

**PEUGEOT 508**  
**1,6 THP ALLURE**  
PRIS 387.350 KR.



**VW PASSAT 1,8  
TSI COMFORTLINE**  
PRIS 392.676 KR.

**MAZDA6  
2,0 PREMIUM**  
PRIS 323.679 KR.

**FORD MONDEO  
1,6 TITANIUM**  
PRIS 397.033 KR.

# JAGTEN PÅ TABT TERRÆN

*Peugeot er de seneste år blevet reduceret til statister i firmabilsklassen. Nu vil de tilbage og erobre tabt terræn med en 508, der er den mest overbevisende Peugeot i mange år...*

TEKST OG FOTO THOMAS HJORTSHØJ



508 er ikke kun en nydelse at sidde i, den er også opløftende at styre på de snoede veje



” 508 brager igennem med sin lille, men stærke 1,6-turbo, der spoler kvikt op i omdrejninger “



For 9.000 kroner ekstra kan bagsædepassagerne selv bestemme temperaturen



Nøglefri adgang og en startknop er standard i Allure-versionen



Hvor 407 (ifølge nogle) lignede en håndstøvsuger, fremstår den nye 508 langt mere elegant og robust i designet

**F**irmabilsklassen har altid været lige så tilknapet som de krøllede jakkesæt, der oftest sidder bag rattet af disse biler. Bilfabrikkerne har fulgt den samme formel i årevis, og modet til at eksperimentere og prøve noget nyt har kunnet ligge på et meget lille sted. I 2004 rystede Peugeot posen (eller hovedet...), smed den forstokkede tankegang ud af vinduet og satsede stort med 407. Her fik du en 4-dørs sedan med et kæmpegab af en kølergrill og forlygter som en Hollywood-stjerne efter for mange ansigtsløftninger. 407 fik selv en Ferrari til at se ordinær ud, og de dramatiske linjer blev bakket op af en undervogn med dobbelte triangler foran og multiled bagtil, hvilket skulle give konkurrenterne en lærestreg i køredynamik — *C'est magnifique!*

Forventningerne var derfor skruet i top, da jeg sammen med testholdet i efteråret 2004 hentede den dugfriske Peugeot 407 SW hos importøren. Inden vi rullede ud på vejene for at teste, slog vi et smut forbi en tankstation for at proviantere, og derinde spottede vi en anden 407 SW med døren åben, en sælger-lignende type stående med en kop kaffe i hånden og den obligatoriske blazer hængende på en bøjle ved bagsædet. Jeg var ivrig efter at høre hans mening om en af årets hotteste nyheder i firmabilsklassen, men i stedet for glæde over at have fået ny firmabil, væltede frustrationen ud af ham.

"Den ligner en håndstøvsuger, du kan ikke se ud af den, der er ingen plads i den, og min gamle 406'er kørte meget bedre!" skældte han.

Det lød ikke som starten på et lykkeligt ejerskab, og mange andre må have have næret de samme følelser, for 407 raslede ned af salgslisterne og havnede i sit sidste år på en 79. plads, endda under dyre luksusbiler som Mercedes E-klasse og BMW 5-serie — *Merde!*

PEUGEOT HAVDE med andre ord en hel del at indhente, da stregerne skulle slås til afløseren for 407. Tavlen blev visket ren, franskmændene sonderede terrænet og kunne konstatere, at det var tyskerne, der suverænt sad på flæsket i firmabilsklassen med biler som VW Passat, Ford Mondeo og i den dyrere ende Audi A4 og BMW

3-serie. Og Peugeot lægger da heller ikke skjul på, at de har skelet kraftigt til tyskerne i udviklingen af den nye 508, der skal fremstå som et mere stilrent produkt, tilsat en god portion *premium feel* og barberet for franske særheder.

Men det er ikke kun i kvalitetsfølelse og udstråling, at 508 er løftet et par klasser i forhold til 407, det gælder også størrelsen, da den skal afløse både 407 og 607. 508 er hele 11 cm længere end 407, er 50 mm længere mellem akslerne og har næsten 100 liter mere bagagerum. Det ser med andre ord ud til, at middelmådige pladsforhold er et overstået kapitel.

