de draadjes ervan in de voorruit, als je ze eenmaal ontdekt hebt zie je ze constant zitten.

Gaan we verder met de beoordeling van het interieur dan komen de stoelen aan bod. Geen idee waar elektrische verstelling goed voor is want mensen, mensen, wat duurt dat toch lang om je stoel even naar voren te schuiven! Ook de hoogte instellen wil in eerste instantie niet geweldig lukken, voor je gevoel blijft de zitpositie ten opzichte van het grote stuurwiel te hoog. Ook de rugleuning geeft een merkwaardige steun aan de schouders, de zitting is echter wel goed van vorm en lekker lang. Ook de passagiers kan zijn stoel op dezelfde manieren elektrisch in stellen als de bestuurder dat kan en tussen de stoelen zit een middenarmsteun met opbergvak, deze zit voor de bestuurder op een goede plaats om niet in de weg te zitten tijdens het schakelen.

Achterin is de Mondeo Wagon heerlijk ruim, met dank aan de totale lengte van de auto en natuurlijk de wielbasis van 2,75 meter. Been- en voetenruimte te over en ook de met de hoofdruimte is het goed gesteld al heeft een MPV natuurlijk meer te bieden door zijn hoogte.

Wat betreft bagageruimte scoort de Mondeo ook hoge ogen. Natuurlijk, de Opel Vectra Stationwagon is nog langer en heeft een nog vierkanter laadruim te bieden maar de lengte van de laadvloer in de Mondeo mag er ook zijn. Met de achterbank in zitpositie is er 540 liter beschikbaar, en door de achterbank neer te klappen zelfs 1.700! Daar schuif je in een wip een fiets in, zoals tijdens de test dan ook door wat logistieke problemen nodig was. Ergerlijk is wel het omklapsysteem van de achterbank, want eerst moet de zitting (die niet deelbaar is) voorover, daarna de hoofdsteunen verwijderen en dan kan pas de rugleuning voorover. Bij het terugklappen moet dan weer rekening gehouden worden met de gordels die anders achter de rugleuning terecht komen, daar zijn



Ford Mondeo Wagon 1.8i-16V Platinum

tegenwoordig heel wat simpeler systemen voor op de markt. Het afdekscherm is wel eenvoudig in en uit zijn bevestigingspunten te klikken. Als accessoire had de test-Mondeo een rubberen anti-slipmat in de kofferruimte die â,- 49 kost, maar dan wel de laadvloer schoon houdt.



Het rijden

Het is overduidelijk dat de Mondeo op comfort afgestemd is. De vering en demping is soepel, voor sportief aangelegde bestuurders echt te soepel want de koets heeft de neiging over te hellen in een bocht en over zijn voorwielen te schuiven in erg snelle bochten. Lange oneffenheden en verkeersdrempels kunnen vaak zonder te snelheid te minderen genomen worden, alleen korte richels komen harder door. De motor laat zich



Ford Mondeo Wagon 1.8i-16V Platinum

in alle toerenregionen nauwelijks horen en wind en bandengeruis is ook niet in storende mate aanwezig. Sturen gaat licht maar wel met voldoende gevoel, de schakelwegen mogen korter, de pook laat zich wel erg duidelijk en makkelijk van verzet naar verzet geleiden. Koppelen gaat onopvallend en ook op het remgedrag valt eigenlijk bar weinig aan te merken, niet echt spannend allemaal maar het doet wat het moet doen. Wat betreft onderstel is de Mondeo dus een heel andere auto dan zijn kleinere broer Focus die vooral een stuk scherper stuurt. Opvallend is dat het gaspedaal mee beweegt met de cruise control, dit heb ik nog niet eerder opgemerkt bij andere auto's, de bediening geschied vanaf het stuurwiel, met de aan/uitknop moet nu maar eens afgelopen zijn, wat een onding.

Een heel ander punt is de motor, 125 pk op 1334 kilo zou in principe genoeg moeten zijn. Maar nee, optrekken met spinnende banden zal niemand lukken en op de invoegstrook nog net even voor die vrachtauto er tussen duiken vereist echt twee versnellingen terug schakelen en dan nã³g komt de 1.8 power te kort. Goed voor de bandenslijtage zullen we maar zeggen, maar door constant de motor tot het uiterste te dwingen zal de benzine gulzig door de leidingen gutsen. De auto mag 1.500 kilo aan de haak trekken maar dat is zuiver theoretisch, met deze motor zou ik niet met caravan en al naar Frankrijk rijden. Liever de 2.0-liter met 20 pk meer voor â,- 1.350, dat is pas een goed investering! Kijk, als het geen probleem is om niet als eerste weg te zijn bij het verkeerslicht en het niet nodig is altijd maar haantje de voorste te zijn is deze motor voldoende, maar meer ook niet. Hij heeft gewoon geen kracht over als de situatie daar om vraagt, of het nu een verre vakantierit of rijden met belading betreft.



Ford Mondeo Wagon 1.8i-16V Platinum



Slot

Het is nog een jaartje wachten op de nieuwe Mondeo, maar tot die tijd kan de huidige versie het nog wel uithouden, qua uiterlijk is zeker de Wagon nog prima bij de tijd. De auto is vooral geïnt op comfort, dat moge duidelijk zijn, heeft ontzettend veel ruimte en is als Platinum verschrikkelijk ruim uitgerust. Van navigatie en Blue Tooth tot koplampsproeiers en regensensor plus alle in de test genoemde details zijn standaard. Optioneel zijn dan nog wat kleine dingetjes als alarm, schuif-/kanteldak en 17-inch wielen leverbaar tegen zeer redelijke prijzen.

Mindere punten zijn daarentegen de vreemde steun van de rugleuningen van de voorstoelen, het omklapsysteem van de achterbank en uiteraard de motor.

ESP met tractie controle is voor â,- 900 leverbaar, maar op de 1.8 zal het systeem



Ford Mondeo Wagon 1.8i-16V Platinum

waarschijnlijk nooit ingrijpen.

Voor een prijs van â,- 28.700 hebben andere merken niet zoveel ruimte en uitrusting te bieden, maar de nieuwe Mondeo zal wellicht wat duurder worden. EÃ©n tip: ga voor de â,- 30.050 kostende 2.0-liter met 145 pk dat zal een stuk beter bevallen of natuurlijk een van de sterke TDCi-diesels.

Plus

- + Zeer uitgebreide uitrusting
- + Comfortabel
- + Veel ruimte achterin

Min

- Prestaties 1.8-motor
- Beweeglijk onderstel
- Positie navigatiesysteem