

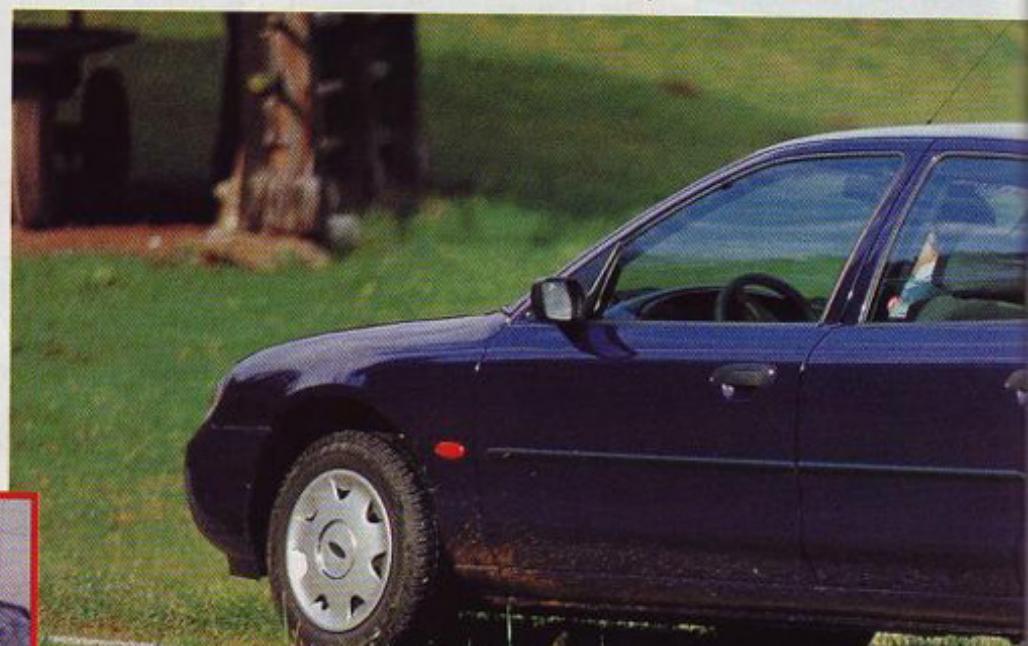
Ford mondeo 1,8 GLX

OGLEDALCE, OGLEDALCE...

Dokaj hitro spremenjanje zunanjosti je ena izmed današnjih tržnih zahtev.

Tudi mondeo je bil po štirih letih potreben takšnega posega, čeprav je še leta 1994 veljal za evropski avto leta. Od predhodnika je novi mondeo, kar se videza tiče, obdržal pretežni del bočne linije, ki je precej mišičasto izbočena in tako oddaja sporočilo o kompaktnosti vozila. Nov pečat zadnjemu delu vozila pa dajeta zadnji solzavo elegantni in zajetni luči. Če si jih predstavljate nekoliko rebraste, pa bolj oglate, lahko v kosu zadnjega dela avtomobila prepozname tudi nekaj mercedesa razreda C, vendar to nikakor ni moteče, še manj pa očitanja vredno. Prednji del avtomobila je popolnoma v slogu »več luči«, torej z zajetnima svetiloma,

... povej, kateri najlepši ford v deželi je tej? Ka... kaj? A, ja, Ford! Ja, ti vendar, mondeo, bi reklo ogledalce nekoliko hudomušno. Hitro se postaraš, toda ko se spremeniš, si še veliko lepsi. In mondeo bi bil zadovoljen.



prav tako velikim prednjim odbijačem in kromirano elipso med notranjima robovoma luči, ki diskretno poudarja tovarniški logo v sredini. Takšen način poudarjanja Fordovega logotipa spredaj in tipične luči zadaj postajajo že na daleč razpoznavni znak fordov, kar je zelo dobro in podobno kot pri konkurenči.

Limuzinska različica mondea, kot je testna, izžareva precej eleganco, ki jo še diskretno poudari nekaj kroma spredaj in zadaj in prav avto s takšnim sporočilom so tudi hoteli narediti. Kaj vas najbolj zanima pri limuzini takšnega cenovnega razreda? Zu-





nanja podoba je sodobna, v redu torej. Nekatere najprej zanima prtljažnik in to, kakšno rezervno kolo se skriva v njem. Brez skrbi, v morebitnih neprijetnih trenutkih, ko je treba zamenjati kolo, vam bo mondeo stal ob strani, vselej s pravim rezervnim kolesom v prtljažniku. Ob tem ostane tudi – za ta razred – dovolj prostora za prtljago. Obdelava prtljažnika je sicer dobra, a utegne koga zmotiti kakšna malenkost, ki je morda nepomembna, pa vseeno zaznavna. Mechanizem za dvig in spust pokrova prtljažnika se ob zapiraju poglablja v prtljažnik, kar pri konkurenči težko opazimo, pri mondeu pa hitro pozabimo.

Prtljažni prostor je torej dovolj



Osvežena notranjost

velik, enako velja za predal pred sovoznikom, žepi v vratih pa so povprečno veliki. Z neutesnjenoščjo so lahko zadovoljni tudi potniki na zadnji klopi, saj tam lahko sedijo udobneje kot v mondeh prejšnje generacije. Nekoliko razkošnejše mere bi si že želeli pri nekoliko (pre)kratkih obvolanskih ročicah, ki ne »padeta« sami pod prste, ko ju potrebujemo, ampak jih je treba malce poiskati. Na sredinski konzoli pod radiom najdemo prav

sramežljiv predalček, ki služi bolj samemu sebi kot pa kakšnim zah-tevnejšim potrebam, na splošno pa je celotna armaturna plošča pregledna in pretežno funkcionalna ter izdelana iz prijetnega materiala. To o materialu velja tudi za blago na sedežih. Sedeži so dovolj široki in udobni za soliden oprijem. Dolžina je še pri-merna, le nastavitev po višini ne najbolj, saj z vrtljivim gumbom dvigamo le prednji del sedeža, kar je neprijetno za tiste, ki hočejo v avtomobilu sedeti visoko.

Nekaj manj navdušenja požanje tudi menjalnik, saj se ob hladnem motorju, posebej še v zimskih dneh, ne vede ravno najbolje. Pre-stavna ročica je takrat precej toga in dober in odgovoren voznik takrat ravna z njo zelo »v rokavi-ca«. A težave izginejo takoj, ko se menjalnik in olje vsaj malo se-

grejeta. Prestavna ročica postane v hipu natančnejša, pretikanje je lahko, gibi pa so limuzinsko povprečno dolgi. Odslej so menjalniški prenos pri mondeo pri-

Zunanja podoba je sodobna, v redu torej.

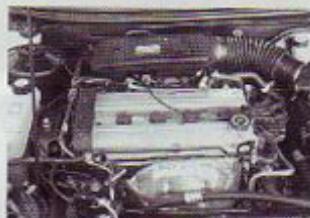
lagojeni v smeri proti zmernosti in tudi manjši porabi goriva, vendar pa s tem še zmeraj niso iztrgali duše živahnemu 1,8-litrskemu štirivaljniku v nosu.

Motor je sodobne zasnove, zadnje Fordove generacije zetec-E, njegova mladostnost mu daje veliko veselja do vrtenja. Ob solidnem navoru in ustrezni razporeditvi moči daje v celotnem območju delovanja vozniku dobro čuti svojih 115 KM in je odgovoren za precejšnjo živahnost, s katero

tudi zavaja voznika. Pri polnem plinu se še odločneje zgane nad 5000 vrtljaji, kar pa ni posledica spremembe časov odpiranja ventilov, temveč tega, da na tej točki varčna elektronika obupa nad voznikom in v celoti spusti prepih skozi valje. Izrazito pritiskanje na plin pa povroči pri tem motorju izrazito večjo porabo goriva, saj recimo isto pot (375 km) lahko prevozimo tako, da porabimo 32 litrov goriva ali pa po želji 45. Pritiskanje na plin pa ima za posledico še eno majhno zopri-nijo. Topli zrak, ki ga izpihuje klimatska naprava, postane ob tako spremenjeni vožnji občutno toplejši in temperaturo je treba nato prilagoditi ročno s stikalom. Vendar do takšnih sprememb pride res le pri izrazitem »deskanju«.

