



Familiekampen:
Ford Mondeo,
Volkswagen Passat
og Toyota Avensis

Den store Mondeo- manøveren

Nye Ford Mondeo hadde allerede fått mye skryt,
men vi ville sette den virkelig til veggs.
Dermed ble det elgttest og full pakke,
men ikke helt uten problemer.

TEKST: STÅLE FRYDENLUND FOTO: EGIL NORDLIEN
TESTTEAM: KNUT ARNE GLESNE, ANDREAS HANDELAND OG STÅLE FRYDENLUND



TEST

Vår korrespondent i England, Ian Adcock, var en av de første bladfykene i Europa som fikk kjenne på nye Mondeo.

Hans beskrivelser av bilen var såpass rosemalte at jeg kunne ha satt spørsmålsteget ved troverdigheten hans, om det ikke hadde vært for at Mondeo har hatt et godt rykte her på bruket lenge.

For det er ingen hemmelighet at Vi Menn Bil-redaksjonen har hatt et fint forhold til Mondeo i alle år, til tross for at den aldri har vært spesielt spennende og at den også har hatt sine timer på verksted. Den har vært en hverdagshelt med kjøreegenskaper det er lett å like, men uten å virke særlig eksklusiv.

Hva nå, Ford? Vil dere entre premiumsegmentet – og konkurrere mot de beste tyske? Er det derfor dere har gitt fronten klare designhint fra Jaguar XK? Uansett: Alt som var bra ved den forrige versjonen ser ut til å være videreført – i tillegg til at det er tilsatt en solid dose kvalitetsfølelse.

Tre til dyst

Sola skinner fra en blå og blid himmel mens vi hiver kjepler og testutstyr inn i bagasjerommet. Allerede nå får vi en indikasjon på hva bilen er god for: Den sluker unna mye. Lasterommet virker noe grunnere enn i Passaten, men det er bredere. Praktiske forhold kommer man ikke utenom i en test som denne, og Mondeo sier fra at den vil være med i plassklassen – der VW har vært dominerende med sin siste Passat, som rommer drøye 600 liter.

Bilen vi kjører, på vei til teststrekningen på Gardermoen, er en påkostet versjon med utstyrsnivået Titanium. Kort fortalt betyr det et reelt pristillegg, og da blir det blant annet nok til parkeringssensorer

foran og bak, kjørecomputer, bedre seter og nøkkelfri start.

Sistnevnte skal vise seg å by på en utfordring i løpet av kort tid.

Tilværelsen bak rattet i Mondeo er nokså stressfri. Konsentrasjonen om kjøringen forstyrres svært lite, med unntak av en smule rumling som oppstår i møtet mellom lavfrekvent dekkstøy og motorstøy. Men den ligger bare i bakgrunnen, og gir et hint om at det solide ikke er perfekt.

Noen dager før startet vi denne testen med å kjøre lillebrorutgaven, den med 1,8-liters turbodiesel på 125 hestekrefter. Den er "berømt" for å la seg kvele lekende lett – hvis du ikke er oppmerksom på hvor mye turtall den krever for å komme i gang. Venner du deg til det, er det ikke noe problem, men for dem med korttidsminne kan det bli en dyr clutchfering. Ikke dermed sagt at motoren er slapp: 125-hesteren holder fint i Mondeo, bare den får litt ladetrykk. For å bruke en klisje: Vi snakker om den berømte ketchup-effekten – ingenting og så alt på en gang for det er brått slutt.

Bilen er drøye 4,8 meter lang, deler basis med MPV-modellen S-MAX og har dermed en akselavstand på 2,85 meter. Passaten er snau fem centimeter kortere, og har 15 centimeter kortere avstand mellom akslene. Toyotaen er enda litt mindre.

Med 0,2 liter større slagvolum, yter bilen vi kjører i dag 140 hestekrefter, noe som gjør bilen merkbart godt. Den har dessuten variabel turbogeometri og midlertidig overladingsfunksjon, noe som gir litt ekstra moment innimellom.

Ford i "deadlock"

Klokka drar seg mot 11, og vi er klare med testmålingene på Passat, Avensis og et par biler til vi har hatt med oss til Gardermoen. I mellomtiden har Mondeo stått parkert på sidelinjen.

Nå lar det seg ikke gjøre å kom-

me i kontakt med bilen. Alle trykk på nøkkelen for å få liv i bilen, er forgjeves. Det er i slike øyeblikk vi virkelig setter pris på "keyless go" – eller startknapp...

