



Martijn Verhoef
11 juni 2015

Het wachten beloond?

We schrijven september 2012, als de Mondeo Wagon in een Ziggo Dome vol internationale pers wordt onthuld. De kritieken waren positief en de toekomst van de auto zag er veelbelovend uit. Groot was de teleurstelling dan ook toen Ford in de maand daarna aankondigde dat de auto door verplaatsing van de productielijn anderhalf jaar later dan gepland op de markt zou komen. Inmiddels zijn we die tijd ruim gepasseerd en is de nieuwe Mondeo volledig ingeburgerd, maar ergens blijft het wringen. Is er nu sprake van een verouderde auto? In Amerika en China rijdt de auto immers al een aantal jaren rond. Ford claimt dat de tussenperiode niet onbenut is gelaten en dat er verbeteringen zijn gedaan aan het ontwerp. Om er achter te komen of de Mondeo Wagon nog helemaal bij de tijd is hebben wij de auto meegenomen voor een week testrijden.



Familiegezicht

Aan het design zal het in ieder geval niet liggen. De Mondeo is strak gelijnd en bijzonder fotogeniek. De brede chromen grille straalt zelfvertrouwen uit en ook de flanken maken een krachtig statement. De achterzijde vertoont gelijkenis met de Focus, maar oogt breder en lager, waardoor het ontwerp beter uitkomt. De auto is dan ook gelijk te herkennen als een lid van de Ford-familie, maar geeft een eigen draai aan het familiegezicht.

Door de wachttijd profiteert de Mondeo van volledig adaptieve LED-koplampen, zij het optioneel. De testauto moet het helaas zonder stellen, waardoor er halogenen lampjes dienst doen als ietwat gedateerde dagrijverlichting. Over lichtopbrengst valt niet te klagen en een grootlicht-assistent - die de bundel aanpast aan tegenliggers - is vanaf de Titanium standaard aanwezig. Dat de auto niet verlegen overkomt, is deels ook toe te schrijven aan de 18 inch velgen en het Deep Impact Blue waar de auto in is gespoten. Bestel de Wagon in het grijs en met twee maten kleiner schoeisel en er staat een veel bescheidenere, maar daarom ook saaier auto.



In de middenmoot

Ook het interieur is weer helemaal up-to-date. Achter het stuur zijn digitale tellers te vinden, die erg duidelijk af te lezen zijn. Eveneens is er informatie van de navigatie en media op terug te vinden en zijn de geactiveerde veiligheidssystemen zichtbaar. De knoppen van de klimaatregeling zijn vereenvoudigd, waardoor het dashboard een cleane uitstraling heeft gekregen. Bijna alle functies zijn te regelen via het snel reagerende touch screen en de spraakbesturing, die ook erg fijn werkt. De overige instellingen kunnen via de knoppen aan het stuur worden gedaan. Dat stuur zelf had wel wat dikker mogen zijn, maar het is wel erg goed in te stellen op de bestuurder. De testauto is zelfs voorzien van een elektrisch instelbare stuurkolom met een geheugenfunctie (€ 300 euro), wat uniek is in deze klasse. De stoelen profiteren van dezelfde memorytechniek en zitten bovendien bijzonder comfortabel. Ook op langere stukken blijft de ondersteuning en in bochten word je goed op je plek gehouden.

De gebruikte materialen in het dashboard, middenconsole en de knoppen aan het plafond stellen wel een beetje teleur. Het kunststof is hier en daar erg hard en



Ford Mondeo Wagon 2.0 TDCi 150pk Titanium

krasgevoelig. De algemene indruk is zeker niet slecht, maar een concurrent als de Volkswagen Passat is voorzien van degelijkere materialen. Ook qua ruimte kan de Mondeo niet iedereen overtreffen, maar de achterpassagiers komen niets te kort. Overigens ook qua veiligheid niet, want de Mondeo is de enige D-segmenter met airbags in de gordels. Ook aan opbergvakjes is gedacht, hoewel daar de kanttekening bij is te plaatsen dat het grote vak in de middenconsole open zijanten heeft, waar opgeborgen spullen uit kunnen vallen. De kofferbak valt in de middenmoot van het segment. Ruimte is er genoeg en de bagage is ook gemakkelijk op te bergen door de brede opening en de lage tildrempel.



