



Ford Mondeo: élére vasalva

2011 július 15. Flag

Szöveg méret

Mentés

-
-
-

- [0](#)

Még nincs értékelve

Mérték

Kisimultak a Ford Mondeo ráncai, de a modellfrissítés hozta formai újításokat szinte csak a korábbi tulajok veszik észre.

Új alakú ködlámpák és hátsó világítóttestek, LED-es nappali menetfény, markánsabb h?t?maszk és küls?

visszapillantókba épített indexek – nagyjából ezekben ki is merül a Mondeo formai megújulása. A mérnökök célja érezhetően az volt, hogy minimális ráfordítás révén tegyék partiképesé a Mondeót az utód 2013-as érkezéséig.



Kibővítették a széria- és extralistát, fogyasztást mérséklő aktív hűtőrácszáró rendszer jár mindegyik középkategóriás Fordhoz, az EConetic verzió start-stop automatikát kapott, míg felárért elérhető olyan tételek, mint a holttérfigyelő (140 000 Ft) és az ütközésmérséklő adaptív sebességtartó automatika (310 000 Ft). Az autó alapvetően maradt olyan, amilyen volt, sportosan vezethető, tágas utasterű, nagy csomagtartóval megáldott típus. Szerencsére a lemezek alatt markánsabb változásokat találni, itt van például a 2,0 literes SCTi EcoBoost turbómotor és a dupla tengelykapcsolós Powershift sebességváltó.

Búcsú az öthengerestől és a manuális váltótól

A turbós négyhengeres nyugdíjazta a korábbi 2,5 literes öthengerest, mely 225 lóerőt és 320 Nm-t kínált, no és remek hatfokozatú kézi váltót. A 2,0 literes feltöltésű motor ugyan 240 lóerős, nyomatéka is vastosabb (340 Nm), mégsem éreződik az irgalmatlan erő és a jókora nyomaték. A ludas vélhetően a dupla tengelykapcsolós Powershift automata, amely sokat lefarag a fickósságból. A Mondeo százas sprintje pontosan 7,5 másodpercet vesz igénybe, akár csak elődje esetében. A hatgangos automata nyugodt tempó esetén is csak a szükségesnél magasabb fordulatszámra hajlandó feljebb váltani, padlógáznál pedig némi gondolkodási időre van szüksége, mire rájön szándékunkra. Végeredményben kissé töredezett lesz a haladás, akit ez zavar, az kapcsolhat szekvenciálisan is: a kar manuális síkba húzásával a kapcsolások gyorsan és a sofőr akarata szerint mennek végbe. A 2.0 EcoBoost kivételhez nem kínálnak manuális váltót, ami nagy kár, mert a motorban és az autóban is jóval több rejtezik.

A konkurensok többsége ennél könnyebben kezelhető, minőségibb anyagokból építkezés belsejét kínálja.

A futómű feszes, az irányítás közvetlen, az ülések pedig fenomenálisan kényelmesek. Utóbbihoz nemcsak ülésfűtést (150 000 Ft), hanem klimatizálást is adnak, ami jó szolgálatot tesz a nyári kánikulában, pláne a sikkos, de könnyen felforrósodó „Windsor” bűrhuzatok (420 000 Ft) miatt. Kifejezetten kímélő használattal, sok autópályán megtett tempomatossal kilométer után sikerült az átlagfogyasztást 9,2 l/100 km-re szorítani, de ne legyenek illúzióink,

városban pillanatok alatt felkúszik a fogyasztásmér? 12 liter környékére. A tesztautót tökéletesen felesleges, viszont csodaszép 19 colos felnikkel, rajtuk 235/40-es gumikkal szerelték fel, melyek hatására gyakorlatilag le kell mondani a rugózási komfortról. Az óriási kerekek a legkisebb kátyút is hatalmas pofonnal nyugtázzák, a nyomvályúk pedig keményen megvezetik az autót.