508 kommer traditionen tro for en Peugeot-model med et bredt udvalg af raffinerede dieselmotorer, der utvivlsomt vil stå for størstedelen

af salget. I denne test har vi dog valgt at gå lidt mod strømmen og i stedet fokusere på benzintmotorerne, hvor 508 følger downsize-trenden og byder på den lækre 1,6-liters turbomotor med 156 hk og 6-trins, manuel gearkasse. 508 1,6 THP kommer i to udstyrstrin, Active og Allure, hvor vi har valgt sidstnævnte, der er uhyre veludstyret med bla. 17-tommer alufælge, nøglefri adgang og start/stop-knap, del-læderindtræk, el-indstillelig lændestøtte, multifunktionslæderrat, fartpilot og Bluetooth. Med det in mente ser prisen på 387.350 kr. for en 508 1,6 THP aldeles rimelig ud, specielt når du sammenligner med testens to tyskere...

En af dem, Peugeot gerne vil ramme midt mellem de velplacerede kromlister, er den



## B A G S Æ D E P L A D S

### PEUGEOT 508 1,6 THP Allure



Den lave taglinje i 508 reducerer hovedhøjde og udsyn, og du sidder mere oven på end nede i bagsædet

### VW PASSAT 1,8 TSI Comfortline



Selvom Passat har kortere akselafstand end 508, har du mere benplads og samtidig bedre udsyn

### MAZDA 6 2,0 Premium



I Mazda 6 har du masser af plads, men bagsædet er for fladt. Til gengæld er det nemt at lægge ned

### FORD MONDEO 1,6 EcoBoost Titanium



Mondeo er den suverænt mest rummelige med masser af benplads, og du sidder yderst komfortabelt



evigt populære VW Passat. Det er en bil, som konkurrenterne har været misundelige på, fordi VW har *fingerspitzegefühl*, når det gælder om at tilføre et ellers ordinært design noget klasse. Det blev yderligere understreget med faceliftet af Passat i slutningen af 2010, hvor de med deres egne ord ”tilførte overklasse til middelklassen” ved at give Passat et design inspireret af Phaeton-flagskibet. Samtidig har VW reduceret priserne, mens standardudstyret er blevet mere omfattende, hvilket har sikret, at Passat lige nu ligger nummer ét i sin klasse. Hvis du skal have en VW Passat, der matcher en 508 1,6 THP Allure på motorkraft og pris, skal du gå efter en 1,8 TSI Comfortline med 160 turboheste, som du får for 392.676 kroner.

Ford Mondeo var i starten af året ligesom Passat gennem et omfattende facelift, der sjovt nok også fokuserede på at tilføre Mondeo mere prestigefølelse samt en del nyt sikkerhedsudstyr og ikke mindst nye turboladede Ecoboost benzinmotorer. Det var tiltrængt, for Mondeo havde hidtil været udstyret med lettere astmatiske benzinmotorer, der gjorde, at den ikke var anbefalelsesværdig med andet end dieselmotorer. Det er forhåbentlig et overstået kapitel, specielt nu, hvor Ford har introduceret en ny 1,6-liters Ecoboost-motor med 160 hk. 397.033 kroner er prisen, hvis du vil have Mondeo med den nye motor under hjulene og det højeste udstyrstrin kaldet Titanium, der blandt andet omfatter 17-tommer alufælg, LED-kørelys, regnsensor,

sportssæder, føresæde med el-betjent højdejustering, opvarmet forrude og 2-zone klimaanlæg. Da langt de fleste Mondeo-biler sælges som stationcar, er importørens testbil desværre også en stationcar, men prismæssigt har vi taget udgangspunkt i en 4-dørs sedan.

Mazda 6 er måske ikke en af de biler, som Peugeot stiler mest efter i jagten på tabt terræn, men den er en af vores favoritter i klassen på grund sine dynamiske egenskaber, der kan vise om Peugeot har genfundet deres talent for at skrue en god undervogn sammen. Mazda er endnu ikke hoppet på downsize-trenden og står som den eneste med en sugemotor på to liter og 150 hk. Udstyrmæssigt vil den rette model have været en Mazda6 2,0 Sport til 377.677 kroner, men til denne test må vi nøjes med en Premium-version til 323.679 kroner.

