

## En de rest blijft achter

Per klasse zijn er verschillende redenen te bedenken waarom een auto wel of geen succes zal hebben. Een van de belangrijkste in alle lagen van het autoscala is zonder twijfel het imago. Dit bepaalt de plek die een auto uiteindelijk zal bekleden in de verkooplijsten. Alleen al door zijn imago zal een Ford duizend keer vaker worden verkocht dan een Honda. Niet omdat de ene beter is dan de andere of omdat de eerste minder kost dan de tweede. Nee, gewoon omdat de meeste kopers uitgaan van het credo: 'Resultaten uit het verleden kunnen een garantie zijn voor de toekomst'



Verbeteren moet je op de juiste manier doen

## Fotogeniek

Zou het Ford dan eindelijk gelukt zijn? De vorige generaties waren over het algemeen braaf en burgerlijk gestylede auto's. Het waren vooral erg voorspelbare auto's. Zelfs het model dat nu dus is vervangen miste het killerinstinct om de concurrentie een nekslag te geven. De modellenlijn is nooit lelijk geweest, maar de kwalificatie "gewoontjes" drong zich elke keer weer op. Met het gevolg dat de Mondeo altijd het imago van een vertegenwoordigersauto heeft gehad. Niet dat er iets mis is met vertegenwoordigers, de kopers van occasions mogen deze beroepsgroep dankbaar zijn dat zij dit soort auto's op een bepaald moment weer inruilen, maar eerdere modellen hadden niet bepaald de uitstraling om een stapje hoger te klimmen. De nieuwe Mondeo brengt daar verandering in. Zet deze Mondeo naast - bijvoorbeeld - een Toyota Avensis, een auto die bij zijn introductie ook een grote indruk maakte, en de Japanner oogt ineens verouderd en zelfs klein. Het uiterlijk van de nieuweling balanceert op het randje van evenwichtig en druk. Dat laatste komt vooral omdat er zoveel details te vinden zijn. De scherpe hoeken, het vele chroom, de groeven in de motorkap, het zijn maar enkele voorbeelden van de dingen die om aandacht schreeuwen. Het evenwichtige zit hem in het feit dat deze zaken op een weloverdachte manier zijn aangebracht zijn op een dik ogende auto. Daarmee lijkt het dat Ford het trucje van de Peugeot 407 heeft gereproduceerd. Dat was ook zo'n typische auto, die na een modelwisseling ineens op een nieuwe schare fans kon rekenen. De nieuwe Ford Mondeo is een zeer fotogenieke auto. Het is bijna onmogelijk om een lelijk of minder geslaagde hoek te vinden.



Ghia staat garant voor luxe

De testauto is uitgerust in de kleur 'Thunder'. Dat is een naam die met zorg gekozen is want de tint komt inderdaad over als een zomerse donkerwolk. De kleur zal waarschijnlijk de kleur worden waarin hij het meest besteld zal worden. Niet alleen omdat hij er heel mooi uitziet in die kleur, maar vooral omdat de Nederlandse leaser, de belangrijkste doelgroep, meestal voor een grijze auto kiest. Dat heeft vooral te maken met de voorkeur van de leasemaatschappijen die in de bepaling voor de tarieven al met een half oog naar de inruilprijs kijken. Een auto in een populaire kleur is nu eenmaal makkelijker door te verkopen. De 7x3-spaaks 17 inch velgen onder de testauto zijn een optie waar je voor kunt kiezen als je de Ghia neemt. Standaard heeft de Ghia een 7x2-spaaks 16 inch velg. Beide hebben een nette, maar weinig opwindend design. Je zou ook kunnen kiezen voor de 17 of 18 inch 5-spaaks velgen met Y-ontwerp. Dat zal de keuze van de avontuurlijke onder ons zijn, want deze velgen ogen erg agressief. Eerlijk gebied te zeggen dat deze velgen niet echt mooi onder de Mondeo staan. Ze staan perfect onder de Ford Focus ST en misschien dat je ermee wekomt onder de 4- of 5-deurs met de sterkste benzine motor, maar onder de wagon is de styling over de top. Een ieder die het hier niet mee eens is, mag dit advies gewoon negeren.

