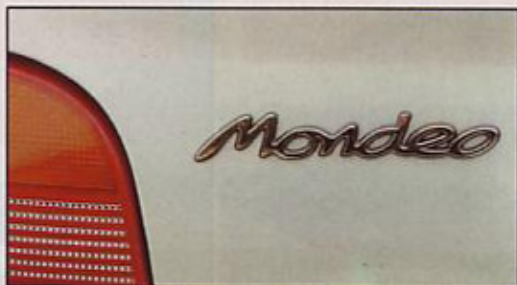


Test:

FORD MONDEO  
1,8i - 16V GHIA



# V IMENU SVETA

Pri Fordu naredijo šest milijonov avtomobilov na leto; včasih nekaj več, včasih nekaj manj. Avtomobili niso zamaški, in kdor to ve, razume, kar je treba razumeti. Mondeo je zdaj najnovejši ford: rojen v Evropi in namenjen vsemu svetu. Kdor to razume, ta ve, kar je treba vedeti: mondeo je "the global car".

Globalnost avtomobila ali globalnost sveta? Svetovnost ali svetovljanstvo? Same svete zadeve, pravijo tisti, ki hočejo biti med prvimi na svetu!

Ford mondeo ni prvi, ki hoče biti svetovljanski: ima pa velike možnosti, da bo iz Evrope prodril tudi na ameriška, avstralska in še na katera tla. O tem sem že pisal (Vozili smo ford mondeo, AM 5/1993) in ne bom več obširno ponavljal. Velja pa, morebiti obzirno namigniti, da avtomobilski svet ravno

zdajle ni najbolj pripravljen na svetovljanske podvige. In če bo podvig uspel, bo slava pač toliko večja.

Iz Kölna je slišati: novi ford, nova razmerja v srednjem razredu! Pri tem mislijo predvsem na obliko in tehnologijo. In na varnost! Varnost, dragi moji, je ta hip magnet za kupce. Kdor nima avta z ojačanima bokoma, s samozategovalnimi varnostnimi pasovi, z ABS in z vsaj eno zračno vrečo, ta je za luno, če že ne za svetom. In ford

mondeo, lepo prosim, vse to ima!

Oblike varnost prav nič ne kviri. In oblika je res mišljena za vse okuse sveta: nemško fordovska, japonsko zaobljena, ameriško bahaška. Predvsem prednja šipa je močno nagnjena in če ne drugam, bo na kolena pred prednjima sedežema poletno sonce močno žgalo. Detalji so "čisti", žarometa in maska med njima so nizki, zadek je privzdignjen in luči na njem so dokaj pičle. A dobro svetijo.

Potniškemu prostoru so namenili tako imenovani "Cab-Forward-Design", kar pomeni - ob prečno nameščenem motorju in nasploh obetavni prostorski ekonomiji - razmeroma ugodno notranjo dolžino. A na zadnji klopi vseeno ni tako, da bi se človek igrakal s prostornostjo.

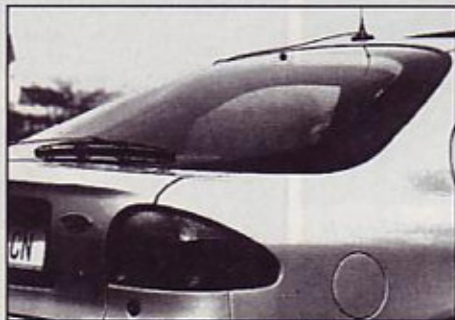
Testni mondeo je zvezda programa: kot kombi-limuzina ponuja sredino med limuzino in kombijem, ki sta prav tako na voljo, z 1,8-litrskim štirivaljnikom se razglaša za načrtovano najmnostičnejše motorizirani mondeo (kljub manjšim,

večjim in dizelskim motorjem), oprema ghia pa poskrbi za vso dodatno bleščavo. Ne le glede kolesnih platišč, tudi pri elektrifikaciji oken in ogledal, pri finih tekstilnih prevlekah in oblogah, pri popolnosti armaturne plošče (živijo, BMW, kako si kaj?) in pri drugih nadržnostih, ki so s paketom ghia vred pri Fordu (na primer pri scorpionu) že dolgo v navadi.

Preveč imenitnosti hkrati pa načeloma ni dobro in ko so mondeu gladili notranje poteze,



Eleganca prednjih luči



Skladnost stekla, pločevine in plastike



Motor po meri avta



niso upoštevali vseh kupčevih želja. Tako so stikala na vratih silno imenitna, predali pod njimi pa komaj še omembe vredni. Tudi žleb za svinčnik ali drugačno pisalo je realno pripravno pri rokah, ampak tam bi bilo moč vtisniti še dosti uporabnejše drobnarijsko odlagališče. In kdor si bo omislil zračno vrečo tudi pred desnim prednjim sedežem, ta bo v tolažbo dobil le še predal pod njim.

