

Ford Mondeo: élére vasalva

2011 július 15. Flag

Szöveg méret

90
Mentés

- 0

Értékelés kiválasztása Még nincs értékelve

Mérték

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

Új alakú ködlámpák és hátsó világítótestek, 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 érezhet?en az volt, hogy minimális ráfordítás révén tegyék partiképessé a Mondeót az utód 2013-as érkezéséig.



Kib?vítették a széria- és extralistát, fogyasztást mérsékl? aktív h?t?rácszáró rendszer jár mindegyik középkategóriás Fordhoz, az ECOnetic verzió start-stop automatikát kapott, míg felárért elérhet?k olyan tételek, mint a holttérfigyel? (140 000 Ft) és az ütközésmérsékl? adaptív sebességtartó automatika (310 000 Ft). Az autó alapvet?en maradt olyan, amilyen volt, sportosan vezethet?, tágas utaster?, 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 öthengerest?l és a manuális váltótól

A turbós négyhengeres nyugdíjazta a korábbi 2,5 literes öthengerest, mely 225 lóer?t és 320 Nm-t kínált, no és remek hatfokozatú kézi váltót. A 2,0 literes feltölt?s motor ugyan 240 lóer?s, nyomatéka is vaskosabb (340 Nm), mégsem érz?dik az irgalmatlan er? és a jókora nyomaték. A ludas vélhet?en a dupla tengelykapcsolós Powershift automata, amely sokat lefarag a fickósságból. A Mondeo százas sprintje pontosan 7,5 másodpercet vesz igénybe, akárcsak el?dje esetében. A hatgangos automata nyugodt tempó esetén is csak a szükségesnél magasabb fordulatszámon hajlandó feljebb váltani, padlógáznál pedig némi gondolkodási id?re 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 sof?r akarata szerint mennek végbe. A 2.0 EcoBoost kivitelhez nem kínálnak manuális váltót, ami nagy kár, mert a motorban és az autóban is jóval több rejt?zik.

A konkurensek többsége ennél könnyebben kezelhet?, min?ségibb anyagokból építkez? bels?t kínál

A futóm? feszes, az irányítás közvetlen, az ülések pedig fenomenálisan kényelmesek. Utóbbihoz nemcsak ülésf?tést (150 000 Ft), hanem klimatizálást is adnak, ami jó szolgálatot tesz a nyári kánikulában, pláne a sikkes, de könnyen felforrósodó „Windsor” b?rhuzatok (420 000 Ft) miatt. Kifejezetten kímél? használattal, sok autópályán megtett tempomatos 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 átalakulások 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 kerékkel)

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



Ajánló