## Voice Control

Het interieur is kleurrijk; op het eerste gezicht zijn er alleen al op het dashboard minimaal zes verschillende kleuren te ontdekken. En dat is zonder het beige van het Napoli leder. Het is in deze kleurstelling net iets te veel van het goede. Het heeft dan ook niet het evenwicht dat het exterieur wel heeft. Het is gewoon te druk. Het houtmotief zorgt voor de broodnodige warmte in het interieur. Toch zullen vele kopers van deze auto deze combinatie kiezen, omdat het een populaire keus is. Smaken verschillen nu eenmaal. De lichte kleuren zorgen wel voor een frisse en zakelijke uitstraling, maar deze frisheid kan gauw verloren gaan omdat het zo besmettelijk is. Eigenlijk zou je bordjes op de auto moeten plakken waar, net als vroeger op school bij de gymzaal, verboden voor schoenen met zwarte zolen op staat te lezen. Zeker de vloermatten zullen regelmatig grondig gereinigd moeten worden, om geen smoezelig interieur te krijgen.



Het houtmotief zorgt voor een warme uitstraling

Over het meubilair is niets dan goeds te melden. Voorin zit je prima en krijg je voldoende steun van alle zijden. Zoals het hoort bij een auto van deze prijs zijn de stoelen elektrisch en traploos te verstellen. Op de achterbank heb je een zee aan ruimte tot je beschikking. Zeker de ruimte voor de benen is riant te noemen. Helemaal achterin blijkt dat de wagon meer dan een life-style station genoemd kan worden. Maar met 554 liter inhoud heeft hij maar 4 liter meer dan de vierdeurs Mondeo. Ten opzichte van de vijfdeurs is het verschil 14 liter. Dit alles is te verklaren, want de Wagon blijkt 1,4 centimeter korter te zijn dan de sedan. Nadat de achterbank is neergeklapt, ontstaat er een balzaal van 1745 liter. Bij de hatchback is er dan 1460 liter beschikbaar voor belading.

We speelden ook even met de spraakherkenning functie. Afhankelijk van de knop die je rond het scherm hebt ingedrukt, kun je deze redelijk uitgebreid met je stem besturen. Daarvoor moet je wel nagenoeg vloeiend Engels spreken. Voor dit voorbeeld beperken we ons tot de telefoon. Nadat je de knop op de stengel aan het stuur hebt ingedrukt klinkt vanuit het dashboard een Engelse stem die je om een commando vraagt. Om een nummer in te voeren, moet je kiezen voor "dial number". Daarna kun je de nummers een voor een op noemen, het nummer in gedeeltes op te zeggen of het hele nummer in een keer opratelen. Met "Ooh-Six", oftewel nul-zes heeft het systeem geen moeite, maar daarna begint het. De Engelse variant van twee-twee-twee werd meerdere keren verstaan als "two-seven-two-Ooh". Een boos uitgesproken "Cancel", om opnieuw te kunnen beginnen, resulteerde in een totaal onverwacht four-Ooh-eight four-Ooh-eight. Het is dus belangrijk dat je uitspraak gewoon goed verstaanbaar is. Het duurde vervolgens even, maar uiteindelijk is het wel gelukt om het -hopelijk- fictieve telefoonnummer 06-12345678 op het scherm te krijgen.

## Hebbedingetje

In principe kun je over deze twee liter diesel hetzelfde zeggen als over elke andere potente diesel. En dat is dat je onder een bepaald toerental niet veel trekkracht tot je beschikking hebt. De eerste versnelling is vrij kort, maar daarna begint het feestje dat de badge belooft. De TDCi levert 140 pk bij 4.000 tpm en 320 Nm bij 1.750 tpm. Bij 2.240 tpm zorgt een tijdelijke overboost voor een extra 20 Nm. De schop die je in je rug krijgt is dus fors. Toch ligt de 100 km/h grens op 9,8 seconde. Daarmee is hij 0,7 seconde sneller dan de Volkswagen Passat met de



Laat de kilometers maar komen

140 pk 2.0 TDi en 0,6 seconde langzamer dan de 150 pk 2.0 dCi die in de Laguna ligt. Deze Mondeo met deze motor en dit vermogen is een van de snelste in zijn klasse. Om sneller te gaan moet je een auto met meer pk's kiezen. Het wordt pas echt leuk als je eenmaal op stoom bent gekomen, want dan blijkt dat er heel veel elasticiteit in het blok zit. Het is niet echt nodig om terug te schakelen als je in de zesde versnelling rijdt met een gangetje van rond de 120 km/h. Je zult op dat moment niet wegspuiten, maar de snelheid begint wel direct en resoluut op te lopen. Schakel je wel terug, dan is de versnelling gewoon groot. Het schakelen gaat soepel, zoals dat hoort in een moderne auto, maar als je het te snel wilt doen, dan voel je de bak toch wel haken. Ook bij het inschakelen van de achteruitversnelling is een hoekje voelbaar, waar de pook langs schraapt. De geluidsproductie is in de meeste gevallen redelijk bescheiden voor een diesel. Alleen als je hem echt de sporen geeft, zal er een rauwe dieselsound te horen zijn.

