

Glede na to, da se je slovenska politika pred kratkim odločila sprejeti novi zakon o DMV, je ob nakupu postalo pomembno tudi vprašanje, kolikšni so izpusti CO₂ pri posameznem avtu.

besedilo: **Dušan Lukič**
foto: **Aleš Pavletič**

I Ford Mondeo 1.8 TDCi (92 kW) EConetic (5 vrat)



Varčni član družine



► Ne bojte se, to ni nič slabega.

Navsezadnje boste lahko tako državi 'podarili' manj, le odločiti se bo treba prav – in ob tem sploh ni nujno, da je avto zaradi tega drag. Nekateri avtomobilski proizvajalci so namreč že ugotovili, da ni potrebno, da bi bila ekologija draga ali zapletena. Gre namreč tudi drugače: z majhnimi popravki in izboljšavami.

Fordova serija avtomobilov z oznako EConetic je odličen primer, kako kupcem ponuditi varčnejši avto (in s tem obenem tudi avto, ki ima manjše izpuste CO₂),

hkrati pa poskrbeti, da nakupa ne ovira višja cena. Da, prav ste prebrali – varčni Mondeo EConetic vas ne bo stal prav nič več kot primerljivi 'klasični' model.

Mondeo EConetic ima namreč enako opremo kot sicer najbolj prodajani Mondeo, torej paket opreme Trend. Več, roko na srce, niti ne potrebujete: klimatizacija je samodejna in dvopodročna, avto pa ima vse osnovne varnostne sisteme (sedem zračnih blazin in ESP). Treba je le doplačati paket Vidljivost (kavršnega je imel tudi testni Mondeo EConetic), ki

vključuje tipalo za dež, ogrevano vetrobransko steklo in v letošnjih nizkih zimskih temperaturah zelo dobrodošla ogrevana prednja sedeža. Za vse skupaj boste odšteli dobrih 700 evrov, poleg tega pa še dobrih 400 za parkirni sistem s tipali sprejaj in zadaj. Okej, če ne marate avtomobilov z jeklenimi platišči, bo treba doplačati še slabih 500 evrov za platišča iz lahke litine, a to je že bolj vprašanje videza, in ne uporabnosti.

Ker gre za model z oznako EConetic, bodo lahka platišča seveda enake veliko-

sti kot jeklena, da bo nanje mogoče namestiti gume 215/55 R 16, namenjene posebej Mondeu EConetic. Odlikuje jih nizek kotalni upor, a kaj več kot to, da naj bi res bilo tako, ne moremo zapisati – sredi zime na platiščih seveda niso bile omenjene letne gume, temveč klasične zimske. Tudi zato je bila poraba kak deciliter večja, a končna številka, 7,5 litra za 100 prevoženih kilometrov, je vendarle več kot ugodna.

Zanjo je poleg aerodinamičnih dodatkov na karoseriji (vključno z zadnjim spojlerjem) ter nižjega podvozja (da je čelna površina

avtomobila manjša) zaslužen še petstopenjski menjalnik z daljšim prestavnim razmerjem diferenciala ter posebno nizkoviskozno olje v njem. Prav menjalnik je največja pomanjkljivost tega Mondea. V klasičnem Mondeu Trend z 1,8-litrskim dizlom je ročni menjalnik namreč šeststopenjski, EConetic pa dobi petstopenjskega. To pomeni, da so prestavna razmerja nižjih prestav daljša, kot bi si želeli, značilna turbodizelska nadušnost v nizkih vrtiljajih pa je tako še bolj izrazita. Zato je treba po prestavni ročici (predvsem v mestu) posegati pogosteje in prva prestava tu ni namenjena le

speljevanju ... Škoda, saj tak Mondeo s šeststopenjskim menjalnikom ne bi porabil skoraj nič več goriva, bil pa bi prijaznejši do voznika.

1,8-litrski TDCi zmore 92 kilovatov oziroma 125 'konjev', kar je za vsakdanjo uporabo povsem dovolj. Je tih in dokaj uglajen, razen pri približno 1.300 vrtiljajih, ko se grdo in neprijetno trese.



Ford Mondeo 1.8 TDCi (92 kW) ECOnetic (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 23.800 EUR
Cena testnega vozila: 27.020 EUR

NAŠE MERITVE

T = -3 °C / p = 949 mbar / rel. vl. = 62 % / Stanje kilometrskega števca: 1.140 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 10,7 s
402 m z mesta: 17,8 s (128 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 9,0 s
80-120 km/h (V.): 11,3 s

NAJVEČJA HITROST

200 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,8 m (AM meja 39 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.999 cm³ - največja moč 92 kW (125 KM) pri 3.700/min - največji navor 320-340 Nm pri 1.800/min.

Prenos moči: motor poganja sprednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/55 R 16 H (Good Year Ultragrip Performance M+S).

Masa: prazno vozilo 1.519 kg - dovoljena skupna masa 2.155 kg.

Mere: dolžina 4.778 mm - širina 1.886 mm - višina 1.500 mm - prtljajnik 540-1.390 l - posoda za gorivo 70 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,4/5,3 l/100 km, izpust CO₂ 139 g/km.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,4/5,3 l/100 km, izpust CO₂ 139 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ poraba
- ▲ tih motor
- ▲ udobno podvozje

- ▼ trdo odpiranje/zapiranje prtljajnih vrat
- ▼ kakovost izdelave
- ▼ le petstopenjski menjalnik

Končna ocena

Tak Mondeo je dokaz, da za nižjo porabo (in izpuste) ni vedno nujno, da se pod kožo skrivajo hibridne tehnologije in podobne rešitve. Dovolj je že, če obstoječe tehnologije maksimalno izkoristimo.

A vseeno: če želite varčen avto te velikosti, je takle Mondeo dobra izbira. Prihranili boste gorivo in pri izpustih CO₂ (139 gramov v primerjavi s 154 grammi klasičnega 1.8 TDCi Trend). In glede na to, da ECOnetic sodi v nižji razred DMV (4 namesto 5,5 odstotka do konca letošnjega leta oziroma 6 namesto 11 odstotkov pozneje) kot doslej, ko je bil s takšno opremo v 13-odstotnem davčnem razredu, se lahko zgodi, da boste prihranili tudi pri denarju. Če boste seveda počakali, da bo novi DMV tudi prišel v veljavo. 🏎️

“Prav menjalnik je največja pomanjkljivost tega Mondea.”