MANGE AF de kunder, der potentielt kunne have en Peugeot 508 på ønskelisten, spenderer flere timer i selskab med deres bil end deres kone, når de krydser landet i firmabilen. Derfor prøvede vi at sætte os i deres sted og skød *Mission Skagen Tur-Retur* i gang en meget tidlig morgen i begyndelsen af april. Da vi mødes en mørk morgen på rastepladsen ved Karlslunde syd for København, falder snakken hurtigt på designet af 508. Generelt bliver den store franskmænd modtaget positivt, og alle er enige om, at 508 hører til en af klassens flotteste biler. Den virker helstøbt, velproportioneret og tidløs, men også meget tysk med sit stramme udtryk, og særligt kølergrillen med den integrerede nummerplade får flere til at nævne ordet 'Audi'.

Hvis de ydre linjer på 508 er opløftende, så bare vent, til du sætter dig ind i kabinen og lukker døren, der nu glider i med et næsten ikke-hørbart 'dumpf'. Herinde mærker du for alvor, at Peugeot mener det alvorligt denne gang. Placeret i et lækkert, velformet sports-sæde har du udsigt til at instrumentbord, der i stil og kvalitetsfølelse tåler sammenligning med det bedste, tyskerne kan tilbyde i denne klasse. Det er smagfuldt indrettet, enkelt i stilen, og alt, hvad dine fingre rører ved, virker gedigent og fungerer med en lækker præcision. Det eneste vi kan brokke os over, er manglen på aflæggerplads omkring førerpladsen samt

K Ø R E E G E N S K A B E R

**PEUGEOT 508**  
1,6 THP Allure



Styretøjet har en god præcision og harmonisk vægtet servokraft, men ESC griber lidt for tidligt ind i sving

**VW PASSAT**  
1,8 TSI Comfortline



Passat holder sporet, styrer præcist, men er mere træg i sine bevægelser og føles mere sikker end sportslig

**MAZDA 6**  
2,0 Premium



Mazda 6 krænger mere, men har en god balance og føles adræt takket være et præcist og direkte styretøj

**FORD MONDEO**  
1,6 Ecoboost Titanium



Mondeo har det bedste styretøj og mest vejgreb, og du overraskes over, hvor dynamisk den store bil er



Efter 1.100 kilometers kørsel lå forbruget i 508, Mondeo og Passat på ca 12,5 km/l – Mazda 6 var mere tørstig med et snit på 11,6 km/l

” Passat opleves i dette felt mere sikker end sjov, og den holder næsen i sporet uden den store dramatik “



Haves: Fire firmabiler på Aalborg Havn. Savnes: Fire testkørere (sidst set i nærheden af Jomfru Ane Gade...)





Mazda 6 scorer højt på underholdningsværdi, men ender sidst i feltet, når det gælder motor og interiør

” Mazda 6 føles adræt med sit præcise styretøj, men savner kræfter fra den 2-liters sugemotor “



Det kunne være salgskurven for den gamle Peugeot 407, men er et fancy byggeri i Vejle...



Multifunktionsrattet i Mazda 6 fungerer glimrende – og er standard

den lidt forældede grafik i det orangefarvede infodisplay. Småting, der ikke ændrer ved, at 508 er den mest indbydende testbil at sidde i.

508 føles lavere og mere intim end de tre andre, men du har fornuftig plads, hvilket nu også kan siges omme ved bagsædet, selvom den ikke matcher Mondeo på det punkt. Det samme kan siges om bagagerummet, der nu rummer 515 liter, hvor du har 565 liter i Passat og 550 i Mondeo, men kun 510 liter i Mazda6.

Uanset hvad, får vi ikke megen brug for bagagerummet i dag, jeg er mere interesseret i at komme ud at køre og starter i 508. Det vil sige; med lidt forsinkelse, for jeg skal lige opdage, at startknappen sidder til venstre for rattet. Det er måske den eneste særhed i en ellers gennemtænkt kabine.

Den lille 1,6-liters turbomotor reagerer hurtigt på speederen og spoler hurtigt op i omdrejninger med et meget afdæmpet lyd billede. Du mærker ikke nogen form for turbotoven, kun et vidunderligt, jævnt træk, der varer ved indtil omdrejningstælleren står og dirrer ved det røde felt. Gearskiftene i den 6-trins gearkasse har ikke samme præcision som i Passat og Mazda 6, men skiftene er letgængende, og gearingen er velafstemt. I cruising-tempo ved 130 km/t bliver du imponeret over, hvor tyst 508 er, og alle støjkluder er lige så effektivt kvalit, som du ville forvente det i en langt dyrere luksusbil. Styretøjet føles tilpas stramt omkring midterstillingen, og sammen med den faste undervogn trodser 508 de kraftige vindstød, vejret byder på i dag. Affjedringen er fast, måske for fast, eftersom skarpe kanter slår overraskende markant igenem og mærkes tydeligt i rattet, hvilket er lidt skuffende.