Vi klør oss i hodet. Kanskje har den et skjult nøkkelhull? Vi leter, men finner ikke noen plass til reservenøkkelen der nøkkelen vanligvis er – bak et plastdeksel. Så bytter vi batteri i nøkkelen, uten at det gjør noen forskjell. Kun displayet i instrumentpanelet lyser. Ellers er det null og niks. Gode råd er smådyre, tiden er snau. Vi ender opp med å ta kontakt med Ford-hovedkvarteret.

"Velkjørende møkkabil", snakker vi om. Men ikke uten glimt i øyet. Snart får vi svaret. Det er snakk om en såkalt utilsiktet "deadlock", som skyldes en feil i programvaren – en "software bug".

Eneste løsning er å ta fram en timillimeter fastnøkkel og skru av plusspolen på batteriet – og la styringsenheten hvile i 10 minutter. Det blir omtrent som å restarte en PC.

Og det virker. Når polen vel er på plass, våkner dieselmotoren igjen til liv. Alt vi trenger å gjøre, er å få tak i PIN-koden som opphever tyveribeskyttelsen.

Lettet gjennomfører vi Mondeo-målingene som skal til.

Passaten overrasker

Mye er forskjellig, og ikke bare utenpå. Men mye er også ganske likt. Man skal ikke studere tekniske spesifikasjoner lenge for å få med seg at både CO₂-tall og forbruk lander nesten identisk. Dessuten kommer alle med dieselpartikkelfilter (DPF) som standard. Og prislappene er ikke mer forskjellige enn at du kan velge den av de tre som passer deg best uten å lure mye på saken.

Kraftmessig er det også ganske så hipp som happ, så det er heller

— Først så Forden bare ut som en Hyundai med Jaguar-preg.



— Passaten er ikke sportslig i væremåten, men kan kjøres bestemt.



— Å herregud, dette var bløtt.



ikke her den reelle kampen står, viser våre testmålinger.

Mondeoen blir stort sett sterkest i alle runder, men viser variasjon på lavere turtall i høye gir, akkurat som Avensisen. Siden forholdene ellers var like, må variasjonene tilskrives at begge biler hadde gått rundt 30 mil ved teststart.

Passaten har en noe lavere utveksling enn de to andre, og klarer derfor ikke å nå 120 km/t på tredjegiret under testing. Den får imidlertid ut momentet på neste gir, og sniker seg derfor inn foran Mondeo Avensis med ett sekund.

Dermed viser den seg også som den klart sterkeste på femtegiret, der den banker all motstand i alle relevante turtallsleier (se tabell). Den klarer også en akseptabel tid i intervallet 70–120 km/t, der de høyere girede konkurrentene ikke klarer å levere tall på teststrekningen.

Merk at utvekslingsforskjellene ikke gir seg utslag i at Passaten er tregest på toppfart, men faktisk raskest med sine 206 km/t, uten at dette kan sies å være særlig norgesrelevant.

At Passaten er sterk, var for så vidt ingen bombe, men det pussige

er at Mondeoen likevel føles som den friskeste i frasparket. Forklaringen ligger, så langt vi klarer å se, i at Forden må gires mer – og at den under den forutsetningen føles mer dynamisk enn VW'en.

Det store plussset ved Avensisen, er motoren. Selv om den på papiret er den tregeste, med sine 126 hestekrefter, og faktisk også taper klart i testmålingene, viser den seg som habil og sterk. 300 Nm dreiemoment er langt fra mest i klassen, men til hverdagsbruk holder det.

Unnamangøver

Vi setter opp kjepler med ti meters avstand. Slalåm står på planen, for å se hvilke under- og overstyrings-tendenser bilene har, og hvordan de elektroniske stabilitetssystemene griper inn. En trygg bil er i stand til å holde en noenlunde rett linje med en habil sjåfør bak rattet.

Erfaringene med disse tre bilene skal bli helt ulike. Sola skinner fortsatt fra en skyfri himmel, og kvikksølvet viser 20 grader. En fingertupp i asfalten viser at den er varm selv om det er tidlig formiddag. Vi starter med Mondeo.

Den opptrer nøytralt, og overstyrrer kontrollert på kjappe impulser



fra den presise styringen. Det skjer så enkelt at bakhjulene virkelig er med og gjør jobben. Rytmen i svingene kommer raskt.

Elektronikken griper inn så sent at det ikke er noe problem å forsere kjelebanen i rundt 60 km/t. Det er klart godkjent. Det justerbare understellet fungerer dessuten fint.

– Settes den i komfort, så flyter den. Settes den i sport, så blir den kontant. Normalinnstillingen blir slik sett overflødig, kommenterer Knut Arne.

