

Tovornjaki niso navadni avtomobili, to vemo. Ampak zadnje čase se dogajajo čudne reči: tovornjake prodajajo kot osebne automobile in prodajalci so našli celo vrsto ljudi, ki so za tovrstne kupljeli. Za kupec dolarjev so naprodaj ljudski tovornjaki z orjaškimi kolesi, s halogenskimi žarometi, velikanskima zunanjima ogledalamo in s precej udobno notranjostjo.

Zakaj je Ford začel izdelovati nov bronco s klimatsko napravo, luksusnimi oblogami in imitacijo lesa, ne vemo. V tem avtomobilu ni dosti več prostora kot v običajnih kombijih. Kdo torej kupuje takšna vozila? In zakaj?

Nekaj je res: zdaj je velika moda voziti poltovornjak športnega videza. Ampak prepričani smo, da kupujejo bronco le mladeniči izpod trideset let. Tudi pri Fordu pravijo, da je tako. In ponujajo ta avto v dveh različicah. Osnovni je imel custom in jo poganja osemvaljnik s pomočjo običajnega štiristopenjskega menjalnika. Notranjost je šparanska, tovarna vgradi le prednja sedeža. Zadaj je potrebno čepeti. Takšen bronco stane 6500 dollarov.

Mi smo vozili bronco ranger XLT, kar pomeni, da smo sedeli na boljših sedežih in teptali lepše preproge. Testni avto je imel stereo radio in kratkovalovni oddajnik, pa še pravno škatlo za pijačo in kozarce – med prednjima sedežema. Osemvaljnik V-oblike zmre ob 5745 kubikih 150 KM in poganja vsa štiri kolesa. Pri tem mu pomaga tristopenjska avtomatika. Ta prevzame vse voznike skrbi za vožnjo na prej in nazaj ker je tudi volan lahak in pripravljen je vožnja z roncom po tej plati prijetno opravilo. Ronco pospešuje kot osebni avtomobil, zavira kot osebni avtomobil in tudi zavija kot osebni avtomobil.



FORD BRONCO RANGER XLT

Če se začnejo težave, vključite stereo; ali klimatsko napravo; ali kratkovalovni oddajnik; ali...

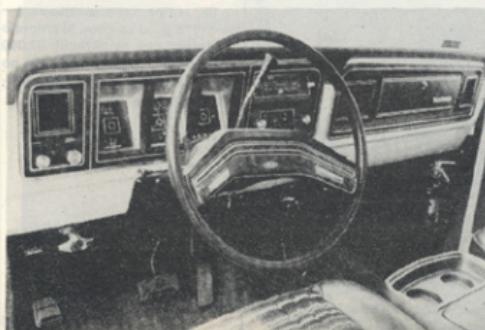
Celo vzmetenj je takšno kot v kašni limuzini, vsaj tako se zdi, dokler se vozite po lepih cestah. Na poti čez drn in stran se zna pa dobro prilagoditi nepravnim tem pod kolesi.

Za asfaltne ceste sta dve pogonski kolesi dovolj. Ko zapeljete v divjino, morate vključiti štirikolesni pogon. To storite takole: ustavite avto; izvlečete vzvod za blokado drugega diferenciala; pretaknete ga v nasprotni položaj; ves ta čas mo-

ra biti menjalnik in mirujočem položaju. Šele potem lahko znova odpeljete. Vse to početje se zdi zamotano kot iz starih časov, ampak ford bronco je napol terenski avto – torej morate s tem računati!

Kot »džip« se bronco dobro izkaže. Lahko ga uporabite za nedeljski izlet, za lovsko vozilo ali za največji del ribiškega pribora. Celo za poročno pot skozi neodkrte dele Zemlje bi bil ugoden.

Ampak, če niste lovec ali ribič, če vas divjina ne miká preveč in če za prvo družinsko potovanje bolj zaupate letalu, res ne vemo, zakaj bi kupili ravno bronco! Ko smo prvič sedli vanj, smo hoteli takoj kupiti bronco, letnik 77. S tem hočemo povedati, da je bil takrat ta avto boljši. Saj je bil manjši in pripravnnejši Bronco pa bi bil rad tovornjak, čeprav mu to ne uspeva povsem. Edina očitna prednost, ki jo ponuja lastniku, je ta, da iz njega zviška gledate na voznike caddilacov in mercedesov in če v tem uživate, je tudi to nekaj vredno.



Bronco je torej avto za vzbujanje samozavesti! Toda pri tem je premalo prepirčljiv in nihče v naši redakciji zaradi njega ni postal tovornjaški fanatic. Če smo že morali voziti bronco, zaradi tega nočemo siliti k istemu delu še drugih ljudi. Kajti ta avto je po svoje dober in po svoje slab. Torej je stvar okusa! Tako pravijo pri ameriški reviji Car and Driver.