På Fyn er det tid til det første pitstop, og jeg springer over i Mondeo, der føles enorm i forhold til 508. Det skyldes ikke kun de ekstra centimeter i alle retninger, men også udformningen af instrumentbordet, der føles noget bastant og dominerende i forhold til den stilrene 508. Kvalitetsmæssigt er der ikke noget at pege fingre ad, men æstetisk rammer Mondeo

Det er her, Mazda 6 er på hjemmebane med sin gode balance og præcise styring



stadigvæk ikke plet, og funktionelt bliver du irriteret over klimaanlæggets små drejeknapper samt Convers Plus-instrumenteringen.

Den slags detaljer synes dog at blegne, da jeg ruller ud fra rasteplassen og rammer motorvejen igen. Jeg sidder i et suverænt sæde, der støtter perfekt og er komfortabelt, og den 1,6-liters turbomotor summer stille et sted ude foran, mens den trækker den store Mondeo af sted med en overbevisende kraft. Du mærker ikke umiddelbart, at den skulle være langsommere end Passat (9,3 sek. mod 8,6 sek. for 0-100

km/t) og 508 op igennem gearene. Ligesom i 508 har du et langt, harmonisk træk, og selv når motoren er ved at løbe tør for omdrejninger, forbliver motorlyden afdæmpet og kultiveret. Accelerationen er overbevisende selv i sjette gear, hvor motoren snurrer med 2.500 o/min ved 120 km/t, og det er sjældent, du smutter ned i et lavere gear for at øge hastigheden. Gearskiftene er lige lovligt lange i vandrigen, men du fornemmer en større grad af præcision gennem lædergearknoppen end i Passat og 508. Mondeo scorer hurtigt flere point som motorvejsloko-

## INTERIØR

### PEUGEOT 508 1,6 THP Allure



508 sætter standarden i stil og kvalitet, men mangler aflæggerplads, og det orange infodisplay er forældet

**Standardudstyr** 2-zonet klimaanlæg, læderrat, ratbetjent radio, del-læder, el-betjent lændestøtte

### VW PASSAT 1,8 TSI Comfortline



Passat er stilren, kvalitetsfønmelsen er i top, og funktionelt er den perfekt. Vi savner multifunktionsrat

**Standardudstyr** 2-zonet klimaanlæg, læderrat, el-betjent lændestøtte, AUX-indgang, statisk kurvvelys

### MAZDA 6 2,0 Premium



Generelt er Mazda 6 logisk indrettet, men kvalitetsindtrykket er ikke på niveau med de tre andre biler

**Standardudstyr** 2-zonet klimaanlæg, læderrat, ratbetjent radio, regnsensor, fartpilot, sædevarme

### FORD MONDEO 1,6 EcoBoost Titanium



Mondeo føles solidt bygget, men æstetisk matcher den ikke 508 og Passat. Touchscreen er ekstraudstyr

**Standardudstyr** 2-zonet klimaanlæg, læderrat, ratbetjent radio, førersæde med elektrisk højdejustering





508 er klasser bedre end forgængeren 407 — men Mondeo er stadig en mere komplet bil

motiv, for den er mindst lige støjsvag som 508, den ligger endnu mere stabilt på vejen, samtidig med at Mondeos affjedring føles mere komfortabel og harmonisk.

VED VEJLE tager vi en afstikker ud langs fjorden og op mod Munkebjerg, der byder på en herlig, snoet vej. Det er det tætteste, vi kommer på noget, der minder om en decideret bjergvej i det danske, og den når da også op i en svimlende højde af 93 meter over havets overflade. Nuvel, det er ikke højden, der er interessant,

men svingene, og her viser Mondeo, at den stadigvæk sætter standarden. Mondeo føles mindre end den er på de små veje, hvor du nyder styretøjets præcision og vægtning, en undervogn med et godt bid i forhjulene og en balance, du kan trimme via speederen.

508 dykker ind i svingene med minimal krængning og understyring, styretøjet føles præcist i indgangen til svinget, og vægtningen af servokraften føles naturlig.

