



Martijn Verhoef
17 februari 2020

Hybride hoogvlieger?

Het zijn roerige tijden voor autofabrikanten. Zeker op het Europese continent krijgen ze te maken met strenge maatregelen van overheden, waarbij vooral de korte tijd waarin de maatregelen van kracht worden voor onzekerheid zorgen. Het kan leiden tot miljardenboetes wanneer het gamma van een autoproducent gemiddeld genomen teveel uitstoot. Koortsachtig wordt er door fabrikanten gewerkt om de uitstoot omlaag te krijgen, door bijvoorbeeld plug-in en (mild) hybride versies van bestaande modellen te introduceren.

Daarnaast verdwijnen versies en uitvoeringen, maar soms zelfs complete modellen. Nederland bestraft een te hoge uitstoot al enige tijd met een steeds maar oplopende BPM-heffing, wat bij Ford onder andere leidde tot het schrappen van de S-Max en Galaxy in ons land. Maar ook de prijslijst van de al even beschikbare Mondeo werd behoorlijk uitgedund, zodat je de D-segmenter nu alleen nog maar als 187 pk sterke hybride kunt rijden. Klinkt evengoed niet als een straf, dus we gingen graag op pad met een Wagon om te ontdekken hoe relevant de auto nog is.



Uit de vergetelheid

Toegegeven: we waren de Ford Mondeo eerlijk gezegd een beetje vergeten. Waar het model in het verleden een grote vuist kon maken tegen aartsrivaal Passat, wist het laatste model qua verkoopcijfers nooit in de buurt te komen van de Volkswagen. Wat verder nog meespeelt, is dat het D-segment het zwaarst beconcurrereerd wordt door de grote hoeveelheden aan SUV's die de markt bestormen. Het zat de zakenauto van Ford dus overduidelijk niet mee, maar gelukkig gunt het merk de Mondeo toch nog een bescheiden facelift.

Voornamelijk bij de geteste ST-Line zien we dat het model weer lekker is bijgepunt en een goede poging doet om aan te sluiten bij de designtaal van de andere Ford-modellen. De honingraatgrille en uitgeklopte bumpers staan de auto goed en de zwarte sportieve accenten vullen het geheel mooi aan. Het voor de Mondeo nieuwe Chrome Blue kan onze voorkeur ook wegdragen, omdat de lak mooi aansluit bij de details van de ST-Line. Aan de achterkant maken de chromen lijst tussen de achterlichten en de sierstukken waarin de uitlaten zijn geplaatst het verschil. Zoals

Ford Mondeo Wagon Hybrid eCVT ST-Line

gezegd zijn de veranderingen verre van schokkend te noemen en het is daarom bewonderenswaardig te noemen dat het model in deze uitvoering nog modern oogt.



Achtergesteld

Dat laatste hadden we ook graag van het interieur gezegd, maar die vlieger gaat helaas niet op. Ford heeft de facelift niet aangegrepen om hier grondig te gaan huishouden, terwijl we bij onze eerdere kennismaking met de Mondeo toch wel enige verbeterpunten hadden getraceerd. Zo op het oog is er niet veel veranderd aan de bedieningsknoppen en het materiaal, wat de auto nu wat gedateerd doet overkomen. Zeker als gelet wordt op de fraaie cockpit van de Focus en Puma kunnen we toch wel stellen dat de Mondeo enigszins achtergesteld wordt.

Binnenin de Mondeo geen fraaie graphics of head-up displays, maar vooral veel drukknoppen voor allerhande functies. De ergonomie is wel goed op orde door de gemakkelijke bediening van verwarming, multimedia en navigatie. Bovendien beschik je over genoeg bekerhouders en aflegvakken, waarbij het vak onderin de middenconsole



Ford Mondeo Wagon Hybrid eCVT ST-Line

het fijnst is.

Daarnaast beschik je in de ST-Line over prettig zittende sportstoelen, die na het aankruisen van het X Business Pack op de optielijst gemakkelijk elektrisch zijn te verstellen. Qua zitpositie weet de Mondeo ons nog steeds te verwennen, want door de verstelbaarheid van stoelen en stuur zit je prima voor de lange rit. Het komt dan extra goed uit dat het interieur door de hybride aandrijving en extra geluidsisolatie ook op hogere snelheden lekker stil blijft, zodat je comfortabel naar je bestemming zoekt.



