

CIESIÓŁKA  
AUTO GROUP

Ciesiółka Auto Group  
News...

Test Forda Mondeo Hybrid

# Cichy elektryk w eleganckim wnętrzu

**N**a początku zaskoczenie: naciskam start i nic... Ciesz! Nie działa? Działa, ale tylko silnik elektryczny, a ten jest prawie bezgłośny. Dopiero lekkie dociśnięcie pedału gazu przekonuje, że wszystko jest w porządku. Momentalnie załącza się silnik spalinowy i nareszcie słyszę, że maszyna pracuje.

Dostałem do testowania Forda Mondeo w wersji hybrydowej i była to dla mnie premiera, ale nie z powodu hybrydy (jeździłem już tego typu silnikami u konkurencji), lecz samego Mondeo. Pierwsze wrażenie wizualne jest pozytywne, zwłaszcza widok w środku, bo z zewnątrz model ten jest dobrze znany: nowoczesna stylistyka i dynamiczna linia nadwozia. W środku auto sprawia wrażenie przestronnego i eleganckiego. Ten Ford zrobiony jest z dobrych materiałów. Skórzane beżowe siedzenia dobrze kontrastują z szarymi i czarnymi odcieniami plastików. Kierownica dobrze leży w dłoniach, tylko jest problem z nogami, a właściwie z lewą. Jest zupełnie niepotrzebna i mógłbym ją zostawić w domu, bo wersja Hybrid wyposażona jest w przekładnię bezstopniową e-CVT, czyli automat. W aucie nie ma więc sprzęgła.

Jazda automatem to też nie jest dla mnie zupełna nowość, lecz na tyle rzadka rzecz, iż obawiałem się, że będę próbował zmieniać biegi w trakcie jazdy. Na szczęście tak źle nie było. Szybko wbiłem sobie do głowy nawyk, iż na postoju dźwignia musi być ustawiona na „P”, ruszamy z „D”, a cofamy na „R”. Są jeszcze pozycje „N” – neutralna i „L”, używana w czasie jazdy, gdy chcemy np. hamować silnikiem. Najczęściej w użyciu jest „D” i „R”. Przy tym drugim położeniu na wyświetlaczu widoczny jest obraz z kamery cofania. Model zaopatrzonego jest oczywiście w czujniki z przodu i z tyłu.

Ale prawdziwym hitem jest Active Park Assist, czyli aktywny asystent parkowania, wspomagający wykonanie manewrów parkowania równoległego i prostopadłego oraz wyjazdu z równoległego miejsca parkingowego. Próbowałem tego ostatniego manewru z pomocą APA i faktycznie auto zrobiło to za mnie. Zasygnalizowałem jedynie kierunkowskazem, w którą stronę chcę wyjechać. Gdybym nawet mu tego nie podpowiedział, auto domyślnie wybierze stronę kierowcy, natomiast w przypadku parkowania równoległego skłoni się do strony pasażera.

Podobnych systemów wspierających kierowcę i chroniących jego bezpieczeństwo jest znacznie więcej. Wymienię te najważniejsze: Lane Keeping Aid – wspomaganie utrzymania auta na pasie ruchu (wyczuwalne są drgania kierownicy, gdy auto przekracza oś jezdni), Auto High Beam – automatyczne sterowanie światłami drogowymi (zmieniają się, gdy zauważą inny pojazd), Driver Alert – monitorowanie koncentracji kierowcy (zapala się ikonka filiżanki kawy, gdy kierowca wykonuje dziwne manewry), Traffic Sign Recognition – rozpoznanie znaki drożowe. Blind Spot



Na trasie z Leszna do Boszkowa i z powrotem Ford spalił mi 4,8 km, a średnie zużycie w cyklu mieszanym wyniosło 5,9 l/100 km. Podstawową jednostką napędową jest silnik benzynowy o pojemności 1999 cm<sup>3</sup> z bezpośrednim wtryskiem paliwa. Silnik elektryczny korzysta z wysokonapięciowego akumulatora o pojemności 1,4 kWh. Baterii tych nie ładuje się prądem z gniazdka, lecz same się doładowują w trakcie jazdy, odzyskując energię m.in. w czasie hamowania. Tylko na prąd pracuje klimatyzacja i pompy wodne. Aktualny stan naładowania akumulatorów, a także wiele innych danych związanych z pracą silnika elektrycznego możemy śledzić na panelu wyświetlacza. Jedną z opcji pokazuje np. z którego silnika w danym momencie korzysta napęd samochodu.

Silnik spalinowy ma niezłe osiągi: maksymalna moc wynosi 187 KM, prędkość – także 187 km/h, a do setki przyspiesza w 9,2 sek. Siłą rzeczy maksymalny moment obrotowy nie jest jego atutem (175 Nm), natomiast emisja CO<sub>2</sub> jest rewelacyjnie niska (99 g). Minusem jest dość głośna praca silnika benzynowego na tle bardzo cichego elektrycznego.

Jeśli już o minusach mowa, to na pewno zalicza się do nich także mniejsza pojemność bagażnika. Gdzieś trzeba było upchać ogniwa baterii, dlatego jego pojemność wynosi tylko 383 litry. Normalny Mondeo ma 458 lub 541 litrów w zależności od wersji koła zapasowego. Niektórzy krzywią się też na mniejsze felgi do „balonowych” opon, co wygląda trochę dziwnie, ale również ma wspierać niższe zużycie paliwa.