Fedélzeti helyzetkép: a múlt jelene

Belül még a küls?nél is szolidabb átalakítások történtek, más a kijelz?k tipográfiája, a korábbi silány ezüstös vagy éppen fabetéteket igényesebbre, szálcsiszolt fémhatásúra cserélték. A lábtámasz és a pedálok fémborítást kaptak, hangsúlyozva a sportos hangulatot. Az anyaghasználat középkategóriás mércével maximum átlagos, az új konzolberakások sem dobták fel a fülkét. A miniat?r gombos klímaszabályozás kezelése – ahogy a magasabb felszereltség? korábbi kivitelekben is – nem egyszer?, a monitoron megjelen? apró méret? beállítási értékek alig olvashatók le.

–

Defektjavítóval 540 literes a hátsó, b?vítés után nem sík az 1460 literes raktér padlója

A 4,8 méteres hosszúság és a 2850 mm-es tengelytávolság a térb?ség záloga. A csomagtartó (kerékjavító szettel) 540 literes, azonban ha teljes érték? pótkerékkel konfiguráljuk, mélyen átlag alatti méret?re, 486 literesre zsugorodik. Az ötajtós kialakításnak hála jutott a hátsó ajtóra ablaktörl? lapát (es?ben, hóban nagyon hasznos), a nagy nyílás révén pedig könnyebb a testesebb tárgyak bepakolása. Aki a felsorolt kondíciókkal (ötajtós, 2.0 SCTi EcoBoost Powershift) vágyik Fordjára, annak minimum 9 135 000 forintot kell leszurkolnia. Ez az összeg azonban könnyedén az egekbe kúszhat, ahogy azt a közel 12 milliós tesztautó esete is mutatja. Ha már er?s Mondeo a vágyunk, inkább a takarékosabb és jóval rugalmasabb, szintén új fejlesztés? 2.2 TDCi (8 805 000 Ft-tól) felé terelném a kuncsaftok figyelmét, mely 200 lóer?vel, 400 Nm-rel, kézi vagy automatikus váltóval is elérhet?.

Szolid spoiler, dupla kipufogóvég és új lámpák jelzik hátulról a frissített, 240 lóer?s Mondeót

TETSZETT

b?séges hely
vezethet?ség
ülésh?tés

NEM TETSZETT

automatikus váltó
városi fogyasztás
rugalmasság (nagyobb tempónál)
rugózás (19 colos kerékkal)

ÖSSZEGZÉS

Látványosabb lett a Mondeo, de a frissít?kúra dacára közel sem hat olyan üdének az autó, mint debütálásakor. Az új 2,0 literes motornak jó pont jár finom járásáért, vehemenciájáért, bár utóbbiból az automata váltó sokat levesz.

Ford Mondeo 2.0 EcoBoost Powershift

Összlökettérfogat: 1999 cm³

Hengerek/szelepek: S4/16 turbó

Max. teljesítmény: 176 kW (**240 LE**) 6000/min

Max. forgatónyomaték: **340 Nm** 1900/min

Hossz./szél./mag. : 4800/1886/1500 mm

Tengelytáv: 2850 mm

Fordulókör: 12,4 m

Saját tömeg/teherbírás: 1569/631 kg

Csomagtér: 540/1460 l

Üzemanyagtank: 70 l

Gyorsulás 0-100 km/h: **7,5 s**

Maximális sebesség: 246 km/h

Fogyasztás város/országút: 10,9/6,0 l/100 km

Tesztfogyasztás: **9,2 l/100 km**

CO₂-kibocsátás: 179 g/km

A modell alapára: 6 660 000 Ft (1.6, 120 LE)

A tesztelt modell ára: **9 135 000 Ft**

automotor.hu, Molnár József

DR. DRÁBIK JÁNOS
100 ÉVVEL TRIANON UTÁN
DVD A trianoni gyaláatról tabumentesen



„Egy film amelyet minden magyarnak látnia kell”

Ajánló