



A közepes méretű autók szegmensében mindig is ádáz harcok folytak. Hosszú időn keresztül a Volkswagen egyeduralmát nézhette sóvárgó szemekkel a konkurencia. A Passat annyira dominálta az autópiacot, nevetve hárítva a vetélytársak gyengécske próbálkozásait, hogy sikerült örökre beírnia magát a balkáni köztudatba mint

„Az” autó, amelynek a ház előtt kell parkolnia.

Nemrég viszont komoly trónkövetelők érkeztek minden irányból, az **Opel** nagyot dobantott az **I** **nsignia**

val, támadnak a koreaiak is, sőt öt éve a rég leírt

Ford

is ütős termékkel állt elő. A

Mondeo

már több mint húsz éve képezi a középszegmens szerves részét, de az igazi áttörés csak 2007-ben érkezett, amikor a jelenlegi, azaz előző modellt bemutatták.



Nemcsak a rengeteg és a komoly méretbeli különbségek hökkentették meg a vetélytársakat – a szegmens egyik legnagyobb kasztnijáról beszélünk –, de az erős minőségbeli fejlődés is megintatta a monopolhelyzetet élvező konkurenciát.

Ha a Ford őszinte választ adna

a „kell-e ezen tatarozni” kérdésre, nagyon meglepődnénk. **Igazából a fenébe kívánták a modellfejlesztést**, nagyon jól megvoltak a jelenlegi típussal. Presztízből és a konkurencia trendjét követő egóharc eredménye, hogy a 2012-es évre átszabják a nemrég modellfrissített Mondeót.



Olyannyira látszik, hogy csak finoman mertek változtatni, főleg a gép külsején, hogy igazából nem is modellfrissítésről, inkább átfésülésről beszélhetünk. Persze ez nem akadályozta meg a Fordos mérnököket, hogy megpiszkálják a tervezőasztalon a vonalakat, de a fő irányvonal a diszkréció maradt.

Sportos és agresszívebb külalak

A Ford középcsatárának legnagyobb erénye a bőséges helykínálat és az **eszméletlenül jól hangolt futómű**.
Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az amúgy részrehajló műsorvezető trió, a Top Gear csapatának az áradozása, ahányszor a Mondeo kerül szóba. Úgy a szaksajtó, mint a tulajdonosok csak pozitív jelzővel illetik a masina menetdinamikáját.

Mindeddig a külső is rendben volt, de az igazat megvallva most **sikerült hozzáigazítani a bőrt a csontozathoz**.
Az orrész egyik legmarkánsabb eleme az Aston Martintól csent első hűtőrács. Az inspiráció jogos, a brit luxus-sportautót a Ford birtokolja.

Kisebb méretűre szabták az első, LED-es világítóelemeket, a tekintet sokkal gonoszabb lett. Az első kötényt is mélyebbre húzták, most már nem csak funkcionális elem a ködlámpa. A motorháztető többet sugall, mint ami alatta van. **Izmos és markáns az új Ford tekintete.**



Az oldalnézet kivitelről függően változik. A négy-, az ötajtós, illetve kombi kivitelben csak a kerékjáratok íve és a kilincset magába ágyazó öv vonal csík közös. Négyajtósként a legmutatósabb. Az ajtók alsó része határozottan domborodik kifelé, a tetővonal kupésított, az oldalablakok kisméretűek: ismét egy tankfeelinges autó. Igazán mutatósak a képeken látható felnik, az autó méreteit ismerve legalább 19 colosak.

Legkevésbé a hátulját rajzolták újra

A hátsó világítóelemek az előző generáció továbbfejlesztése, és nem új termék. Újdonság viszont a szoknyába süllyesztett, most már szögletes ágyban pihenő dupla kipufogó végződés. A megoldás egyszerre elegáns és sportos.

Az elődhöz képest sokkal bátrabban bántak a nikkelezett díszítőelemekkel is. Nem látszik, a fehér szín szinte magába issza a csillogást, de egy mélyebb árnyalat sokkal jobban kiemelné a „bling-bling” amcsi behatást.



A beltér már a Fordtól megszokott dizájnvonalat követi. Sokat lágyultak a vonalak, inkább elegáns, mint sportos, de az összhatás harmonikus. A kinti csillogásból jutott a beltérbe is, ha a minőségi vonalat szeretnék követni, akkor alumínumból dolgoztak a mérnökök. Érdekes, hogy ismét **bevezetik a háromküllős, sportosabb kormánykereket**, a funkciókat most már több gomb kezeli.

Nemcsak a bőre új, intelligensebbé is vált

Nemcsak a vetélytársak fektetnek nagy hangsúlyt az aktív és passzív elektronikai segédasszisztensekre. Fordék is teletömték üdvöskéjüket hárombetűs kütyürengeteggel. Felárért kérhetünk sávelhagyó asszisztenst, adaptív tempomatot, és ha ez sem elég, a négykerekűnk **akár magát is be tudja parkolni a megfelelő helyre.**

Motorizáció szintjén is a legjobbat kínálja a ráncfelvarráson átesett masina. Az aggregátok kivétel nélkül turbósítottak, a legújabb generációból származnak, a benzint is közvetlenül fecskendezik a robbanótérbe.



Benzines fronton **Ecoboost** motorok teszik tiszteletüket, a kínálat az egyhatossal indul, és a kétezressel végződik. A kormosabb kínálatot TDCI erőforrásokból állították össze. A legkisebb ezerhatszáz köbcentis, a legnagyobb 2,2 literes, és akár két turbó is lélegeztetheti.

A párizsi autószalon ad majd otthon a hivatalos bemutatónak, ahol a mezei kivitelek mellett **egy hibrid erőforrás is meglátja a napvilágot.**

A gyártó szerint tiszta elektromos üzemmódban akár 100 km-t is képes megtenni az autó, a vegyes fogyasztás öt liter körül várható.

Amerikai ikertestvérét, a **Fusiont** már láthatta a nagyközönség Detroitban, de a Mondeóra őszi közepéig kell várunk. Addig még van ideje a gyártónak finomítani a végterméken.