Novi mondeo ni samo dodelan avto, ampak je tako temeljito predelan, da je pred njegovim imenom upravičeno privedenik »novi«, torej je jasno, da so se ob preobrazbi lotili tudi podvozja. To mu zdaj omogoča šolsko vodljivost in prav takšno lego na cesti in s seveda s tem povezano še veliko mero varnosti. Zavorni ABS bi se morda lahko sprožil delček časa kasneje, pa to ne pokvari dobrega vtisa o zavorah, ki je prav takšen kot pri podvozju.

V velikem prtljažniku je prostora še za pravo rezervno kolo

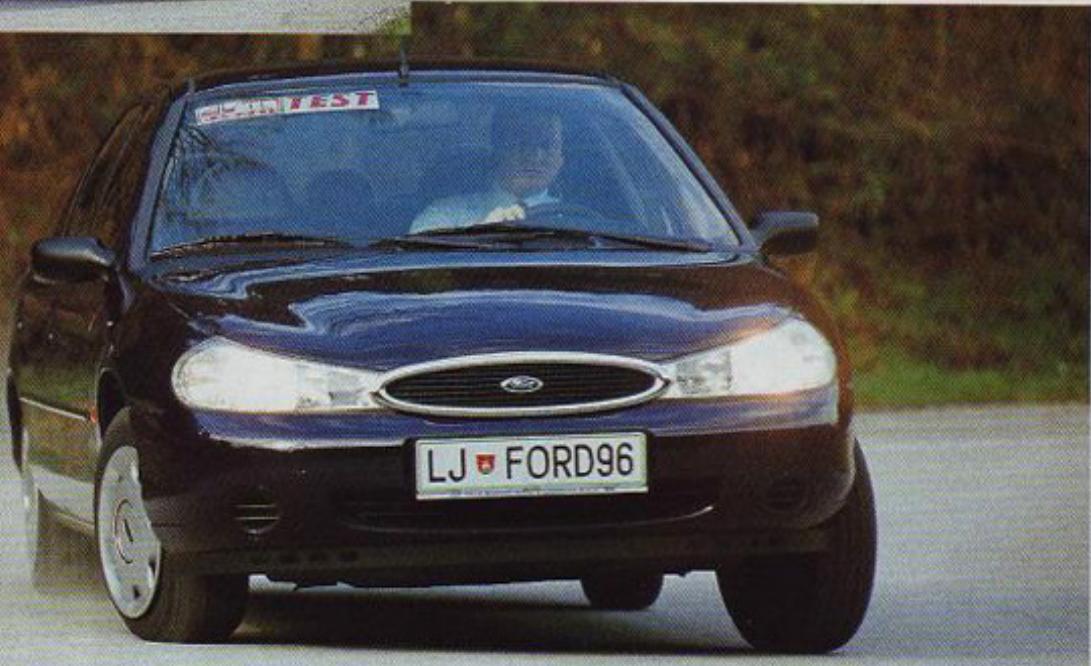


1,8-litrski motor je odličen predstavnik svojega razreda

Izdelava? Natančna, vendar ne vrhunска. Prav takšna je, kot to velja za obdelavo prtljažnika, seveda s ceno vred. Uspeh je temu avtomobilu zagotovljen, kar je dokazal že njegov predhodnik, ki se je prodajal v 60 držav po vsem svetu, novi mondeo pa bo še kakšno dodal.

ANDREJ SUPÉ

Foto: UROŠ POTOČNIK



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 80,6 x 88,0 mm - gibna prostornina 1796 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 85 kW (115 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,9 m/s - specifična moč 47,3 kW (64,1 KM)/liter - največji navor 158 Nm pri 3750/min - ročična gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zaboti jermen) - po 4 ventilji za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski veččrkovi vbrizg v vzig (ford EEC-V) - vodno hlajenje 6,6 litra - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 1260 W - uravnavani izpušni katalizator.

Prenos moći: motor spredaj poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - petstopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,417; II. 2,136; III. 1,448; IV. 1,028; V. 0,767; vzvratna 3,460, diferencial 3,84 - platnišča: 5,5x14 - gume: 185/65 R14 (goodyear) - kotalni obseg 1,81m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 36,8 km/h.

