

Test

FORD MAVERICK 2.7 TD

Veliko ljudi verjame. Bolj ali manj. V horoskop, namreč.

Jaz nisem eden tistih. Ampak prav zame pravijo, da sem tipičen predstavnik svojega nebesnega znamenja. Ovna!



V

ZNAMENJU OVNA

Ne vem, od kod naj vlečem asociacijo. Menda v čredi ne moreta biti dva ovna. Ampak s fordovim maverickom sva prav vzorno sodelovala. In kako tudi ne bi, saj je eden najsodobnejših primerkov limuzinsko-terenskega kombija. Če bi sedež ne bil glede na lego pedal nekoliko visoko nameščen in če pogled skozi šipe ne bi izdajal velike oddaljenosti od tal, bi okolje prav lahko zamenjal za limuzinsko. Pregledni in popolni merilniki, nekoliko cenena plastika, a brezhibna in natančna izdelava armaturne plošče, štiri pregledna in priročna stikala na njeni sre-

dini in tri odročna, nameščena natanko za volanskim obročem, dobra namestitev pedal, a trdo zapiranje predala pred sovoz-

nikom, prijetno trda, natančna ročica menjalnika, udobni sedeži in kup predalov in predalčkov za drobnarije; ja, takšni so dandanes terenci.

Prtljažnik: zelo velik, s pomožno klopjo



Da ne omenjam vseh električnih pomagal v zvezi z zaklepanjem in odklepanjem vrat, z nastavljanjem zunanjih ogledal, s pomikom vseh štirih bočnih šip, z nastavitvijo snopa žarometov ter črpalko vode za njihovo pranje, z ogrevanjem zadnje šipe in njenim brisanjem ter s premikanjem strešnega okna. In da ne omenjam že v prvih pomladnih toplih dneh nadvse dobrodošle klimatske naprave. Ja, takšni so dandanes terenci.

Kombi! Že kar vzorno

**Pet ljudi in kopica prtljage
- malenkost.**


Kokpit: osebni avtomobil ni več daleč

dolga medosna razdalja in celotna dolžina mavericka sta osnovi za notranjo prostornost. Pet ljudi in kopica prtljage - malenkost. Sedem ljudi? Tudi lahko. Na račun prtljažnega prostora lahko potem, ko razvozlate uganko vzvodov in ročic, sestavite pomožno klop za dve osebi. A čisto takole med prijatelji svetujem, da ne vabite tja odraslih ljudi; najprej bodo preko sedežev telovadili do

klopi in pri tem umazali sedežne prevleke, potem bodo ves čas vožnje grizli kolena, saj znaša sedalni del od tal oddaljen le sedemnajst centimetrov, in na koncu bodo morali za izstop ponoviti telovadbo v obrnjenem vrstnem redu. Kar pa ne bo

Vsaka daljša vožnja ne vodi na počitnice.





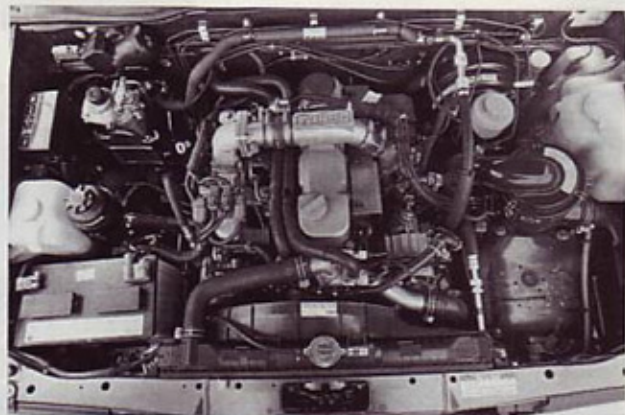
Ja, takšni so dandanes terenci.

niti najmanjša težava za male nadebudneže, ki bodo tako prav lepo varno pospravljeni, saj sta tudi za zadnja, pomožna sedeža predvidena samodejna varnostna pasova. In za njima ostane še dober hektoliter prostora za prtljago. Malo v primerjavi s skoraj dvajsetimi hektolitri, ki so na voljo pri le dveh sedežih, pa vseeno dovolj za najnujnejše, saj navsezadnje vsaka daljša vožnja ne vodi na počitnice.