Mazda 6 krænger overraskende nok mere end 508, men den føles enorm adræt med et

hurtigt og direkte styretøj samt en meget livlig, men velafbalanceret undervogn.

Så er der straks mere ro og en mere disciplineret opførsel at spore i en VW Passat, der måske ikke er udpræget sportslig, men som alligevel runder svingene med en fornuftig grad af præcision. Den virker lidt mere træg i sine bevægelser, men holder sporet uden dramatik.

Efter denne omgang *hill climb* bliver jeg sidende i Passat og ruller igen ud på E45 i nordgående retning. Det tager ikke mange sekunder, før du er dus med en Passat, for alt sidder, hvor det skal, og du kan betjene alt i blinde. I stil, indretning og kvalitet er det ikke svært at se, hvor Peugeots designere har hentet inspiration, selv om jeg på ingen måde beskylder Peugeot for at kopiere, for der er masser af forskelle, men helhedsindtrykkene i 508 og Passat ligger meget tæt. Småting, som knappernes størrelse og placeringen af dem, synes mere betjeningsvenlig i Passat end i 508, og infoscærmenes grafik ser mere nutidig ud i tyskeren.

Passat er udstyret med den kraftigste motor i testen — en suveræn motor, der ligesom turbomotorerne i 508 og Mondeo trækker stærkt over et meget bredt omdrejningsfelt og forbliver kultiveret og afdæmpet i lyden, uanset omdrejningstal. Mellemaccelerationen i sjette gear er dog ikke helt så overbevisende på grund af et længere sjettegear, der gør, at den kører med 500 omdrejninger færre i minuttet end Mondeo og 508. Det burde give bonus i forbruget, men i vores test kører Passat i snit 12,6 km/l over de 1.100 km, hvilket er det samme som 508, hvor Mondeo kører 12,4 km/l og Mazda 6 er den mest tørstige med 11,6 km/l. Udover en suveræn motor, nyder du i Passat også en udsøgt affjedringskomfort og et lavt støjniveau, men i stormvejret virker den ikke lige så retningsstabil som 508 og Mondeo.

BLÆSTEN GÅR frisk over Limfjordens vande, lyder en vise, og det kunne ikke være mere sandt, for vi er nærmest ved at blæse i havnen, da vi stopper i Aalborg og skifter bil endnu en

## MOTORER

### PEUGEOT 508 1,6 THP Allure



Turbomotoren er villig, har en god speederrespons og leverer et jævnt træk hele vejen til det røde felt

**Motor** Turbo R4, 1.598 cm<sup>3</sup>, 156 hk @ 6.000 o/min, 240 Nm @ 1.400 o/min, 0-100 km/t 8,6 sek., 222 km/t

### VW PASSAT 1,8 TSI Comfortline



VW-motoren er kultiveret og støjsvag, men har ellers samme karakteristisk som Peugeot-motoren

**Motor** Turbo R4, 1.798 cm<sup>3</sup>, 160 hk @ 5.000 o/min, 250 Nm @ 1.500 o/min, 0-100 km/t 8,7 sek., 218 km/t

### MAZDA 6 2,0 Premium



Mazda 6 kører som den eneste med sugemotor, og det mærkes. Motoren trækker bedst over 4.000 o/min

**Motor** R4, 1.999 cm<sup>3</sup>, 155 hk @ 6.200 o/min, 193 Nm @ 4.500 o/min, 0-100 km/t 10,0 sek., 217 km/t

### FORD MONDEO 1,6 Ecoboost Titanium



Mondeo er ikke lige så hurtigt som 508 og Passat, men det mærker du ikke, og den er yderst støjsvag

**Motor** Turbo R4, 1.596 cm<sup>3</sup>, 160 hk @ 6.300 o/min, 240 Nm @ 1.600 o/min, 0-100 km/t 9,3 sek., 210 km/t



Pitstop efter lidt hill climb-ræs op og ned af den snoede vej på Munkebjerg i nærheden af Vejle



” På de snoede veje ved Munkebjerg viser Ford Mondeo, at den stadigvæk sætter standarden, når det gælder køredynamik ”



Touchscreen er en del af en pakke med navigation, Bluetooth og USB til 27.200 kr.