Om de motor te starten heeft onze testauto een klein hebbedingetje mee gekregen. Hij is namelijk uitgerust mee het zogenaamde 'keyfree' systeem. Simpel gezegd je hebt de sleutel niet nodig om de auto te starten. In de afstandbediening zit een zender die met de auto communiceert en die het mogelijk maakt om met de startknop de motor tot leven te wekken. In geval van een storing zit er in de afstandsbediening een sleutel verstopt, zodat je toch de deur kunt openen en daarna ook de motor kunt

starten. Op de plek waar normaal de sleutel zit, is er nu een afdekplaatje geplaatst. Deze laat zich makkelijk verwijderen, waarna je een normaal contactslot vindt. Het is met deze gadget overigens wel opvallend dat je regelmatig de motor op de normale manier wilt afzetten met de sleutel die dan niet op zijn traditionele plek blijkt te zitten. Dat dient namelijk ook met de startknop te gebeuren.

De wegligging is goed, op dat gebied is er weinig te klagen. Klaverbladen, lange snelle bochten; ze brengen de Mondeo niet van zijn stuk. De uitdrukking "hij rijdt als een trein" is hier op meerdere manieren van toepassing. Dus niet alleen als het gaat om de snelheid, maar ook op het bochtgedrag. Alleen bij snel genomen korte bochten, bijvoorbeeld om een drempel die een remmende invloed zou moeten hebben, voel je de achterzijde licht worden. Door de snelle lastwisseling heeft de kont de neiging om een zijstapje te doen. Maar op dat zelfde moment voel je ook dat de veiligheidssystemen ingrijpen om dat te voorkomen. Een ander puntje van kritiek is het brandstofverbruik. De fabrieksopgave staat op 5,9l/ 100 km. Dat is redelijk, maar wel een waarde die tegenwoordig door veel benzine auto ook gehaald wordt. Bij een snelheid van 140 km/h, met ingeschakelde cruise control, konden we op de boardcomputer een verbruik van 7,5l/100 km aflezen. Dit is iets wat de laatste jaren vaker opvalt. Dieselmotoren worden steeds sneller, maar wel minder zuinig en benzine motoren worden voornamelijk zuiniger. Het verbruik gedurende de testperiode lag op 6,2 l/100 km.

## Niet langer braaf

Je hebt al een 2 liter Ghia voor €35.910, maar gelukkig is de testauto uitgerust met een aantal lekkere maar wel prijzige extra's. Zo heeft deze auto het X-pack Ghia pakket, met onder andere de getoonde lichtmetalen velgen, de lederen bekleding, de startknop en aluminium 'look' dakreling. Dat alles voor het luttele bedrag van €2.215. En dan zijn we er nog niet, want naast de €400 voor het bluetooth/ Voice Controlpakket staat er op het factuur ook nog het bedrag van €3.700, waarvoor je



Fotogeniek vanuit elke hoek

het DVD navigatie pakket krijgt met de 7 inch kleuren touchscreen monitor. Voor de metallic lak mag nog eens € 750 worden bijbetaald. Het uiteindelijke bedrag komt uit op € 42.790.

De keuze in deze klasse was erg moeilijk, er zijn veel auto's te vinden die net dat stukje extra bieden door hun design. Die keuze is met de komst van deze Mondeo eigenlijk een klein beetje makkelijker geworden. Deze auto is van een brave auto verworden tot een heerlijke auto. Tijdens de testperiode bleef het complimenten regenen. En dat kan ook eigenlijk niet anders. Tijdens het rijden had deze testrijder beslist het gevoel dat hij in een auto reed die een klasse hoger aanvoelde dan dat hij daadwerkelijk was. De nieuwe Mondeo is een geslaagde auto geworden. Als Wagon is het vooral een voorname verschijning, als sedan en hatchback is er zelfs een vleugje sportiviteit te bespeuren. Dit is momenteel de auto die je voor de deur wilt hebben staan. En als je net iets anders hebt besteld, kun je daar nog wel een paar dagen van wakker liggen



## Plus

- + Zeer geslaagd uiterlijk
- + Ruim interieur
- + Goede rijeigenschappen

## Min

- Tegenvallend brandstofverbruik
- Dure opties
- Beige interieur moeilijk schoon te houden