Skuffelsen melder seg under forsøkene med Avensis. Mykt satt opp er den, som vanlig, og krenger veldig. Og når styrefølelsen dessuten er nummen, kan vi notere at den ikke skal kjøres fort i sving. Den får dermed stryk med hensyn til Vi Menn-faktor, ikke helt uventet. Forsøk på å danse seg gjennom kjelebanene i stort mer enn 40 km/t, viser seg fånyttede, både på grunn av krengeing og et ESP-system som av krengegrunner ser seg nødt til å gripe inn med frenetisk piping og struping av kraft.

– Å herregud, sier Andreas etter å ha prøvd å vri Avensisen rundt kjelebanene. – Nei, dette var veldig bløtt.



– Forden har mye mer fancy førermiljø.



og stabilitetsprogrammet levde sitt eget liv. I korte trekk lar den seg ikke presse gjennom kjeglebanen i 60 km/t uten at elektronikkene griper inn. Og det må den, siden kontrastladdene som hentes inn garantert ville ført til full stopp.

Passaten befinner seg et sted midt imellom: Den lar seg manøvrere i en rimelig grei linje gjennom kjeglebanen, men har ikke den direkte styringen vi finner i Mondeo. Med litt innsats er det imidlertid mulig å holde omtrent samme hastighet, rundt 60 km/t gjennom løypa. Pas-

saten er ikke sportslig i væremåten, men kan kjøres bestemt, og kan svinges i tillegg til å ha komfort. Men det beste kompromisset er det Ford som byr på.

Det samme inntrykket festner seg etter unnamanøveren, også kalt elgtesten. I korte trekk skal testen illudere at det kommer en elg inn fra høyre, og at bilen derfor må manøvreres i en bue utenom, med en venstresving og så en høysesving. Utfordringen er å hente inn kontrastladdene.

Alle tre klarer seg greit innledningsvis, men det er kun Toyotaen

som viser virkelige svakhetstegn når hastigheten øker over 70 km/t. Kritisk blir det ikke, siden stabilitetssystemet griper inn. Men godfølelsen uteblir, og understreker oppfatningen av at de to konkurrentene har vesentlig bedre understøttelse og styring.

Godfølelsen

– Den kjører og går som en drøm, og jeg sitter som en prins, mener Knut Arne om Mondeo. – Nå har den riktig nok dyre seter, men de er gode å sitte i, og støttende.

Setene vi snakker om, er ekstraustyr. Undertegnede finner seg også godt til rette, men er enig med Andreas i at setevangene godt kunne ha vært noe fastere. Men vi finner alle en god sittestilling uten særlig om og men.

Det skal nevnes at Knut Arne selv kjører en helt ny Passat privat, men maksutstyrt med firehjulsdriфт,

men han har likevel ingen problemer med å se klart i denne testen.

– Forden har mye mer fancy førermiljø og mye mer godfølelse når du kjører, særlig styring og understell. Du kjenner at du har kontakt med forhjulene. Den virker heller ikke ukomfortabel, til tross for de store hjulene. Selv ikke da jeg satte den i sportssetting, sviktet komforten, mener Knut Arne, og slenger på en liten nyansering:

– Volkswagen funker bra, men teknologien er noe utdatert. Den er fin på dieselen, men støyer og har en rå gange. Men jeg sitter knallgodt i Passaten.

Innvendig i Mondeo finner vi noe som kan oppsummeres som "en aura av letthet". Dashbordet er mykt polstret, og er en fin videreføring av det gamle.

De andre to har også den samme polstringen, men framstår på langt nær så moderne som den nye Forden. Alle tre har enkel betjening av

Hvor premium er det?

■ Mange mener at Mondeo nå er blitt så bra at den kan utfordre BMW, Audi og Mercedes-Benz i premiumsegmentet. Vi vil gjerne se og analysere mer for vi uttaler oss om det, men kan konstatere at Mondeo nærmer seg. Med bredde testen av Mercedes-Benz C-klasse friskt i minne, er det lett å se at Mondeo har tatt et steg i riktig retning, mens Mercedes-Benz ser ut til å gå i den andre. Flere av testdeltagerne, samt utenforstående, fikk ikke den store kvalitetsopplevelsen i C-klassebilene. Sammenlikningen med Opel Vectra, spesielt godt ut.

Premiumfølelsen handler imidlertid ikke bare om polstret dashbord og interiør med kvalitetsfølelse. Det handler også om støy fra motor, hjul og vinduer. Det handler om lyden når du lukker dørene. Det handler om hvor fine karosserisammenføyningene er.

