



Sokat javítottak a motor zajszigetelésén. Már 1800-as fordulattól tisztességesen hűz



Szabályos formájú, tágas csomagter, de a szűk nyílás miatt nehéz a hozzáférés



Hasznos a távolságtartó radar. Kár, hogy a védőborítása nem túl esztétikus



Ötletes a szűkítőcső. Így még véletlenül sem tankolható benzin a dízel változatba

rövid úton és hajszálpontosan kapcsolható váltóban. Közel sem okoz akkora gondot a városi manőverezés, mint azt a külső méretek alapján gondolnánk, előre és oldalirányban zavartalan a kilátás, kiváló képet adnak a nagyméretű, osztott visszapillantó tükrök. A szűk helyre parkolás már más, ilyenkor zavaró a 11,8 méteres fordulókör, tolatóradar hiányában pedig a magas farrész gyakori betétlapcseréhez vezethet.

Futóművével szerzi talán a legtöbb örömet a Mondeo, rossz úton is komoly elnyelőképeséggel rendelkezik, és zajforrásait is hatásosan izolálták. Persze fekvőrendőrről átlépve, kiálló csatornafedélre ráhajtván más középkategóriás autók felfüggesztése is tud ilyen illedelmesen viselkedni, de azért hirtelen irányváltásnál vagy forszírozott kanyarvételnél már nem biztos. Tesztautónk adaptív lengéscsillapítás nélkül is semlegesen, méreteit meghazudtoló könnyedséggel kanyarodott, egyedül a szűk bójaszorok között sikerült kiprovokálnunk belőle enyhe alulkormányozottságot. Fékrendszere hatásos és jól adagolható, a kormányzása pedig nem fukarkodik visszajelzésekben. Olyannyira könnyed és közvetlen, hogy autópályán az ismerkedés kilométerei alatt még gyakran kellett korrigálni, de idővel nyilván könnyű lenne megszokni az irányítását, amely a hosszú sztrádaszakaszokon a vezető egyetlen foglalatossága lehet. Minden mást elintéz

ugyanis a 290 ezer forintos felárért megrendelhető adaptív tempomat, miután hat fokozat közül kiválasztottuk a kívánt követési távolságot. Finoman gyorsít és lassít, az éles kanyarokban nem fúj téves riadót, elővárosi vagy sűrű országúti forgalomban viszont automatikus váltóval tudna igazán érvényesülni. Fékezni ugyan nem kell az ott szokásos sebességtartományokban sem, de azért a sebességváltót már nem lehet mellőzni, kuplungolás után pedig állandóan emlékeztetni kell a rendszert a beállított tempóra. További terhet vesz le a vezető válláról a Ghia felszereltségi szinttel járó, esőérzékelős ablaktörlő és automatikusan bekapcsoló világítás, olyan tételek pedig, mint az elektromos ablak- és tükörmozgatás, a fedélzeti számítógép, a légkondicionáló vagy a bőrkormány, már az alapváltozatokban is megtalálhatók. Utóbbiaknál a biztonsági extrák listája sikerült igazán gazdagra, hiszen a menetstabilizáló rendszert és a vezetőoldali térdlégszékot is tartalmazza. Sokat nyújt tehát 6,75 millió forintos árértékért a 2.0 TDCi változat, akinek pedig megér 7,11 millió forintot a Ghia, cseppet se habozzon: vegye meg ugyanennyiért a Titanium kivitel, a letűnt korszakot idéző fabetétek nélkül.

Szöveg: Kismartoni András
Képek: Szabó-Jilek Ádám

Csekély oldaldőléssel, magabiztosan kanyarodik a Mondeo. Teljes terheléssel is ura a helyzetnek az igényes futómű

