



LJ 31-32A

# TEŽA SLAVE

Res je. Na vrh priti ni lahko. A modreci pravijo, da je še težje tam ostati in sloves upravičiti. Ford mondeo je danes prav v tem položaju in ni mu lahko.

Ford mondeo je, na svojo srečo, že od same predstavitve znal s tremi karoserijskimi različicami in štirimi motorji zadovoljiti želje marsikaterega kupca. Testni mondeo je do nedavnega, ko so pri Fordu predstavili mondeo V6 (glej AM 15/94), predstavljal vrh ponudbe, pa naj gre za motor ali za opremo. Ghia je namreč že lep čas rezervirana oznaka za najprestižnejše opremljene forde. Pri mondeu to pomeni osrednjo ključavnico, električen pomik vseh šip in zunanjih ogledal, prednji meglenki, sončno

streho, brisalnik zadnje šipe, zračno blazino za voznika, ogrevanje prednje šipe, po višini nastavljiv voznikov sedež, v ledjih nastavljiva prednja sedeža ter splošen preskus ("check control") na armaturni plošči. Vse naštetu pomeni piko na i prijetnemu počutju med vožnjo, ki ga zagotavljajo dobri, lepo oblaženi, a preširoki sedeži, mehka, za spoznanje nenatančna prestavna ročica, prijeten in ravno prav trdo servoojačan volanski obroč, pregledni merilniki na polni, prav nič pusti armaturni plošči, logično raz-



Armaturna plošča: zaobljena in z vsemi potrebnimi merilniki



Motor: eden boljših znamke Ford



Prtljažnik: zlahka dostopen...





...in povečljiv v notranjost



Ghia: tudi pranje žarometov, meglenke in bočni emblem



porejena in dobro vidna stikala (tudi tisti ob volanskem obroču, ki sta povsem drugačni kot pri drugih fordih, a čisto fordovsko visoko nameščeni), solidna prostornost potniškega prostora in njegova natančna obdelava, dobro prezračevanje in gretje in s tem v zvezi velike reže za zrak in končno tudi veliko predalov in predalčkov za najrazličnejše drobnarije, čeprav tisti za pločevinke svojega dela ne zna dobro opravljati.

Morda delam komu krivico, ampak mondeo se mi je ves čas zdel izrazito angleški avtomobil. To velja predvsem za njegovo notranjost, pri testnem avtomobilu pa je to veljalo tudi za karoserijsko različico. Štirivratna limuzina deluje tako umirjeno, klasično in gentlemano, da je naziv "Anglež" po mojem mnenju popolnoma ustrezen. Če se le navadite na izrazito zaobljeno karoserijo, bo svoje k "otoškemu" vtisu dodal še tih, varčen in zmogljiv motor.

Zanj so značilni še štiriventilska tehnika v glavi, zmerno dolgi batni gibi, dobra odzivnost na pedal za plin in predvsem velik navor, ki daje med vožnjo celo vtis, da je menjalnik zelo na kratko izračunan. Kdor natančneje spremlja rezultate naših meritev, bo opazil izjemno kratke čase in razmerno velike hitrosti pri meritvah prožnosti, zanimivo pa je, da se je prej kot po tisoč metrih pri merjenju prožnosti v četrti prestavi hitrost toliko povečala, da je morala elektronika izklopiti vžig. Tako je mondeo 2.0 tudi v četrti in celo v peti prestavi izjemno živahen, motor pa se brez večjega upiranja z lahkoto zavrti do 6600 motornih vrtljajev, kjer jih elektronika ustavi.

Če je voznik zmeren na pedalu za plin, je lahko "domet" mondea pri skoraj dvanjšestdesetlitrski posodi čez šeststo kilometrov tudi pri hitri vožnji po avtocestah. Kombinacija motor-menjalnik-karoserija se je v tem

primeru zelo dobro posrečila. Vse skupaj sloni na zanesljivem in udobnem podvožju, ki omogoča odlično vodljivost pri zmernih in rahlo povišanih hitrostih divjanjem v ovinke pa mondeo tako ali tako ni namenjen. Kljub temu je dobro vedeti, da v primeru, ko voznik v ovinku iz kateregakoli razloga z velike hitrosti zavre, postane zadek hiter, hitrejši od ostalega avtomobila, nemiren, a v takšnih mejah, da je zlahka nadzorljiv tudi po zaslugi neposrednega volana. Seveda takšne igrice zahtevajo nekaj prehodne vaje, da bi na premieri igralci ne razočarali. Zavore, tudi če nimajo dodanega sistema ABS, bodo mondeo dolgo varno ustavljale, le izjemno pregrete začnejo malce popuščati.

