



Mehr „Hui“ war nie, dagegen sieht ein Passat behäbig aus

Ford Mondeo

Spritzige Pflaume

Von Michael Specht/Sardinien

Noch nie war es so geil, Ford zu fahren. Nach dem Sport-Mini-Van S-Max pimpt Ford nun das Segment von Pappis und Vertreters Liebling. Der neue Mondeo hat nichts mit der alten Kölner Spießigkeit zu tun.

Die Order, die der damalige Ford-Europa-Chef Lewis Booth 2004 an seine Designer heraus gab, war deutlich: „Baut mir Autos, die zum Sterben schön sind!“ Nun, zum Auf-die-Knie-Fallen ist auch der neue Mondeo nicht, aber er trifft zweifellos schon mal mehr den Bauch als das Hirn. Und auch die Langeweile ist raus aus dem Blech. So etwas hat es bei Ford nicht mehr seit dem Capri I gegeben. Das ist 38 Jahre her.

Mitverantwortlich für den optischen Kurswechsel ist Martin Smith, Chef-Designer bei Ford. Der 57-jährige hat dafür den Begriff „Kinetic Design“ ins Leben gerufen, spricht, wenn er den Mondeo erklärt, von seitlichen „Kick-up-Fensterlinien“, die sich in der Heckscheibe wiederholen, von ausgeprägten Radhäusern und dynamischen Linien, wohin das Auge blickt. Besonders der Kombi, mit 75 Prozent Anteil die meistverkaufte Variante der Mondeo-Palette, hinterlässt in der Tat eine Topfigur. Vorher war es ja so, dass der Mondeo-Fahrer sich halbwegs dafür entschuldigen musste, dass es „nur“ zu einem Ford gereicht hatte. Jetzt liefert dieses Auto ein Design und eine Wertigkeit ab, dass man sich ernsthaft fragen muss, wozu Audi, BMW oder Mercedes noch zehn oder 15 Tausend Euro mehr ausgeben?

Nach einer Minute kennt der Kunde die Qualität

Auch Jürgen Stackmann, Ford-Geschäftsführer Marketing und Verkauf, kann sich kaum einkriegen, als er den Journalisten zum ersten Fahrtermin die Vorzüge des Mondeo erläutert. Okay, der Mann muss das Auto über den grünen Klee loben. Aber dieses Mal glaubt man ihm sogar. „In 60 Sekunden weiß der Kunde, ob die Qualität stimmt“, sagt er, „und diese Zeit hat Ford sehr wichtig genommen.“ Was er meint: Tür öffnen, Tür schließen, Klang prüfen, reinsetzen, Sitz und Lenkrad einstellen und alles mögliche anfassen. Wenn da irgendetwas nicht stimmig ist oder billig wirkt, steigt der Kunde aus und hat sein vernichtendes Urteil gefällt. Next please! Damit dies möglichst nie vorkommt, hat Ford sich mächtig ins Zeug gelegt und einen Innenraum abgeliefert, an dem es wenig zu mäkeln gibt. Die Materialien sind hochwertig, die Verarbeitung sehr gut. Nie war ein Ford besser eingerichtet. Selbst über den immer wieder gescholtenen Dachhimmel, unter den Designern intern „Rattenfell“ genannt, mögen die Hände nun gerne streichen. Sicher auch ein Verdienst von Smith. Er war bis 1997 Chef fürs Innendesign bei Audi.



Die Projektil-Pfeilung der Linien geht an die Grenze

Größte Ladebreite seiner Klasse

Auch das Platzangebot ist mehr als üppig. In der Breite wuchs der Mondeo um sechs Zentimeter. Hinten sitzt es sich fast fürstlicher als in der Oberklasse. Knie- und Kopffreiheit satt. Und hinter den Passagieren noch massig Raum fürs Gepäck (554 Liter). Soll mehr rein, lässt sich die Rückbank geteilt flachlegen. Sitzkissen hoch, Lehnen runter, und ohne die Kopfstützen vorher herausziehen zu müssen. Und flach heißt auch flach. Keine Kante stört beim Beladen, der Boden ist eben wie ein Küchentisch. Nur mit dem filzigen Teppich hat sich Ford keinen Gefallen getan. Den sauber zu halten kommt einem Hund von Flöhen zu befreien gleich. 1745 Liter soll der Mondeo schlucken. Für die meisten Kunden und auch für Marketing-Mensch Stackmann eine wenig greifbare Zahl. „Wer packt schon sein Auto bis unters Dach voll? Viel mehr zählt doch die Ladebreite zwischen den Radkästen“, sagt er, „hier sind wir Bester in der Klasse: 1135 Millimeter.“

Auf ähnlichem Niveau dürfte sich das fahrdynamische Talent des Mondeo abspielen. War schon der Vorgänger Benchmark in Sachen Komfort und Handlichkeit, setzten die Ford-Ingenieure beim Neuen noch eins drauf. Abrollkomfort, Lenkung, Schaltung, Federung und Dämpfung sind top. Was will man mehr? Das Auto fährt sich schlicht klasse. Ohne wenn und aber. Und ruhig obendrein. Im Innenraum ist es jetzt bei 160 km/h so leise wie beim Alten bei 120 km/h. In Zahlen: minus 3 dB(A). Hört sich nach wenig an, ist aber eine Menge Holz.

Acht Motoren und nur für einen eine Automatik

An Motoren kann zwischen drei Dieseln und fünf Benzinern gewählt werden. Das Leistungsspektrum reicht von 100 bis 220 PS, womit für jeden etwas dabei sein dürfte. Wir fuhren den 140-PS-Diesel, der kultiviert und leise seine Arbeit verrichtete. Nur ausgesprochen untertourig bewegt werden mag er nicht so richtig. Erst ab 1800/min bauen die Turboturbinen den Druck auf, um genügende Drehmoment bereit zu stellen. Wer gar nicht schalten will, muss den 130-PS-Selbstzünder nehmen. Nur für ihn gibt es zurzeit eine Sechsstufen-

Automatik. Zum Ende des Jahres will Ford noch einen zirka 180 PS starken Diesel nachreichen. Der 2,2-Liter-Vierzylinder stammt aus der Zusammenarbeit mit dem PSA-Konzern und läuft jetzt schon im Peugeot 407.

Volle Punktzahl bei der Sicherheit

Bei der Sicherheit kann sich heute kein Hersteller Schwächen erlauben. Richtig wurde bei Ford entschieden, hier nicht mit einer verschrobenen Aufpreispolitik zu kommen. Deshalb: Alles ist serienmäßig, und zwar in allen Ausstattungsvarianten. Neben den üblichen sechs Airbags (Front, Seite, Kopf) hat der Mondeo noch einen siebten für die Fahrerknie. Zusätzlich zieht sich die Lenksäule im Crashfall waagrecht zurück und nicht axial, was mehr Raum für die Beine lässt. Alle Rückhaltesysteme sind auf dem letzten Stand der Technik, hochfeste Stähle sind dort, wo sie hingehören. Fünf EuroNCAP dürften schon jetzt als sicher gelten. Über ESP, ABS und dergleichen muss eigentlich gar nicht mehr geschrieben werden. Alles ab Werk an Bord. Und auch über weniger beachtete Kleinigkeiten haben sich die Mondeo-Entwickler Gedanken gemacht. Vorn und hinten wurde hinter den Stoßfängern so intelligent konstruiert, dass die Versicherungseinstufung um bis zu zwei Punkte abgesenkt werden konnte. Und selbst fälschlicherweise Diesel in den Benzintank füllen oder umgekehrt ist jetzt ausgeschlossen. Ein pfiffiges Patent am Stutzen verhindert dies und macht sogar den Tankverschluss überflüssig.



Bereits mit dem Focus schuf Ford im Innenraum eine vorher unbekannte Qualität

Auch in der Topversion fehlt das Radio

Die acht Motoren sind mit sechs Ausstattungslinien kombinierbar. Den Einstieg bildet Ambiente, gedacht für Flotten-Kunden und Gewerbetreibende. Ambiente ist aber alles andere als das übliche, spartanische Kassenmodell. Es verfügt bereits über Klimaanlage, Zentralverriegelung, elektrische Fensterheber vorn und Multifunktionslenkrad. Ambiente gibt es jedoch nur als Turnier. Preis: ab 22 500 Euro.

Dann geht es weiter mit Trend, Ghia und Titanium sowie Ghia X und Titanium X, dessen Preis bis 33 025 Euro reicht. Und wer dann noch weitere Luxus-Extras benötigt, dem bietet Ford seitenlange Aufpreislisten von Bi-Xenon über Breitreifen und adaptivem Abstandsradar bis hin zum Super-Navi mit Touchscreen. Unverständlich nur, warum die Kölner Autobauer ihrem schicken Luxus-Liner keine serienmäßige Musik spendiert haben. Egal, welche Ausstattung oder welche Motorisierung, ein Radio ist nie dabei und kostet stets 750 Euro extra.