In končno še tisto, zaradi česar maverick najbolj privlači: spodnji ustroj. Šasija iz para močnih vzdolžnih nosilcev s prečnimi povezavami, toga prema zadaj, močna vzmetenje in blaženje in še priključljiv štirikolesni pogon z reduktorjem so stvari, ki se jih tudi oče vseh terencev ne sramuje. S takšno zasnovo je maverick suveren tudi na terenu, dokler ga na kratkih, a visokih

grbinah ne izda dolga medosna razdalja, ko s »trebuhom« nasede ali dokler ni treba na majhnem prostoru, če ugotovite, da poti naprej ni več, obrniti. Že v osnovi velik rajdni krog se pri vključenem štirikolesnem pogonu in reduktorju še poveča, saj gre za togo povezo obeh kolesnih osi. Tisti, ki misli vsaj dva koraka naprej, se bo zlahka izognil tvrstnim neprijetnostim in bo bolj navdušen nad terenskimi zmogljivostmi Bridgestonovih gum, ki odpovedo le v že skoraj tekočem blatu in nad ročico za izbiro pogona. Z njeno pomočjo voznik brez najmanjših težav izbere način pogona ne glede na lego avtomobila in na lego krmiljenih koles. In to je tisto, kar je pri zadregi na terenu tako dobrodošlo. Nomen est omen, so rekli že stari Rimljani in to velja tudi za tega ovna. Ovira mora biti

dalje zelo dobro lego, ko gre za hitro vožnjo v blagih ovinkih. Tudi največja hitrost je več kot solidna in če v zakup vzamemo obliko karoserije ter zasnovo motorja, tudi hrup v notranjosti ni pretirano velik. Nasploh je maverick mogoče hitro voziti, a le pod pogojem, da ni treba prehitovati. Klasično grajen, len dizel, ki topel malce nerad vžge in se le s težavo zavrti do 4500 motornih vrtljajev, ponuja premalo poskočnosti za prehitovanje, čeprav mu pri polnjenju pomaga turbinski polnilnik. Nekaj prineseta tudi teža in večji kotalni upor (polterenske gume), tako da se pri vključenem pogonu le na zadnji kolesi dolgo obnaša kot spredaj gnani avtomobil, saj je na pogonskih kolesih premalo zaloge navora. V tem primeru je treba v hitrih ovinkih dodajati volan, le takrat, ko so razmere med kolesi in podlago izjemno neugodne, postane zadek nagajiv. Toda tudi zaradi takšnih primerov in zaradi boljšega oprijema so terenci opremljeni s štirikolesnim pogonom.



Motor: len dizel, a pri zmernih vožnjah varčen

že kar surova, da maverick ne bi mogel čez njo.

Pa kaj bi to! Pričujoči posnetki so sicer nastali približno dva ducata metrov pod ravnijo Dunajske ceste v Ljubljani, tam, kjer je še nedavno stala vojašnica, ampak tudi največji ljubitelji brezpotij večino voženj opravijo na asfaltnih cestah. Maverick ima udobno podvozje in zaradi dolge medosne raz-

Vidite, trda glava in z njo skozi zid. Takšen je torej oven. Pardon, maverick. Ampak mednarodnost je mavericku že v krvi, ko gre za zasnovo (Nissan) ali za proizvodne prostore (Španija). Tisti, ki se razume na horoskop, ve, za kaj gre.

VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiristaktni - vrstni - dizelski z vrtilnimi komorami - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtna in gib 96,0x92,0 mm - globina prostornina 2663 ccm - kompresija 21,9:1 - največja moč 74 kW (100 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 27,8 kW/liter (37,6 KM/liter) - največji navor 221 Nm pri 2200/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 stanska odmična gred (zobniki) - 2 ventila za vsak valj - glava in blok iz sive litine - visokotlačna dizelska črpalka za vbrizg - turbinski polnilnik - vodna hlajenje 10,0 litra - motorno olje 7,2 litra - akumulator 12 V, 80 Ah - alternator 60 A

Prenos moči: motor poganja zadnji par ali vsa štiri kolesa - enokolovna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,59; II, 2,25; III, 1,42; IV, 1,00; V, 0,820; vzvratna 3,660; terenski prenos moči, prestavi 1,000 in 2,020; diferencial 4,625 - platišča 6j x 15 - gume 215 SR 15 (bridgestone dueler 610), kotalni obseg 2,21 m - hitrost v V, prestavi pri 1000/min 35,0 km/h

