

---

## Fahrbericht Ford Mondeo Hybrid: Kölner Sparmeister

Von Walther Wuttke, cen

Zu den Pionieren der Hybrid-Technik gehört neben Toyota auch Ford. Im Gegensatz zu den Mitbewerbern in Detroit setzte der Konzern schon früh auf diesen Antrieb und sicherte sich die notwendigen Lizenzen von den Japanern. Allerdings dauerte es einige Jahre, bis Ford auch in Europa ein entsprechendes Modell auf den Markt brachte. Als einziger Vertreter ist aktuell die Mondeo-Limousine mit der Kombination von Elektro- und Verbrennerantrieb in der europäischen Modellpalette vertreten. Demnächst wird allerdings die Kombi-Version ins Angebot kommen.

Die Hybrid-Variante des Mittelklasse-Limousine kombiniert einen Zwei-Liter-Benziner mit einem Elektromotor, was in der Addition eine Systemleistung von 187 PS ergibt. Für die Kraftübertragung auf die Vorderräder wählten die Ford-Entwickler ein stufenloses CVT-Getriebe, das vor allem im Stadtverkehr eine harmonische Kraftentfaltung ermöglicht. In diesem Umfeld spielt der Wagen die Vorteile der Technik aus, schaltet immer wieder in den lautlosen Elektroantrieb, was den einen oder anderen Passanten irritiert und hilft so, den Durchschnittsverbrauch auf rund fünf Liter zu senken.

Der Mondeo Hybrid unterscheidet sich auf den ersten Blick nicht von den konventionell angetriebenen Varianten. Auch im Innenraum weist allein eine (zu kleine) links neben dem Lenkrad platzierte Anzeige auf die jeweilige Kraftverteilung hin. Wie bei den anderen Vertretern der Modellreihe ist auch der Mondeo tadellos verarbeitet. Die Materialien im Innenraum sind durchweg hochwertig und werden durch Alu-Applikationen weiter aufgewertet. Vor allem in der Top-Variante Vignale genießen Fahrer und Passagiere einen Hauch italienischer Finesse. Alle Instrumente sind übersichtlich angeordnet, was leider nicht für die eingeschränkte Sicht nach hinten gilt. Hier wäre etwas mehr Übersichtlichkeit wünschenswert. Auch der Wendekreis ist mit stattlichen zwölf Metern vor allem in der Stadt wenig handlich.

Auch der Mondeo kommt mit einem aufwändigen Informations- und Entertainmentsystem zum Kunden, das wie inzwischen bei fast allen Automobilen einige Eingewöhnung verlangt. Zwar ist der zentral angeordnete Bildschirm ergonomisch günstig angeordnet und in vier Bereiche sauber unterteilt (Telefon, Klima, Radio, Navigation), doch bleibt bei der Bedienung eine gewisse Ablenkung, und so fragt sich der Mondeo-Fahrer, warum eigentlich die früher übersichtlich angeordneten Schalter verschwunden sind? Die sind nun zum Teil in das Lenkrad gewandert, um unter anderem das Radio zu bedienen, doch durch die zahlreichen Einstellmöglichkeiten wirkt das Lenkrad überfrachtet. Hat man sich einmal die Anordnung der Schalter eingeprägt, funktionieren auch die banalen Dinge wie Sendersuche und -wechsel problemlos.

Hybridfahrzeuge spielen ihre Stärken vor allem im städtischen Verkehr aus, und hier macht der Mondeo Hybrid keine Ausnahme. Andere Regionen sind dann weniger sein bevorzugtes Biotop. Der unterstützende Elektroantrieb stellt bei 135 km/h seinen Betrieb ein, und jenseits dieser Marke verwandelt sich der Vortrieb in eine zähe Angelegenheit. Die stufenlose Automatik arbeitet dann ständig in einem hohen Drehzahlbereich und nervt mit ihrer Geräuschkulisse. Hybridfahrzeuge sind eben nicht unbedingt Dynamiker und der Tritt aufs Antriebspedal verlangt eine gewisse Zurückhaltung, um die Drehzahlen des Motors in einem akustisch dezenten Rahmen zu halten. Dann funktionieren auch höhere Geschwindigkeiten. Bei 187 km/h ist die maximale Geschwindigkeit erreicht.

Das Fahrwerk des Mondeo Hybrid ist wie bei den konventionell angetriebenen Varianten ausgeglichen abgestimmt und erreicht einen angenehmen Fahrkomfort, das lange

---

Bodenwellen problemlos schluckt, und auch kurze Unebenheiten in der Fahrbahn verschweigt die gelungene Abstimmung. Bei zügigen Kurvenfahrten bleibt der Hybrid-Mondeo ausgeglichen in der Spur und stellt seinen Fahrer nicht vor Probleme.

Dass Hybridantrieb auch Verzicht bedeuten kann, zeigt der Kofferraum der ansonsten geräumigen Limousine. Offensichtlich wurde der Antrieb bei der Entwicklung der Baureihe zunächst nicht berücksichtigt, und deshalb belegen die Energiespeicher einen großen Teil des Gepäckabteils. So passen lediglich 345 Liter in den zerklüfteten Kofferraum, und die Durchlademöglichkeit bei umgeklappter Rücksitzlehne ist ziemlich flach, und außerdem vergrößert sich das Volumen auf gerade 720 Liter bis zur Fensterunterkante. Bleibt zu hoffen, dass die Ford-Ingenieure beim Kombi eine bessere Lösung finden.

Der Mondeo Hybrid in der luxuriösen Vignale-Version kommt vollständig ausgestattet zu den Kunden. Zum serienmäßigen Lieferumfang gehören unter anderem adaptive LED-Scheinwerfer, Tempomat mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Sport-Ledersitze mit Memory-Funktion und Zwei-Zonen-Klimatisierung. So viele angenehme Zutaten haben ihren Preis. Der Ford Mondeo Vignale Hybrid kostet mindestens 42 800 Euro. (ampnet/ww)

#### Daten Ford Mondeo Vignale Hybrid

Länge x Breite x Höhe (m): 487 x 1,85 x 1,48  
Radstand (m): 2,85  
Motor: R4-Benziner, 1999 ccm  
Elektromotor: 34 kW / 55 PS  
Drehmoment E-Motor: 250 Nm  
Systemleistung: 140 kW / 187 PS  
Max. Drehmoment: 300 Nm bei 1750–4500 U/min  
Batterie: Lithiumionenbatterie, 43 Ah/12 V  
Höchstgeschwindigkeit: 187 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,2 Sek.  
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,2 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 92 g/km (Euro 6)  
Testverbrauch: 5,1 Liter  
Zul. Gesamtgewicht: 2250 kg  
Kofferraumvolumen: 345–720 Liter  
Max. Anhängelast: k.A.  
Wendekreis: 12 m  
Bereifung: 215/60 R 16  
Garantie: 2 Jahre  
Basispreis: 42 800 Euro  
Testwagenpreis: 45 275 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Ford Mondeo Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mondeo Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mondeo Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mondeo Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Mondeo Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford