



## Ford Mondeo Hybrid Vooruitgang volgens Ford

Autotest | Alle automerken werken aan alternatieve aandrijvingsvormen, Ford dus ook. En op dit moment is Ford vooral sterk in het "downsizen" van motoren. Dat wil zeggen dat kleine, zuinige motoren grootse prestaties leveren en daarom in grote auto's kunnen worden toegepast. Maar... Ford werkt ook aan hybride motoren. Zo is de nieuwe Mondeo leverbaar met een combinatie van een benzine- én een elektromotor.

Om het milieu minder te belasten zonder afbreuk te doen aan prestaties of rijplezier, kiest Ford in Europa voor het "downsizen" (verkleinen) van motoren. En met succes! Ford weet motoren die voorheen alleen in kleine stadsautootjes werden gebouwd zo sterk te maken, dat ze nu veel grotere modellen kunnen aandrijven. Alleen het verbruik blijft klein.

Maar... in Amerika kiest Ford voor een heel andere strategie. Daar is een 1.0 liter of 1.5 liter motor simpelweg niet te verkopen. Het maakt niet uit hoe goed de prestaties zijn of hoe laag het verbruik is, voor Amerikanen zijn "cubic inches" heilig.



Daarom combineert Ford in Amerika grote motoren met een elektromotor, ook wel bekend als "hybride" aandrijving. De elektromotor assisteert de benzinemotor wanneer deze hard moet werken en zo wordt het verbruik verlaagd. En omdat de Ford Mondeo zowel voor de Amerikaanse als de Europese markt is ontwikkeld, is de nieuwe Mondeo behalve met "gedownsizede" motoren ook met een hybride motor leverbaar.

## Vormgeving

In Europa wordt de Mondeo gevoerd als stationcar en als hatchback. In Amerika gaat de voorkeur echter uit naar sedans en daarom wordt alleen de sedan gefabriceerd met hybride motor. De uiterlijke verschillen zijn echter gering. De achterraut van de Europese hatchback ligt iets vlakker, terwijl de sedan een meer geprononceerde achterklep heeft.



Veel belangrijker: bij de Europese Mondeo scharniert de achterraut mee wanneer de achterklep wordt geopend. Bij de sedan scharniert slechts een klein "achterdeurtje" en blijft de achterraut op zijn plek. De toegang tot de laadruimte is daarom een stuk beperkter. Bovendien ligt de laadvloer van de hybride hoger en is de vorm grillig; dit om ruimte te bieden voor de accu's die de elektromotor van stroom voorzien.

Op vrijwel alle andere punten is de Mondeo sedan gelijk aan de hatchback. Dat wil zeggen dat de ruimte voorin overvloedig is en de ruimte achterin ruim voldoende. Het dashboard doet "opgeruimd" aan omdat de meeste functies worden bediend via het centraal geplaatste beeldscherm.



Uiteraard is de Mondeo voorzien van het verplichte audio-, navigatie- en communicatiesysteem. Dit functioneerde tijdens de testperiode helaas niet vlekkeloos. Zo reageerde het enige tijd niet op commando's via het beeldscherm, terwijl de muziek van de iPhone gewoon doorspeelde. Ook heeft het systeem zichzelf een keer spontaan herstart tijdens het rijden. Helaas ontbreken moderne zaken zoals ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto.

## Weggedrag

Een belangrijke reden om voor de Mondeo te kiezen, is het weggedrag. Als geen ander weet Ford een perfecte balans tussen comfort, wegligging en rijplezier te vinden. En dat geldt ook voor de Mondeo Hybrid!

Tenminste, tot op zekere hoogte. Wanneer de limieten worden opgezocht is merkbaar dat de gewichtsverdeling van de Hybrid minder gunstig is dan die van de gewone Mondeo's. Ook ligt het zwaartepunt iets hoger, hetgeen bijvoorbeeld merkbaar is in een lange, snelle bocht. Dan heeft de auto veel duidelijker de neiging om rechttuit te willen. In het dagelijks verkeer liggen de grenzen echter nog steeds zo ver weg, dat ook de Mondeo Hybrid meer rijplezier biedt dan zomaar een grote zakenauto.

## Hybride

Zoals eerder aangegeven: de Mondeo Hybrid beschikt over een benzine- en een elektromotor. Daarbij kiest Ford voor de inmiddels klassieke invulling van dit concept. Dat wil zeggen dat de energie die nodig is om

de elektromotor aan te drijven wordt gewonnen tijdens remmen of uitrollen. De Mondeo Hybrid hoeft nooit te worden opgeladen via het stopcontact. De benzinemotor heeft een inhoud van 2.0 liter en hanteert een zogenaamde "Atkinson cycle", hetgeen staat voor een lager verbruik tegenover mindere prestaties.



Het voordeel van deze aanpak is dat relatief kleine en lichte accu's nodig zijn. Bovendien maakt het de auto minder kostbaar. Het nadeel is dat minder vaak elektrisch kan worden gereden, waardoor het rendement lager is.