Kombijevsko-limuzinska zadnja šipa je orjaška, ampak

zaradi tega pogled skozi, tik za zadek, ni nič boljši. Je pa dobro, da se vrata s to šipo vred

*Stikala na vratih so silno imenitna, predali pod njimi pa komaj še omembe vredni.*

odpirajo skoraj povsem do prtjažniških tal in da je prtjažnik postopoma povečljiv. Tako vam

pravcatega kombija, če ne vozite s seboj čisto vsega, kar imate, sploh ni treba kupiti.

Če mondeu odpustiš, da ima ključ, ki trga žepe, da se vrata odklepajo z desnim, zaklepajo pa z levim zasukom, da šip v zadnjih bočnih vratih ni moč pogrezniti več kot le do polovice, da so izrezi vrat dosti manjši od njihove zunanje podobe, da sta sedalni površini prednjih sedežev prekratki, da je stikalo varnostnih utripalk nad volanskim obročem slabo vid-

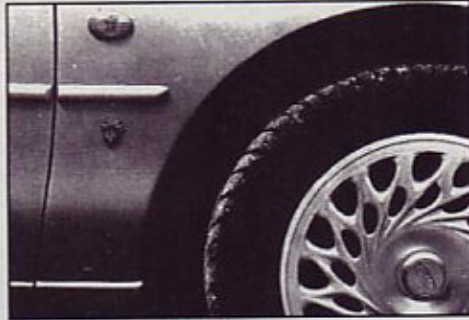
no in težko dosegljivo in, da prvi občutek ob prvem sedenju v tem avtu streže z notranjo "napolnjenostjo" vozila (sicer sproščnemu sedenju navkljub), je večina največjih zamer že mimo.

Kajti volanski obroč in prednja seda je moč zelo prilagodljivo nastavljati, pokrov goriva in prtjažnika je moč sprožiti z vozniskega sedeža, armaturna plošča je pregledna, zvočna izolacija je temeljita, oprema - šteto vse, kar mondeo ghia ima in ponuja - pa svetovljansko bogata.

Fordu je uspelo spretno skriti, da je pri razvoju skrbno pazil na stroške. In da so pri novi zasnovi uporabili že marsikaterega od prej znanih Fordovih avtomobilskih delov ali sklopov. Tudi motor iz družine "zeta". Ta motor namreč ni več povsem nov, je pa moderen: z dvema odličnima gredema, s šestnajstimi ventili nad štirimi valji in z odlično lastnostjo, da se temu ford brezhibno prileže. Ni niti premočan niti prešibak; niti



Kokpit po meri človeka



Oprema po meri avta



Vrata do tal, velika polica, deljiva zadnja klop



Majhna stikala, orjaški zvočnik

preveč uglajen niti presurov, niti briljantno varčen, a tudi ne preveč zapravljaški. Seveda si za mondeo omislite lahko tudi 1,6- in 2,0-litrski agregat, ali pa počakata celo na znatno močnejši V6, pravcate potrebe po tem pa v resnici ni. Krivulja navora je pri motorju 1,8i dovolj ugodna, krivulja moči dovolj strma, vžig je brezhiben in prožnost - v partnerstvu z menjalnikom - je kos tudi večjim

*Prednja šipa je močno nag-njena in če ne drugam, bo na kolena pred prednjima sedežema poletno sonce močno žgalo*

obtežbam vozila. Mondeo 1,8i je po motorji plati eden najbolje "uravnoveženih" avtomobilov, kar sem jih vozil zadnje čase. Nekaj podobnega, a za spoznanje glasnejšega, sem srečal le še v mazdi 626 - z enako velikim strojem.

Ampak najboljši del mondea je šele zdajle na vrsti: to je pod-

*Avtomobile s petimi vrati imam zelo rada. Še posebej, če so tako elegantni, kot mondeo. Za družino je kot naročen: zlahka si ga predstavljam napolnjenega z vsemi pripomočki za taborjenje ob morju.*



*Saša*

vozje. Mondeo je naslednik si-erre, teh so izdelali skoraj tri milijone, zdaj pa, adijo, zadnji pogon! Mondeo ženeta prednji kolesi, na ostrih ovinkih jima to sicer ne uspeva vedno najbolje, ampak zdrsanje gume na vozišču je dosti prej izjema kot pa mondeoovo pravilo. Če ne gre ravno za štirikolesni pogon (in pri testnem avtu ni bil takšen), bi mondeoovo podvozje lahko prištel tudi k dobri velikoserijski konfekciji. Toda s pripombo: da so pomožni okvirji in vodila, vzmetenje in blaženje, voznikov "stik" z voziščem in lahkotnost vodenja zelo pose-rečno simbojizirani in da ostanejo za slabšo oceno le

karoserijski stresi na račun zelo kratkih gub pod kolesi ter na pregrevanje preobčutljive zavore.

Naše meritve dokazujejo, da je ford mondeo 1,8i 16V hiter in živahen avtomobil; da je poraba goriva pri tem avtu - v razponu od nekaj manj kot 10 in nekaj več kot 12 litrov še znosna, ne pa vzorno varčna za ta avtomobilski razred; in, da smo - glede zavor - preskušali že tudi boljše avtomobile.

