



Zanimivo: pri Avto magazinu smo preizkusili skoraj vse avtomobile z bencinskim motorjem z neposrednim vbrizgom, ki jih najdete na cenikih slovenskih prodajalcev. In razen enega vsi delijo zanimivo lastnost: dajejo občutek motorne podhranjenosti.

Besedilo **Dušan Lukič** Foto **Aleš Pavletič**

Nekateri izmed njih so ob tem bolj, drugi pa manj varčni, kar naj bi bil tako ali tako glavni razlog za uporabo bencinskega motorja z neposrednim vbrizgom, ki deluje (v varčnem) načinu z revno zmesjo. O tem, zakaj je tako, pišemo nekaj strani naprej, v tem članku pa več o avtomobilu, ki to teorijo prepričljivo potrdi: Ford Mondeo z 1,8-litrskim motorjem z oznako SCI. SCI pomeni Smart Charge Injection - lepa oznaka za to, da lahko motor z neposrednim vbrizgom, ko ni polno obremenjen, deluje z revno zmesjo. 6 do 8 odstotkov naj bi znašal prihranek pri količini porabljenega goriva ob vsakdanji uporabi, seveda pa je to odvisno predvsem od voznikove desne noge - če je ta težja, je tudi poraba večja. In ker je motor po naravi bolj zaspane sorte, je bila med testom stopalka za plin dostikrat na

tleh. Zato tudi testna poraba ni tako majhna, kot bi pričakovali na prvi pogled - komaj kaj pod 11 litri na 100 prevoženih kilometrov. Že šibkejši turbodizelski motor je za varčneže boljša izbira, še posebej ker ta v primerjavi s SCI-jevimi 130 konjskimi močmi in 175 nju-tonmetri zmore 115 »konjev« in kar 285 nju-tonmetrov navora. Močnejši TDCI s 130 konjskimi močmi je precej hitrejši od SCI, a je še vedno varčnejši. Zmogljivosti TDCI-ja so torej boljše, poraba manjša, cena pa primerljiva. Natančneje: močnejši TDCI je dražji za slabih 100 tisočakov.

Kljub ne najbolj živahnemu motorju pa je SCI vsaj na zunaj športnik. Za to so poskrbela predvsem 18-palčna platišča z nizkopresečnimi gumami (zaradi katerih sta bili lega na cesti in zavorna razdalja odlični), za varnost pa so skrbeli doplačilo ESP in ksenonski žarometi. Oznaka opreme Ghia pomeni bogato založenost, vključno s samodejno klimatsko napravo, pa tudi seznam doplačilne opreme v testnem Mondeu je bil dolg in raznolik. Poleg omenjenih varnostnih dodatkov in platišč so se na njem znašli še usnjeni, električno nastavljivi in z ventilatorjem hlajeni sedeki pa električno zložljiva ogledala ...

Vse skupaj za malenkost manj kot 6,8 milijona tolarjev. Veliko? Glede na sposobnosti motorja menda, glede na avto kot celoto pa ne. Dobra lega na cesti, veliko prostora in opreme ceno opravičujejo. ■



CENA OSNOVNEGA MODELA: 5.932.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 6.792.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: **10,8 s**
402 m z mesta: 17,7 s (128 km/h)
1000 m z mesta: 32,5 s (159 km/h)

Prožnost
50-90 km/h (IV./V.): 11,4
80-120 km/h (V./VI.): 18,3

Največja hitrost
207 km/h
(V. prestava)

Zavorna pot
od 100 km/h: 37,5 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje **10,3 l/100 km**

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1798 cm³ - največja moč 96 kW (130 KM) pri 6000/min - največji navor 175 Nm pri 4250/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18.

Mase: prazno vozilo 1385 kg - dovoljena skupna masa 1935kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg.

Mere: dolžina 4731 mm; širina 1812 mm; višina 1415 mm - rajdni krog 11,6 m - prtljažnik 500 l - posoda za gorivo 58,5 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 207 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,5 s - poraba goriva (ECE) 9,9/5,7/7,2 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ videz
▲ lega na cesti
▲ oprema

▼ zmogljivosti
▼ cena
▼ poraba goriva