På Mondeo? Dørløden er akkurat passe, men ikke så schvupp som de tre nevnte. Karosserisammenføyningene er heller ikke helt perfekte hele veien, verken foran (panserforskjerm) eller i skillet mellom bakskjerm og baklykt. Her er det lagt på en plastplate for å dekke over en skjøt, noe som ikke tar seg spesielt godt ut.

Fortsatt et stykke igjen å gå, altså, men se ikke bort fra at det kommer en dyper analyse av dette i et senere nummer av Vi Menn Bil.

■ Avensis er stillestående, og klart støysvakere av de tre. Til tross for at den har den svakest motoren, henger den også godt med i testmålingene.

Mondeo er sterk og fleksibel, mens Passaten har veldig bra oppstart på momentkurven. De to sistnevnte har dessuten de klart beste kjøreegenskapene, og det er på dette punktet Avensis faller gjennom.

Komfortmessig er VW og Ford klart flinkere til å kompromisere, med Mondeo et lite hakk foran.

Oppsummert: Foreløpig er vi forelsket i Mondeo. Den er både kjoreglad og praktisk, og vinner denne testen, foran Passat.

Så får tiden vise om den er i stand til å matche Avensis på drittssikkerhet.



instrumenter og knapper. I Toyotaen ryker noe av godfølelsen med plastpynten. I stedet for karbonlook, er det lagt opp til noe liknende i plastmønster. Sikkert greit for dem som ikke bryr seg om sånt, men noen eksklusiv følelse gir det ikke.

Mest interessant er imidlertid plassen. Passaten rommer fortsatt mest, mens Avensisen er knappest på plassen bakerst. Mondeo ligger i midten, men kan samtidig by på aller mest plass til passasjerer, mye på grunn av 15 centimeter mer akselavstand enn Passaten. I praksis betyr dette at tre voksne mennesker sitter bra også i baksetet, det kan vi ikke annet enn å gi en stor pluss for. Fem høye personer har dessuten anstendig hodeplass.

Stasjonsvogn?

Testperioden nærmer seg slutten, med de siste målingene på banen, og vi har notert våre pluss og minus.

– Jaaa, da havner vi i samme sporet igjen, sier jeg til de tre andre, Knut Arne, Andreas og Egil.

– Ja, det blir nok Ford for meg, sier Knut Arne.

– Jeg har ikke kjørt bilen, men det jeg har lest om den sier meg at den er det jeg trodde den skulle bli, sier Egil.

Vi blir enige om at han skal legge fra seg kameraet litt, og ta en tur gjennom kjeglebanen og elgtesten.

Etterpå er den godt voksne feinschmeckeren over seg av beundring.

– Fantastisk. Er dette en stasjonsvogn? Den kjører ikke som en, utbryter Egil, som sjelden lar seg imponere av stasjonsvogner. Svært sjelden.

Uansett: Vi har funnet ut at Ford er den mest sportslige familiebilens av de mer fornuftig prisede, Passat er midt imellom, mens Avensisen er den trygge og kjedelige, den som ikke tillater deg noen sprell.

De tilsvarende slik sett BMW, Audi og Mercedes-Benz, bare med den forskjell at Avensisen verken har komforten eller kjøreleden C-klasse byr på.

– Jeg synes Forden blir finere og finere å se på. Først var den bare en Hyundai med Jaguar-preg, mener Andreas.

Pussigst i testbilens er imidlertid at den åpenbart er satt opp for britiske forhold, og at den derfor har komplett elektronisk justering på høyresiden, og ikke i førersetet.

Det faktumet må antakelig skrives på listen over oppstartsflauser.

Et faktum vi tilgir uten problemer.

stale.frydenlund@hm-media.no

	Ford Mondeo 2.0 TdCi Titanium	Toyota Avensis 2.0 D-4D DPF	VW Passat 2.0 TDI DPF
Motor:	R4, 1997 ccm, 16V	R4, 1998 ccm, 16V	R4, 1968 ccm, 16V
Ytelse, hk v/ o/min:	140/4000	126/3600	140/4000
Dreiemoment, Nm v/ o/min:	320 (340*)/1750-2240	300/2000-2800	320/1750
Forbruk, EU-mix, l/mil:	0,59	0,59	0,59
CO ₂ -utslipp, g/km:	156	155	156
Egenvekt, kg:	1590	1465	1510
Bagasjerom, l:	494 (554**)/1685 (1745*)	520/1500	603/1731
0-100 km/t, sek:	9,8	10,5	10,1
Topplart, km/t:	205	200	206
Pris, kr (fra):	331 000	339 800	345 770