*Mondeu naziv "Anglež" po mojem mnenju prav lepo pristoji.*

Mondeo limuzina se od mondea kombilimuzine le malenkostno razlikuje, saj gre le za razliko v prtljažnem pokrovu (ki je pri limuzini povsem ločen od zadnje šipe) in v obliki zadnjih luči. Kljub temu je tudi prtljažnik limuzine lahko uporaben, saj je po zaslugi zgibljive zadnje klopi povečljiv, kar omogoča prevažanje daljšega tovora, pokrov prtljažnika pa se odpira vse do zadnjega odbijača, kar olajšuje nalaganje težjih bremen vanj. S svojimi osnovnimi 480 litri je prtljažnik že kar velik in ustrežljiv tudi družinskim zahtevam.

Naj gre za družino ali poslovneža, mlade ali starejše, mondeo je pač obremenjen s slavo. To pa je breme, ki ga je zelo težko nositi. Pa vendar bi si ga marsikdo želel.



Tekst: VINKO KERNČ  
Foto: TOMI LOMBAR

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib 84,8 x 88,0 mm - gibna prostornina 1988 kubikov - kompresija 10:1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 6000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 17,6 m/s - specifična moč 50,1 kW/liter (68,4 KM/liter) - največji navor 180 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska večtačkovni vbrizg in vžig (EECIV+edis) - vodno hlajenje 6,6 litrov - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 90 A - uravnnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,230; II. 2,140; III. 1,480; IV. 1,110; V. 0,854; vzvratna 3,460; diferencial 4,060 - platišča 6J x 14 - gume 185/65 R 14 Q, kotalni obseg 1,87 m

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,31 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetni nogi, dvojna trikotna prečna vodila in vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolturne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zabato levijsko, servo, 3,1 zavrtljajva od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4480 mm - širina 1750 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2705 mm - kolotek spredaj 1505 mm, zadaj 1485 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1620 mm - širina (kolokoli) spredaj 1390 mm, zadaj 1370 mm - višina (nad sedežem) spredaj 870-930 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1110 mm, zadnja klopa 810-610 mm - premer volanskega obroča 375 mm - pri ljažnik (nominal) 480 litrov - posoda za gorivo 61,5 litra

**Teže:** prazna vozila 1235 kg - dovoljena skupna teža 1750 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 625 kg - dovoljena obtežba 75 kg strehe

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 204 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,7 s - poraba goriva (ECE): 6,3/7,8/11,2 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



**Naše meritve**  
**Največja hitrost:**  
202 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**  
0- 60 km/h 4,9 s  
0- 80 km/h 7,3 s  
0-100 km/h 10,8 s  
0-120 km/h 15,1 s  
0-140 km/h 21,3 s  
0-160 km/h 30,2 s

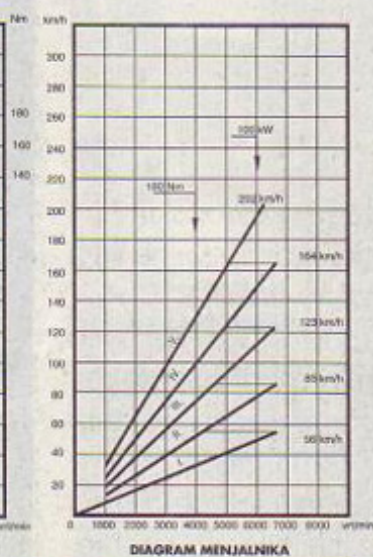
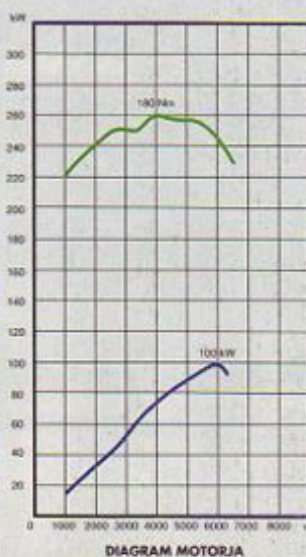
1000 m z mesta:  
32,3 s (163 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV.):  
32,3 s (165 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.):  
37,2 s (150 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 100 km/h: 54,3 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**  
kazalec na resnično  
60 58,8 km/h  
80 78,5 km/h  
100 97,9 km/h  
120 117,1 km/h

**Poraba goriva:**  
testno povprečje  
12,9 litra/100 km



## Hvalimo

- počutje med vožnjo
- prijetno upravljanje
- odlična vodljivost
- dobra osvetlitev notranjosti
- prožnost motorja
- materiali v notranjosti

## Grajamo

- preširoki sedeži
- prekratka naslonjala za roke
- odpiranje zadnjih bočnih šip te do polovice
- premajhna zunanja ogledala

**Cena** DEM 45.000  
(Summit Motors, Ljubljana)

## Končna ocena

Ford mondeo 2.0i 16V ghia je posrečena kombinacija motorja, menjalnika, karoserije in opreme. Je dobra izbira za vsakogar, komur je všeč vpliv japonske oblikovalske šole, angleška notranjost ter nemški motor in natančna izdelava. Zasnovan in izdelan je po vseh sodobnih merilih kakovosti, zato naslov Avta leta ni iz trte izviti.