De computer bepaalt wanneer welke motor actief is en wanneer bewegings-energie wordt omgezet in elektriciteit. De bestuurder heeft hier geen enkele invloed op. Dat is voor sommige bestuurder prima, maar de ervaring met soortgelijke auto's van andere merken leert dat de bestuurder die actief meedenkt (alleen de bestuurder kan de verkeerssituatie inschatten en het verloop van de rit plannen) veel zuiniger kan rijden. Ook is het niet mogelijk geforceerd elektrisch te rijden, hetgeen zinvol kan zijn in wijken waar alleen "zero-emission" (emissie vrije) voertuigen welkom zijn.



Omdat de Mondeo geen stadsautootje is, kiest de computer er niet voor om in alleen de stad elektrisch te rijden en op de snelweg altijd de benzinemotor in te schakelen. Een Mondeo wordt gebruikt om lange afstanden af te leggen en als de hybride aandrijving alleen in de stad actief zou zijn, zou de besparing minimaal zijn. In tegenstelling tot kleinere hybrides van andere merken, kan de Mondeo ook op de snelweg geheel elektrisch rijden (tot +/- 100 km/u).

Door simpelweg het gaspedaal even los te laten "snapt" de computer de hint en neemt de elektromotor het over. Zodra meer vermogen nodig is (of het wegdek niet langer volmaakt vlak is), springt de benzinemotor vanzelf weer bij. Wanneer kortstondig meer vermogen nodig is (klimmen, inhalen) springt de elektromotor bij om het verbruik te verlagen en de prestaties te verbeteren. De Mondeo Hybrid presteert daarom minstens zo goed als de alledaagse uitvoeringen. De overgang tussen de beide motoren is hoorbaar, maar verloopt soepel en schokvrij.



Volgens de standaard meetcyclus verbruikt de Mondeo Hybrid gemiddeld 4.2 liter per 100 km. Een dag economisch rijden inclusief een uur stadsverkeer kostte 4.6 liter per 100 km. Over de gehele testperiode (vooral snelwegen, weinig stadsverkeer) bedroeg het gemiddelde verbruik 5.1 liter per 100 km.

Daarmee is het praktijk-verbruik beter dan dat van de Kia Optima Hybrid en Mercedes-Benz C350e. Echter, de Lexus IS 300h, Volkswagen Passat GTE en Toyota Prius overklassen de Mondeo Hybrid op alle vlakken. Ze zijn sneller, zuiniger en komen in aanmerking voor meer belastingvoordeel ("bijtelling"). De Mondeo zet daar echter een sterk wapen tegenover: de prijs en de ruimte.



## Conclusie

Vooruitgang volgens Ford is... downsizing! Maar vooruitgang volgens Ford Amerika is hybride aandrijving. En omdat de nieuwe Mondeo in nauwe

samenwerking met Ford Amerika is ontwikkeld, is de nieuwe Mondeo ook beschikbaar met hybride-motor

Dankzij deze combinatie van een elektro- en een benzinemotor is de Mondeo Hybrid snel, stil, zuinig en comfortabel. Het beloofde lage verbruik is in de praktijk nauwelijks te realiseren, maar in de praktijk is het verbruik goed vergelijkbaar met dat van soortgelijke hybrides van andere merken. Vanwege de bijzondere techniek levert de Mondeo Hybrid iets in op bagageruimte en wegligging; maar het verschil is gering.

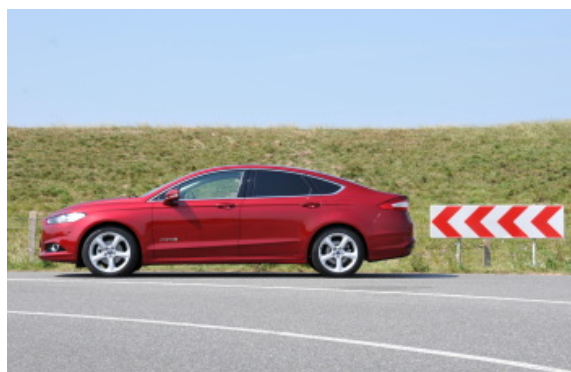
Voor zakelijke rijders beidt de Mondeo Hybrid helaas niet het fiscale voordeel dat andere merken wel bieden. Wanneer weinig wordt gereden en de meerprijs van een dieselmotor daarom niet kan worden terugverdiend, is de Mondeo Hybrid echter een slimme tussen-oplossing. Daarbij is de Hybrid aantrekkelijk voor particulieren die met de Mondeo een grote en ruime auto rijden die toch sterk en zuinig is. Dat is vooruitgang volgens Ford. ■



# Specificaties

## Ford Mondeo Hybrid 2.0 iVCT Hybrid

### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	487 x 191 x 148 cm
Wielbasis	285 cm
Gewicht	1.579 kg
Aanhanger	n.b.
Aanhanger geremd	n.b.
Tankinhoud	53 l
Bagageruimte	383 l
Bandenmaat	215/60R16

### Motor en prestaties



Motorinhoud	1999 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	187 pk @ 6000 tpm
Koppel	173 Nm @ 4000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,2 sec.
Topsnelheid	187 km/u
Verbruik gemiddeld	4,2 l / 100 km
Verbruik stad	2,8 l / 100 km
Verbruik buitenweg	5 l / 100 km
CO2 uitstoot	99 gr. / km

### Prijs

Prijs	€ 36.295,-
Prijs instapmodel	€ 28.895,-