Voz in obesa: terenski kombi - 5 vrat, 5/7 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, dvojna trikotna prečna vodila, vzdolžne vzvojnne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zadaj luga prema, dvojna vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolotne (znotraj hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan s kroglicami, servo, 4,0 zavrtljajev od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4585 mm - širina 1735 mm - višina 1810 mm - medosna razdalja 2650 mm - kolotek spredaj 1455 mm, zadaj 1430 mm - najmanjša razdalja od tal 210 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega nosiljal) 1630 mm - širina (kmalci) spredaj 1430 mm, zadaj 1430 mm, pomožna klop 1350 mm - višina (nad sedežem) spredaj 960 mm, zadaj 960 mm, pomožna klop 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1080 mm, zadnja klop 920-750 mm, pomožna klop 660 mm - premer volanskega obroča 380 mm - priložnik (normno) 115-1900 l - posoda za gorivo 80 l

Teže: prazno vozilo 1850 kg - dovoljena skupna teža 2580 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 2800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 145 km/h - pospešek 0-100 km/h: 19,9 s - vzponski kot spredaj 35 stopinj, zadaj 26,5 stopinje - dovoljen največji bočni nagib 46 stopinj - največji vzpon 39 stopinj - dovoljena globina vode 450 mm - poraba goriva (ECE): 7,5/12,1/10,6 l dizelskega goriva na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

149 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0-60 km/h 7,5 s
0-80 km/h 11,8 s
0-100 km/h 19,0 s
0-120 km/h 28,6 s

1000 m z mesta: 37,4 s (127 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 39,6 s (128 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 44,2 s (121 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 49,1 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na resnično

60	55,2 km/h
80	75,3 km/h
100	94,8 km/h
120	113,5 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

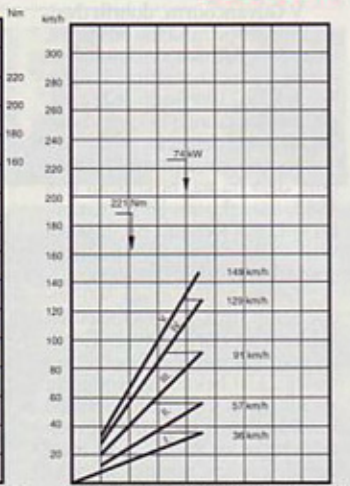
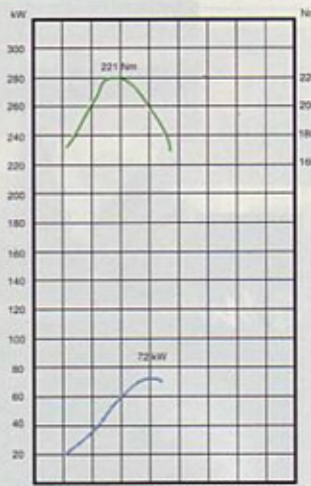
prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	62	60	59
100 km/h	70	67	66
150 km/h	-	-	72
prost tek			47

Poraba goriva:

testno povprečje
14,8 litra/100 km

Cena

DEM 33.950
s 5-odstotnim davkom
(AC Interac, Ljubljana)



Hvalimo

- videz
- prenos moči
- ročica izbire pogona
- počutje in udobje
- klenost podvozja

Grajamo

- velik rajdni krog
- neokretnost na terenu
- zmogljivosti motorja
- odpiranje zadnjih šip le do polovice

Iz oči v oči

Tisti, ki se odloči za tak avto, ve, kaj je kupil. Vozilo, ki je namenjeno predvsem terenski vožnji. To je res in maverick se na terenu dobro znajde, presenetilo pa vas bo, da mu tudi civilizacija ni tuja. V to vas bo prepričal tisti trenutek, ko boste prvič sedli vanj. Sedenje je prav limuzinsko in udobno ne manjka. Klimatska naprava, električni pomik šip in zunanji ogledal, obenem pa veliko prostora, ki ga žena ne bo mogla zapolniti tudi takrat, ko se boste za več dni odpravljali na pot. In prav takšen je tudi motor. Nič kaj preveč poskočen dizel, čeprav s turbinskim polnilnikom, torej za ljudi, ki radi uživajo v udobju in ne preveliki naglici.

Matevž Korošec

Terenci so že nekaj let v avtomobilskem svetu moda, ki ji žela ni videti konca. Tovarne tekmujejo, katera bo z večjim uspehom skombinirala robustne terenske lastnosti z bolj ali manj limuzinskim udobjem. Tudi ford maverick je kar uspešen rezultat takšnih prizadevanj. Ne bom zapisala, da greste zjutraj z njim na delo, zvečer pa v opero. Če imate takšno delo, da zanj potrebujete štirikolesni pogon, vitlo in druge gozdarske pripomočke, vas v operi verjetno že dolgo niso videli. Zaradi utrujenosti, seveda.

Nada Popov Trifunović