Ongemerkt dynamisch

De Mondeo heeft een naam hoog te houden als het om rijndynamiek gaat. Ook met deze versie maakt hij dat waar, hoewel de auto niet zo lichtvoetig is als een Focus. De stationwagen is voornamelijk comfortabel, maar je kunt ongemerkt hard door een bocht heen zonder dat de auto of de passagiers een krimp geven. Het is geen 3 Serie, maar van de merken buiten het premiumhoekje is dit de best sturende auto in zijn



Ford Mondeo Wagon 2.0 TDCi 150pk Titanium

segment. Ook het onderstel en de ophanging zijn voortreffelijk. Nergens is de auto te hard geveerd of is hij zenuwachtig, maar de bestuurder krijgt goed mee wat de Mondeo onder hem doet.

De motor doet ook erg zijn best om het de bestuurder naar de zin te maken. Met de tweeliter en 150pk dieselmotor kom je nergens kracht te kort. De testauto is voorzien van PowerShift automaat met zes versnellingen, die ook geen grote steken laat vallen. Het schakelen gaat onopgemerkt en zonder al teveel toeren te maken, tenzij je net dat beetje extra kracht verlangt. De automaat zorgt echter wel voor een extra BPM-heffing en dus een hogere aanschafprijs. Met de handgeschakelde bak is de auto goed voor 20 procent bijtelling, terwijl de automaat in het hoogste tarief valt. Het verbruik is alleszins redelijk; na een week rijden bleek 1 op 20 net niet haalbaar, maar voor een auto van dit formaat en met dit vermogen is het testverbruik zeker niet slecht.



Schappelijk geprijsd

Op financieel vlak komt de Mondeo goed uit de bus. De Wagon staat vanaf 30.395 euro



Ford Mondeo Wagon 2.0 TDCi 150pk Titanium

met de 1.0 benzinemotor op de stoep. Dan is de auto uitgevoerd als Trend en zijn zaken als automatische airconditioning, cruise control en een usb-aansluiting standaard aanwezig. De Wagon met de geteste dieselmotor is er vanaf 33.795 euro. Wij reden de Titanium uitvoering; standaard voorzien van een rijbaanhulp, grootlicht-assistent en keyless entry. Dit alles kost 35.795 euro. Maar de metallic lak, de automaat en het panoramadak brengen samen met de elektrisch bedienbare halflederen stoelen en navigatie de prijs naar 48.605 euro.

Door tactisch pakketten aan te vinken is een goed uitgeruste Mondeo ook goedkoper aan te schaffen. Zo is er tijdelijk een First Edition, waarbij navigatie, de adaptieve LED-verlichting en een elektrisch bedienbare achterklep tegen 1.995 euro meerprijs in de Mondeo worden geplaatst. Het X-Pack, dat het zonder de navigatie moet stellen, staat voor 1.550 euro in de orderboeken. Wanneer de prijs van de opties wordt vergeleken met de concurrentie kan niet anders worden geconcludeerd dan dat Ford erg schappelijk is. Een gelijk uitgeruste concurrent kost al gauw duizenden euro's mÃ©Ã©r.



Bij de tijd

De Mondeo is geen vernieuwende auto, terwijl hij dat in 2012 wel zou zijn geweest. Dat is jammer, maar de auto kan erg goed meekomen met de concurrentie als gekeken wordt naar de aangeboden veiligheidssystemen, de efficiëntie van de motoren en de aanschafprijs. Bovendien is de auto uit te rusten met bijna alle denkbare luxe voor een schappelijke meerprijs. Het is jammer dat het materiaalgebruik niet overal overtuigt, maar voor liefhebbers van nog hoogwaardigere materialen brengt Ford een luxueuze Vignale editie uit. Je kunt stellen dat Ford geen verouderde auto op de markt heeft gebracht, maar een Mondeo die weer helemaal bij de tijd is.

Plus

- + Fijne en zuinige dieselmotor
- + Concurrerend geprijsd
- + Veel luxe mogelijk tegen geringe bijbetaling

Min

- Materiaalkeuze overtuigt niet overal
- Automaat niet i.c.m. lagere bijtelling