* Med midlertidig overladning

** Med kun dekkreparasjonssett i hjulbrønnen

Måledata, Ringbanen, Gardermoen

	Ford Mondeo	Toyota Avensis	VW Passat
50-100 km/t, sek 3. gir	7,35	8,13	7,45
50-100 km/t, sek 4. gir	10,63	12,41	9,62
50-100 km/t, sek 5. gir	18,17	20,22	14,32
50-100 km/t, sek 6. gir	33,75	32,49	23,80
70-100 km/t, sek 3. gir	4,83	5,12	4,95
70-100 km/t, sek 4. gir	5,88	6,52	5,57
70-100 km/t, sek 5. gir	8,17	9,68	7,13
70-100 km/t, sek 6. gir	13,90	15,33	10,27
70-120 km/t, sek 3. gir	10,12	10,75	-
70-120 km/t, sek 4. gir	10,60	11,43	10,45
70-120 km/t, sek 5. gir	14,05	15,99	12,60
70-120 km/t, sek 6. gir	-	-	17,33
Støy 50 km/t (dBA) 4. gir	65,4	63,0	66,3
Støy 80 km/t (dBA) 6. gir	67,7	67,4	69,6
Støy 100 km/t (dBA) 6. gir	69,1	69,0	70,4
Misvisning 50 km/t	48	47	47
Misvisning 80 km/t	78	78	77
Misvisning 100 km/t	96	96	96

Flere tall

Forsikringspriser

Er du 45 år, bosatt i Oslo (Kjelsås, postnummer 0411) eller Geilo (i parentes), kjører 12 000 km, har full bonus, er totalkunde og har 4000 kroner i egenandel, vil forsikringen koste følgende:

	Trygg-Hansa	SpareBank 1	Storebrand	TrygVesta
Ford Mondeo 2.0 TdCi	5157 (4125)	4621 (3209)	4746 (3520)	6061 (4431)
Volkswagen Passat 2.0 TDI	5361 (4268)	4621 (3209)	5279 (3910)	5803 (4133)
Toyota Avensis 2.0 D-4D	5263 (4189)	4511 (3127)	4746 (3520)	5903 (4328)

Har du en sønn eller datter under 24 år som bruker bilen (23 hos TrygVesta), vil forsikringspremien jevnt over legge på seg med 700-1200 kroner i året hos de spurte selskapene. TrygVesta legger på mest jevnt over, på grunn av sin aldersgrense.

Storebrand tar et årlig tillegg på 818 kroner for å dekke inn ubegrenset leiebil ved skade. SpareBank 1 legger på sin side på 6000 kroner i egenandel ved kaskoskade, men gir mulighet til å betale en ekstraforsikring for å unngå denne.

Servicekostnader 100 000 km*

	Service (deler/arbeid inkl.)	Bremseklosser (par)	Vindusviskere (par)	Bakke eksospotte
Ford Mondeo 2.0 TdCi	15 000-17 000	950	400	2062
Volkswagen Passat 2.0 TDI	11 783	1982	370	2487
Toyota Avensis 2.0 D-4D	12 571	1031	137,51	1845

*Cirkeltall, lokale variasjoner kan forekomme.

– I Norge er det veiledende priser, og vi kan ikke ifliktere forhandlerne. Vi eier heller ingen forhandlere selv, så fra vår side må vi oppgi det vi opererer med som veiledende priser, sier informasjonssjef i Ford Norge AS, Anne Sonstebj. Toyota Norge AS presiserer på sin side at delprisene er veiledende fra importør, og at servicekostnaden baserer seg på gjennomsnittlig pris per verkstedtime.

Innvendige mål (alle tall i cm)

	Ford Mondeo	VW Passat	Toyota Avensis
Pedal til sete (maks)	57	63	58
Forsete til tak	100	100	97
Skulderbredde foran	137	136	128
Forsete til baksetekant	27	27	21
Baksete til tak	95	95	90
Skulderbredde bak	144	132	135
Dybde bagasjerom (2 seter)	192	202	186
Dybde bagasjerom (5 seter)	118	115	110
Bredde bagasjerom (maks)	114	106	132
Bredde bagasjerom (min)	114	100	106
Høyde bagasjerom	76	76	74
Bredde lasteåpning (maks)	120	111	110
Bredde lasteåpning (min)	115	98	100
Høyde lasteåpning	76	76	74
Høyde lasteterskel (min)	60	61	58