Voz in obese: limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator, pomožni okvir, zadaj posamične obese, vzdolžna in prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, hlajene, zadaj bobnaste, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih (ročica med sedežema) - volan z zaboto letvijo, servo, 3,1 zasuka od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanjje: dolžina 4556 mm - širina 1745 mm - višina 1372 mm - medosna razdalja 2704 mm - kolotek spredaj 1503 mm, zadaj 1487 mm - rajdn krog 10,9 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjal) 1590 mm - širina (komolci) spredaj 1390 mm, zadaj 1370 mm - višina nad sedežem spredaj 940-970 mm, zadaj 850 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnja klop 820-660 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 470 l - posoda za gorivo 61,5 l.

Teza: prazno vozilo 1220 kg - dovoljeno skupno teža 1780 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 195 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE): 11,2/5,8/7,8 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:

198 km/h [V. prestava]

Pospeški:

0-60 km/h:	5,0 s
0-80 km/h:	7,7 s
0-100 km/h:	11,7 s
0-120 km/h:	16,6 s
0-140 km/h:	24,4 s

1000 m z mesta:

33,2 s [158 km/h]

Prožnost:

1000 m od 40km/h [V.]:

36,7 s [151 km/h]

1000 m od 40km/h [V.]:

41,9 s [127 km/h]

Zavorna pot:

od 100 km/h: 41,1 m

od 150 km/h: 106,6 m

Natančnost hitrosti: merilnika

kazalec na: resnično:

40	37,2 km/h
60	54,2 km/h
60	72,5 km/h
80	78,5 km/h
100	92,9 km/h
120	109,2 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava III. IV. V.

Hitrost

50 km/m 63 62 62

100 km/h 71 69 68

150 km/h - 75 74

Prosti tek 47

Poraba goriva:

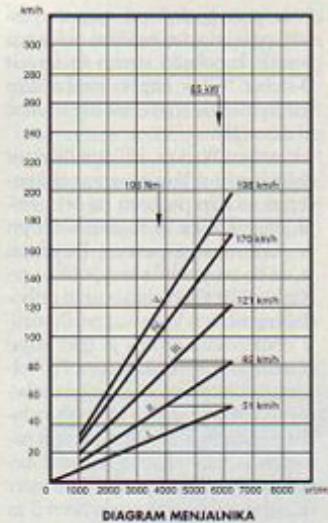
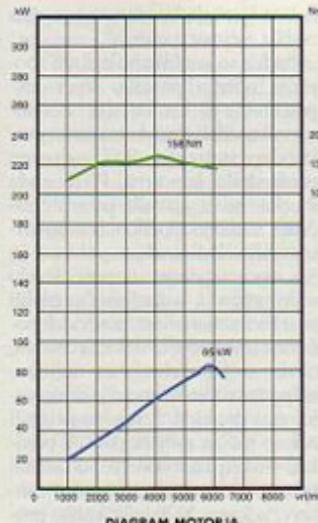
Testno povprečje

10,7 litra/100 km

Cena

34.495 DEM

(Summit motors, Ljubljana)



Hvalimo

- motor
- vodljivost
- videz
- prostornost
- zmogljivosti
- cena

Grajamo

- nastavljanje sedeža po višini
- delno nenatančna klimatska naprava
- okornost hladnega menjalnika
- namestitev stikala za vse štiri utripalke

Iz oči v oči

Mondeo je bil prej zelo dober avtomobil. A preveč brezizrazen. Danes je mondeo še boljši avtomobil. In z obrazom. Spredaj in zadaj. Tudi v takšni, štirivratni različici.

Vinko Kerne

Čeprav ne nov, zato pa prenovljen. Mondeoove zmanjšane linije zdaj sledijo novim modnim smernicam, ki se jim ne more izogniti skoraj nobena avtomobilska tovarna. Tisti, ki se jih še niso navadili, se jih bodo pač morali. Zato pa v notranjosti še vedno ostaja stari mondeo, takšen, kot smo ga vajeni.

Matevž Korošec

Saj je vse okroglo! Že stari mondeo ni bil kdovje kako oglat, novi je pa povsem zaobljen. Zarometi kot srepo zazrite oči gledajo predse in napovedujejo neusmiljen boj v svojem razredu.

Igor Pucišar

Na tisto, kar je dobro, se spleča računati tudi v prihodnje. Tega pravila so se držali tudi pri Fordu, ko so snovali novi mondeo. Ohraniti dobro, obliko prilagoditi modni zaobljenosti in tako dati avtomobilu še mondenejši videz. In vse to dobite za sprejemljivo ceno, v treh različicah. Izbiha je vaša..

Tjaša Smrekar