Inleveren aan ruimte

Hoe fijn de passagiers dat achterin ervaren, is voornamelijk afhankelijk van hun beenlengte en de hoeveelheid inlevingsvermogen van de inzittenden voorin. Voor een auto uit het D-segment blinkt de Mondeo nog steeds niet uit op het gebied van achterbankruimte. Enige afstemming met de voorpassagiers is noodzakelijk om een gemiddelde volwassene op comfortabele wijze op de achterbank te vervoeren. Waar de Mondeo Wagon nog minder in uitblinkt dan voorheen - en het was al geen speler in de top drie - is de hoeveelheid bagageruimte die de auto biedt. Door het plaatsen van de

Ford Mondeo Wagon Hybrid eCVT ST-Line

hybridetechnologie wordt er nog eens flink ingeleverd aan inhoud. Doordat er een extra drempel in de laadvloer is ontstaan, schuif je minder gemakkelijk zware lading naar binnen. Een voordeeltje is wel dat onder de laadvloer een gemakkelijke organizer is ontstaan. Neemt niet weg dat bijvoorbeeld een Ford Focus Wagon flink meer en praktischer ingerichte ruimte biedt.



Went dat?

Zoals we al benoemden in de inleiding maakt het de Ford Mondeo niet uit met welke motorisering je hem kiest, zolang het maar de 187 pk sterke hybrideversie met eCVT automaat is. Hoewel de Mondeo niet eens heel lang geleden nog trekauto van het jaar werd, zit dat er met een trekvermogen van 750 kg niet meer in. Toch spreken een koppel van 300 Nm en een totaalvermogen van 187 pk behoorlijk tot de verbeelding. Die eigenschappen maken de Mondeo Hybrid een soepele auto in de omgang, maar daar hoort wel een beschrijving bij. Stap je namelijk net over van een tweeliter Mondeo diesel met PowerShift automaat in je nieuwe hybrideversie, dan zal je jezelf een andere rijmethode moeten aanleren. Het devies is namelijk om gedoseerd gas te geven, zodat



Ford Mondeo Wagon Hybrid eCVT ST-Line

de motor rustig in de toeren blijft.

Het maakt de auto nog steeds betrekkelijk snel, maar het bespaart je het geloei dat ontstaat als je het pedaal volledig vloert. Door de direct beschikbare elektrokracht maakt het voor de prestaties ook niet heel veel uit. Als je eenmaal aan de duwbandautomaat bent gewend, blijkt de hybrideversie een hele fijne reisgezel. De Mondeo biedt voornamelijk het comfort op de lange afstand, dat een C-segmenter niet kan bieden. De auto is koersvast en weet toch een direct stuurgevoel te bieden. Nergens wordt het sportief - het aanvalstenuet van het exterieur ten spijt - maar bovenal weet de Mondeo Hybrid een rust te creëren die past bij het statuut van dit segment. Daarnaast weet de auto een zeer goed testverbruik te noteren, want 6,3 liter op 100 km is keurig te noemen voor een ruim 1.600 kg zware stationwagen. Daarbij moet worden opgemerkt dat we aardig wat snelwegkilometers hebben gemaakt bij 130 km/h, dus na de invoering van de nieuwe snelheidslimieten moet dat verbeterd kunnen worden.





Geen allemansvriend

Net als de beperkte keuze aan motorisering bulkte de brochure van de Mondeo niet uit in opties. De standaarduitrusting is al uitgebreid, omdat de Hybrid minimaal als Titanium (36.790 euro voor de Wagon) de showroom uitrolt. Navigatie, klimaatcontrole en cruise control zijn standaard, net als keyless entry en Apple Carplay. De ST-Line voegt grotere wielen en de benoemde sportieve accenten toe, terwijl je in het interieur wordt verwend met elektrisch verstelbare stoelen met geheugen. De testauto is daarnaast voorzien van het X Business Pack, dat rijhulpsystemen en meesturende LED-koplampen behelst. Getinte ramen en een verwarmd stuurwiel weten de prijs verder op te drijven tot 44.525 euro. Als je nog meer luxe wenst, kun je nog steeds voor een Vignale opteren. Haal- en brengservice bij onderhoud, lederen bekleding en speciale designkenmerken vallen je dan ten deel.

De hybride uitvoering van de Mondeo weet souplesse en efficiëntie te bieden, maar je moet wel bereid zijn om je rijgedrag aan te passen en flink in te leveren op bagageruimte. Het maakt de Mondeo geen allemansvriend, want voor meer dynamiek en ruimte kun je binnen de gelederen van Ford betere opties vinden. Maar de rust en het comfort die gepaard gaan met de koersvastheid van een D-segmenter maken de auto zeker geschikt voor de kilometervreter die niet zo nodig het nieuwste van het nieuwste hoeft te rijden.

Plus

- + Standaard al sterk en compleet
- + Comfortabele en stille kilometervreter
- + Zuinig, ook in de praktijk

Min

- Flink inleveren op bagageruimte
- CVT vraagt verandering rijgedrag
- Interieur gedateerd