gang. Nu er det tid til Mazda 6, der allerede har demonstreret 'zoom-zoom' køreglæde på vejene ved Munkebjerg. Men inden vores karavane ruller af sted igen, falder der et par drøje hug til interiøret i Mazda 6. Det fik ellers et løft ved faceliftet sidste år, men selvom det er skruet godt sammen og føles solidt, besidder det ikke klasse som i testens øvrige biler. Det er mere materialernes udseende og sammensætning, end det er designet, der trækker ned, men funktionelt er der ikke noget at udsætte. Sæderne i Premium-versionen er dog skuffende flade, og du får klart bedre sæder i Sport-versionen

Mazda 6 skuffer igen, da jeg accelerer op gennem gearene på vej ned ad motorvejsrampen. Separat set er Mazdas 2-liters-motor en harmonisk motor, men efter at have været i selskab med tre turbomotorer, er det en flad oplevelse at komme over i Mazda 6. Motoren føles tam i bunden og liver først for alvor op, når omdrejningstælleren svinger forbi 4.000 o/min, og den nye motor har heller ikke samme speederrespons som den gamle 2-liters benzinmotor fra før faceliftet. Du skal bruge gearstangen flittigt for at følge med testens andre biler, men heldigvis er gearskiftet en disciplin, Mazda 6 mestrer med en god præcision og kort vandring.

Mazda gjorde affjedringen mere komfortabel og støjdæmpningen mere effektiv i forbindelse med faceliftet sidste år, men timerne i 508,



Mondeo og Passat demonstrerer, at Mazda har mere arbejde at gøre i dén retning.

ENDELIG NÅR vi Skagen, der sikkert er et fashionabelt sted om sommeren, men lige nu er koldt, blæsende og lige så mennesketomt som Tjernobyl. Vi får hurtigt skudt billederne og sætter kursen sydpå igen, og undervejs bytter vi endnu en gang biler for at få de sidste indtryk på plads. Vi stopper på en rastepuds og diskuterer de fire biler over en wienerschnitzel.

Vi har alle fire Mazda 6 på sidstepladsen, for selvom den lever højt på sine inspirerende køreegenskaber og stærke pris, savner den raffinement, motoren mangler moment, og interiøret kunne godt bruge lidt klasse.

Så er dén på plads, men det er straks sværere, når vi kommer til tredje- og andenpladsen. VW

Passat vinder respekt med sin fornemme komfort, stærke turbomotor, rummelige interiør og gode funktionalitet, men får hug for sit kedelige design, og køreegenskaberne savner nerve.

Alle er begejstrede for den nye 508, der har kvaliteter nok til at Peugeot igen bør figurere i toppen af listen over biler i denne klasse. Den roses for sit lækre interiør, omfattende standardudstyr, køreglæden og den harmoniske turbomotor, hvilket lige er nok til at hive den forbi Passat og op på en andenplads, selvom affjedringskomforten lader noget tilbage at ønske.

Tre af os havde Mondeo på førstepladsen, der med den nye 1,6-liters turbomotor endelig har den benzinmotor, den fortjener. Læg dertil en god komfort, inspirerende køreegenskaber, overdådig plads og omfattende standardudstyr, og du har en vinder!



4  
MAZDA 6  
2,0 PREMIUM

3  
VW PASSAT  
1,8 TSI COMFORTLINE

1  
FORD MONDEO  
1,6 ECOBOOST TITANIUM

2  
PEUGEOT 508  
1,6 THP ALLURE

BILFORSIKRING:  
**PEUGEOT 508 1,6 THP ALLURE**

Fra 485 kr./md.

Ansvar og kasko,  
inkl. vejhjælp.

MONDUX  
BIL EKSPRESSEN

BILFORSIKRING:  
**MAZDA 6 2,0 PREMIUM**

Fra 459 kr./md.

Ansvar og kasko,  
inkl. vejhjælp.

MONDUX  
BIL EKSPRESSEN

BILFORSIKRING:  
**VW PASSAT 1,8 TSI COMFORTLINE**

Fra 485 kr./md.

Ansvar og kasko,  
inkl. vejhjælp.

MONDUX  
BIL EKSPRESSEN

BILFORSIKRING:  
**FORD MONDEO 1,6 TITANIUM**

Fra 485 kr./md.

Ansvar og kasko,  
inkl. vejhjælp.

MONDUX  
BIL EKSPRESSEN

Beregn din præmie på [www.bilekspresen.mondux.dk](http://www.bilekspresen.mondux.dk)