



Veliko...

Na področju dizelskih motorjev so Forda tekmeči nedvomno prehitevali. Vse do danes!



Materiali v notranjosti so kakovostni, barvne kombinacije pazljivo izbrane, zavidljivo visoka pa je tudi raven končne izdelave.

Klasičen neposredni vbrizg, na katerega so dolgo, morda predolgo prisegali, se pač ni več mogel enakovredno kosati s tehnologijo skupnega voda. Torej so se je, lahko bi zapisali končno, lotili tudi sami. Tako danes na področju dizelskih motorjev pri Fordu zasledimo dve oznaki, in sicer TDDi (neposredni vbrizg) ter TDCi (skupni vod). Slednja oznaka, skupaj z rdeče obarvanima C in I, obenem predstavlja tudi najmočnejši dizelski motor v Mondeu.

Nič pretresljivega, bi lahko rekli. Rdeče obarvanih črk smo pri dizelskih motorjih že dolgo vajeni, oznaka pa je povsem logična in tudi pričakovana. Toda kar tako le ne moremo mimo novinca. Osnovni tehnični podatki (prostornina, vrtina in gib, število ventilov ...) namigujejo, da so ga razvili iz že obstoječega motorja (TDDi), čeprav pri Fordu zatrjujejo, da je povsem nov. Sicer pa to sploh ni pomembno. Mnogo bolj navdušujejo podatki o moči in navoru: 95 kW/130 KM in kar 330 Nm. V tovarniških materialih pa je mogoče prebrati, da s pomočjo »overboosta« za kratek čas iz njega lahko iztisnete celo 350 Nm. Uuuuavvv, to so pa že zelo lepe številke.

Toda Mondeo vas bo presenetil tudi z drugimi stvarmi. Če si ga omislite v karavanski različici, vas bo zagotovo navdušil prostor. Pa ne le prtljažni! Poleg tega boste presenečeni tudi nad materiali in barvnimi kombinacijami, dobrima prednjima sedežema, ki sta izdatno nastavljiva, prav takšnim volanskim obročem, odlično le-

go, dobrim menjalnikom in nenazadnje nad komunikativno mehaniko, ki vam v vsakem trenutku vrača informacije o dogajanju pod kolesi. Toda pogrešali smo potovalni računalnik, bralne lučke nad zadnjo klopjo, pregradno mrežo v prtljažnem prostoru, samodejni menjalnik, ki si ga v kombinaciji s tem motorjem sploh ni mogoče omisliti, in predvsem ESP oziroma vsaj TC (traction control). Slednjega si je v Mondeu 2.0 TDCi s spiska doplačil sicer mogoče omisliti od letošnjega avgusta dalje - verjemite, ne bo vam žal denarja zanj.

S kakšno zalogo moči se lahko poigravate med vožnjo, namreč ob speljevanjih ne boste zaznali. Prej nasprotno! Motor je v najnižjem območju vrtljajev povsem nesuveren in zahteva od voznika precej dodatnega plina, sicer »umre«. V trenutku, ko mu na pomoč priskoči turbinski polnilnik, pa skoraj dobesedno podivja. Če ne na suhi, to zagotovo ugotovite na mokri, oziroma spolzki podlagi. Tudi v tretji prestavi se namreč pogonska kolesa še ne umirijo. No, po zaslugi dobrega podvozja in volanskega mehanizma vsaj z obvladovanjem Mondea takrat nimate večjih težav. Vseeno pa velja, da brez dodatka ESP zahteva od voznika kar nekaj občutka in znanja.

Ampak končne ocene Mondea 2.0 TDCi Karavan so kljub temu zelo visoke. Že zato, ker je v njem nekaterih stvari resnično veliko. Na primer: prostora, moči, navora ...

Matevž Korošec

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 4-valjni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1998 cm³ - največja moč 96 kW (130 KM) pri 4000/min - največji navor 330 Nm pri 1800/min - motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 V

Mere in masa: dolžina 4804 mm - širina 1812 mm - višina 1441 mm - medosna razdalja 2754 mm - rajdni krog 11,6 m - prtljažnik (normno) 540-1700 l - posoda za gorivo 58,5 l - prazno vozilo 1480 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,2 s - poraba goriva (ECE) 8,2/4,8/6,0 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:		Poraba goriva (l/100 km):	
0-100 km/h:	10,1 s	Testno povprečje	7,3
1000 m z mesta:	31,9 s	Najmanjše povprečje	7,0
Prožnost: (162 km/h)			
50-90 km/h (IV.):		7,7 s	
Največja hitrost:		210 km/h (V. prestava)	
Trušč v notranjosti (pri 90 km/h):			
Prestava	III.	IV.	V.
(dB)	65	62	61
Napake med testom: - brez napak			

KONČNA OCENA

Mondeo je že ob svojem prihodu na številnih testih dokazoval, da je zelo dober avtomobil. Manjkal mu je pravzaprav le dovolj sodoben dizelski motor, ki ga je zdaj končno tudi dobil. Žal pa si v kombinaciji z njim ni mogoče omisliti samodejnega menjalnika, potovalnega računalnika in TC-ja, kar bodo morda nekateri zagotovo pogrešali.

➔ motor	➔ med speljevanji je motor izredno neodločen
➔ prostornost	➔ ni potovalnega računalnika
➔ prednja sedeža	➔ ni pregradne mreže
➔ vodljivost in lega na cesti	➔ ni samodejnega menjalnika
➔ materiali v notranjosti	

CENE (Summit Motors)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.512.465
TESTNO VOZILO:	6.048.648