Różnymi układami w pojeździe można sterować za pomocą dwóch wyświetlaczy informacyjnych: lewego i prawego. Na lewym w trybie wyświetlacza są dane o podziale mocy, średnim zużyciu paliwa oraz wskaźniki zużycia akumulatora i paliwa. W trybie My View można wybrać elementy, jakie mają być wyświetlane. Można też przeglądać różne informacje o układach pojazdu i wykonać kontrole systemu oraz

konfigurować różne wybory ustawień kierowcy.

Na prawym wyświetlaczu znajduje się sterowanie rozrywką, telefonem, nawigacją i klimatyzacją, a także historia zużycia paliwa. Tutaj jest również ciekawa funkcja „trener”. Ten widok pokazuje porównanie ostatniego sposobu przyspieszania, hamowania oraz jazdy, a następnie zaleca najefektywniejsze wykorzystanie energii w bieżących warunkach. Z prawej strony pojawiają się tzw. listki efektywności za ekologiczną jazdę.

Centralne miejsce na kokpicie zajmuje duży dotykowy wyświetlacz systemu SYNC opracowany z firmą Microsoft. Mankamentem jest to, że trzeba

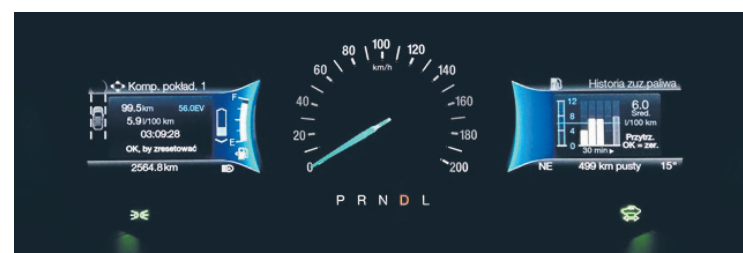
dość mocno naciskać ekran i czekać na reakcję systemu. Za jego pośrednictwem obsługuje się m.in. zestaw audio firmy Sony oraz nawigację satelitarną.

Tym modelem Forda przejechałem tylko około 100 km, co wpłynęło na moje wyniki zużycia paliwa. Silnikiem hybrydowym trzeba nauczyć się jeździć: nie należy gwałtownie przyspieszać i hamować, czyli pojazd musi się poruszać płynnie. Delikatnie naciskając pedał gazu można dość długo jechać tylko na silniku elektrycznym. Co ciekawe, gdy bateria jest rozładowana i nie można z jej pomocą wystartować, warto mocniej nacisnąć pedał gazu. Szybkie rozpędzenie auta i późniejsze odpuśczenie gazu oraz ładowanie baterii podczas toczenia się auta, daje mniejsze zużycie paliwa niż powolne rozpędzanie i jednostajna jazda na silniku benzynowym.

Czy warto kupić hybrydę? Ford Mondeo z silnikiem hybrydowym w wersji podstawowej kosztuje 130 850 zł, ale z dodatkowymi systemami jest droższy o ok. 20 tys. zł. Z drugiej strony – wyjściowa cena Forda z lepszymi silnikami diesla jest wyższa. Dla kogo więc jest to auto? Dla ludzi, którzy lubią komfort podróżowania, dużo poruszają się po mieście, a do tego są oszczędni i przywiązują wagę do ekologii. Hybrydowe Mondeo doskonale sprawdza się jako pojazd flotowy, np. w korporacji taksówkarskiej. Ja również polubiłem hybrydę i kto wie, czy w przyszłości nie sprawię sobie takiego auta. Gdyby jeszcze ich cena była niższa, nad decyzją nie zastanawiałbym się długo. **rob**

PS Auto do testów użyła firma Ciesiółka Auto Group sp. j. w Lesznie

Zdjęcia: Robert Lewandowski



## Ford Mondeo 2.0 Hybrid - dane techniczne

Silnik	spalinowy R4 16V + elektryczny
Pojemność	1998 cm <sup>3</sup>
Paliwo	benzyna + energia elektryczna
Magazynowanie energii	bateria litowo-jonowa 1.4 kWh
Moc maksymalna	137 kW/ 187 KM/ przy 6000 obr./min
Maks moment obrotowy	175 Nm/ przy 1750-4500 obr./min
Prędkość maksymalna	187 km/h
Przyspieszenie 0-100km/h	9,2 sekundy
Skrzynia biegów	bezystopniowa eCVT
Napęd	przedni (FWD)
Zbiornik paliwa	51 l
Katalogowe zużycie paliwa (miasto/trasa/średnie)	2,8 l / 5,0 l / 4,2 l
poziomy emisji CO <sub>2</sub>	99 g/km
Długość	4867 mm
Szerokość	1852 mm
Wysokość	1482 mm
Rozstaw osi	2850 mm
Masa własna	1579 kg
Dopuszczalna masa całkowita	2250 kg
Pojemność bagażnika	383 l
Hamulec przód/ tył	tarczowe wentylowane/ tarczowe
Zawieszenie przód	kolumny MacPhersona
Zawieszenie tył	wielowahaczowe
Opony przód i tył (w testowym modelu)	215/60 R16