Naši občutki pričajo, da je udobja dovolj, da je sožitje voznika in tega mondea hitro priučljivo ter potem prijazno in, da je tudi vse drugo pri tem avtu - s končno obdelavo vred - vredno poti na svetovne trge.



• • •  
In tako je jasno: mondeo ima v imenu sveta velike možnosti. Ford v imenu mondea, prav tako. Naslednji Fordov "global car" bo scorio. Tako pravi logika.

Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 80,6 x 88,0 mm - gibna prostornina 1796 kubikov - kompresija 10,0:1 - največja moč 82, kW (115 KM) pri 3750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,8 m/s - specifična moč 45,6 kW (64,0 KM)/liter - največji navor 153 Nm pri 3750/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig - vodno hlajenje, 6,6 litra - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V 48 Ah - alternator 1260 W - uravnjavani izpušni katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj pogarja prednji kolesi - enokoltna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,417; II. 2,136; III. 1,448; IV. 1,028; V. 0,767; vzvratna 3,460; diferencial 4,060 - platišča 5 1/2 x 14 - gume 195/60 HR 14 (continental), katalni obseg 1,79 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 34,5 km/h

**Voz in obese:** kombi-limuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah - spredaj vzmetni nogi, trilateralna prečna vodila, stabilizator - zadaj vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožna zavore, spredaj kolotne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, prestava 14,27:1, 3,1 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4481 mm - širina 1794 mm - višina 1424 mm - medosna razdalja 2704 mm - kolatek spredaj 1503 mm, zadaj 1487 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1580 mm - širina (kopalci) spredaj 1380 mm, zadaj 1360 mm - višina (nad sedežem) spredaj 940 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1090 mm, zadnja klop 820-620 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (norma) 470/1300 litrov - posada za gorivo 61,5 litra

**Teže:** prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna teža 1775 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 195 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,0 s - poraba goriva (ECE): 5,4/6,8/10,9 litra neosvinčene bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
199 km/h (V. prestava)

## Pospeški:

0 - 60 km/h	5,0 s
0 - 80 km/h	7,5 s
0 - 100 km/h	11,2 s
0 - 120 km/h	16,0 s
0 - 140 km/h	24,2 s
0 - 160 km/h	34,0 s

1000 m z mesta:  
33,2 s (158 km/h)

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	35,2 s (154 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	40,7 s (133 km/h)

Meritve s samodejnim menjalnikom ni mogoča

**Zavorna pot:**  
od 150 km/h 48,9 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na:	resnično:
60	57,6
80	78,0
100	96,7
120	116,6

**Poraba goriva:**

testno povprečje:  
11,0 litra/100 km

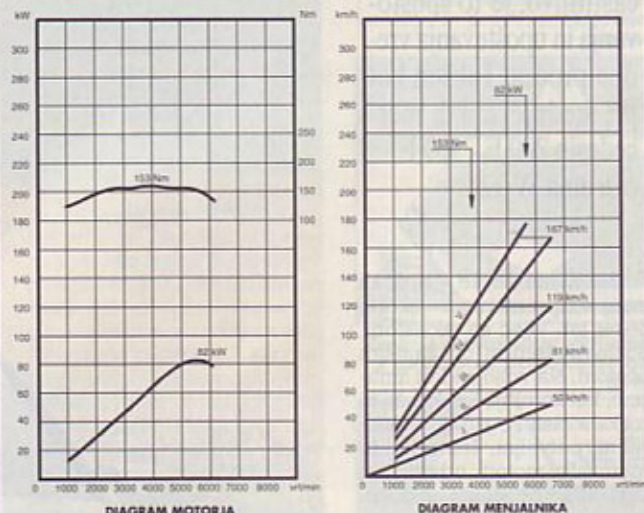


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- oblika in zasnova
- oprema in izdelava
- motor, menjalnik, zmogljivosti
- voznikov "stik" z vozilom
- podvozje
- udobje v celem

## Grajamo

- skromni drobnarijski predali
- preveč "japonskih trikovi"
- prostornost zadaj
- pregrevanje zavore
- trakcija (v mejnih okoliščinah)
- poraba goriva

## Cena

DEM 42.000,00 (plačljivo v tolarski protivrednosti)  
(Summit Motors, Ljubljana)

## Končna ocena

Ford mondeo 1,8i-16V ghia je nedvomno eden najboljših fardov zadnjega časa. Ne le po merah, tudi z vsem drugim - od zasnove do drobnih fines - je prerasel siero in se približal scorpionu, z uglasjenostjo in skladnostjo pa je celo boljši od njega. Čeprav še vedno "konfekcijski" avtomobil je mondeo - ravno s tem motorjem in menjalnikom, še posebej pa z opremo ghia - odlična priložnost za tiste, ki jih pri avtomobilih razveseljuje sproščenost in dobro počutje. Brez izzivalno vrhunskih zmogljivosti.