Pawel Piotrowski
28 september 2011

Rijdend spaarvarken

Wanneer een autoshow van formaat nadert begint op onze redactie traditiegetrouw de zoektocht naar een geschikt vervoermiddel. Dit jaar viel ons oog op de herziene Ford Mondeo ECOnetic. Met de nieuwe 1.6 TDCi dieselmotor onder de kap moeten lange afstanden en een bescheiden brandstofverbruik hand in hand kunnen gaan. Ideaal voor een retourtje Frankfurt am Main. Maar kan de Mondeo ook aan onze andere eisen voldoen?

Zelfverzekerd optreden

Onze lijst met eisen voor de driedaagse trip naar de IAA is namelijk vrij lang. Om de hectische en lange dagen goed te doorstaan is een comfortabele en ruime auto een pre. Naast het tweeman sterke team moet namelijk een hele rits aan bagage en fotospullen mee. Een Mondeo Wagon ligt dan voor de hand, maar de vijfdeurs liftback stelt ons niet teleur. De forse achterklep en grote toegang tot het bagagecompartiment maakt het beladen van zware koffers tot een eenvoudige taak. Al onze spullen passen keurig in de 540 liter grote bagageruimte en er blijft zelfs plek over voor souvenirs uit Frankfurt.

Nu is de Mondeo ook wel een forse auto, maar door de oplopende raamlijn en korte 'kont' oogt onze reisgezel kleiner dan dat die in werkelijkheid is. Deze bescheidenheid wordt sinds de facelift doorbroken met dagrijverlichting (standaard vanaf het Titanium

uitrustingsniveau) en in het donker opvallende LED-achterlichtunits. Beide verlenen onze Mondeo een toefje chiqueheid die niet misstaat. Iets minder te spreken zijn we over de eveneens opvallende spoiler op het kofferdeksel. Het is een misplaatst stuk plastic op de verder zelfverzekerd ogende Mondeo.

Rustgevend interieur

Na het inladen van de bagage is het tijd om zelf in de Mondeo plaats te nemen. Onmiddellijk vallen ons de mooi geprofileerde en zeer goed ondersteunende lederen zetels op. Al na een paar kilometer weet ik dat we ontspannen zullen aankomen. Dat blijkt geen vergissing. Naast de prima stoelen overtuigt de Mondeo ons snel met zijn bedieningsvriendelijke ergonomie en heerlijke stilte aan boord. Veel functies zijn vanaf het stuur te bedienen en het 1.6 TDCi-blok doet zijn werk in stilte. Daar kan de concurrentie nog een voorbeeld aan nemen.

Langzaam zoeven de eerste kilometers onder ons door en begint de 'spielerei' met de talloze opties aan boord. Onze Mondeo is afgeladen met alles wat je maar zou wensen. Bijzonder aangenaam is de stoelventilatie die een bezwete rug en plakkerig leer weet te voorkomen. Zulke luxe kom je niet vaak tegen in een middenklasser. Ook de veiligheidsuitrusting is het noemen waard. Het BLIS dode-hoek-waarschuwingssysteem en de automatische grootlichtassistent blijken vooral in het donker een fijne aanvulling. Vaak kun je dan in de zelfdimmende spiegels moeilijk herkennen op welke baan van de Autobahn een achterligger zich bevindt.

Moeiteloos zuinig

Op onze heenreis doen we de eerste 250 kilometer rustig aan. Terwijl we ingehaald worden door concullega's in veel snellere reisauto's wijst onze boardcomputer in het

ietwat onoverzichtelijke 'Convers+'-scherm tussen de tellers een gemiddeld verbruik van 4,6 liter per 100 kilometer aan. Veel moeite hebben we daarvoor niet gedaan, tijdig opschakelen en anticiperend rijden volstaat voor een dergelijke waarde. Ondanks dit lage verbruik heb je geen moment het idee met een spaarvarken te rijden, zolang je maar tussen de 2.000 en 4.000 toeren blijft.

Laag in de toeren heeft het kleine blokje logischerwijs last van een turbogat, al neemt dat nog niet zulke vormen aan zoals bij de 1.6 TDI van de Volkswagen Groep. Tot een snelheid van 160km/h kun je op de Autobahn ook prima met de groter gemotoriseerde broeders meekomen. Daarboven moet de 1.6 TDCi zich meer inspannen om de luchtweerstand te doorbreken. Wanneer je aan blijft dringen wijst de naald op een vlak stuk uiteindelijk 190km/h aan.

Lange overbrengingen

Tijdens de terugreis laten we de relatief vlakke Autobahnen links liggen en kiezen wij voor een schitterende toeristische route door de Duitse Taunus en Eifel. In dit middelgebergte moet ik door de lange overbrengingen van de soepel schakelende zesbak vaker terug schakelen dan mij lief is. In Nederland zul je hoogstens bij irritante drempels ervaren dat de tweede versnelling een te optimistische keuze was. De lange overbrengingen verlagen weliswaar het verbruik en verhogen het comfort op de snelweg - de 1.6 TDCi draait slechts 2.000tpm bij 120km/h - maar gooien helaas ook roet in het eten op deze fris geasfalteerde bergwegen.

Ook de ECOnetic stuurt namelijk net zo direct en communicatief als alle andere Mondeo's. Om het volledige potentieel van het uitgebalanceerde onderstel te benutten moet je flink in de bak roeren. Bij een wat sportievere rijstijl kom ik tot de ontdekking dat de Mondeo nauwelijks last heeft van onderstuur. Incidenteel bandengepiep komt vooral op het conto van de vrij smalle 'ballonbanden' die onder ons exemplaar liggen. Deze mogen dan wel het verbruik bevorderen, maar leveren minder grip dan bredere exemplaren. Onze driedaagse reis konden we met een gemiddeld verbruik van 5,5 liter per 100 kilometer afsluiten. Helaas niet zo laag als de beloofde opgave en nagenoeg gelijk aan het testverbruik van de 140pk sterke 2.0 TDCi.

Nuttige aanvulling

Het testverbruik mag dan wel nagenoeg gelijk zijn aan dat van de 140pk sterke Mondeo, deze laatste valt echter niet in de 20% bijtellingscategorie voor leaseauto's. Met de Mondeo ECOnetic lever je weliswaar 400cc, 25pk en 50Nm in, maar daar staat een financieel gewin tegenover. Dat is een niet te negeren voordeel dat voor de leaserijder het overwegen waard is. Zo bezien is de Mondeo ECOnetic dan ook een nuttige aanvulling voor de Nederlandse markt. Aan onze eisen heeft de Ford ruimschoots voldaan, of die ook aan de uwe voldoet ligt geheel aan uw persoonlijke voorkeur.

Fotografie: Kees Bunk

Plus

+ Verfijnde dieselmotor
+ Rijeigenschappen
+ Zuinig en fiscaal aantrekkelijk

Min

- Lange overbrengingen
- Nieuw model in aantocht