Konservativnež

Iz slovarja tujk: oseba konservativnih nazorov, ki stremi za ohranjanjem starih običajev; nasprotnik napredka, vsega novega in sprememb.

Uh, zelo ostra definicija, a delno za tale avtomobil vseeno velja.

besedilo: **Vinko Kernc** ▪ foto: **Aleš Pavletič**

Ne velja: niti Mondeo niti katerikoli drug avtomobil ni oseba. Čeprav jih tule naslavljamo z veliko začetnico.

Ne velja: testni Mondeo je imel učinkovite sledljive žarometе; sicer niso bili ksenonski, so pa na dva načina pomagali osvetljevati v ovinkih: z vrtljivimi zasenčenimi žarometi in s prižiganjem posamične meglenke.

Ne velja: Mondeo je že po zasnovi sodoben avtomobil – zgrajen tako, da izpolni najstrožje ekološke in varnostne zahteve, oboje pa je v tem trenutku na prvem mestu pri splošnem vrednotenju (novih) avtomobilov.

Velja: z izjemo zgoraj omenjenega je testni Mondeo precej skop z opremo, s tiste vrste (najsodobnejšo) opremo, ki jo sicer srečujemo pri njegovih tekmecih. Nima pametnega ključa – gumb za zagon motorja je bolj za vtis kot zaradi uporabnosti – ko enkrat voznik najde ključ, da odklene avtomobil, je vseeno, ali ga vtakne še v ključavnico za zagon; ogledalci v senčnikih sta osvetljeni, a je lučki treba prižgati ročno – ne spomnimo se, kdaj smo kaj takega nazadnje videli; nima niti najpreprostejšega parkirnega pomagala (PDC), kaj šele pametne različice za samodejno bočno parkiranje; nima opozorila za nenadzorovano menjanje prometnega pasu; nima nobenega aktivnega sistema za opozarjanje pred naletom; nima radarskega tempomata; nima niti električne vtičnice v prtljažniku. In ne nazadnje: ima popolnoma običajen bencinski motor, ki tehnično ni nikakršen 'trendseter'. In pozor: oznaka opreme je Titanium X, kar se sliši precej obetavno ...

Če se tole bere preveč kritično, ni bilo namerno. Pravzaprav takle Mondeo (ko/če si s seznama doplačate najnujnejše) bolj navduši kot ne. V poplavi danes tako priljubljenih turbodizlov so bencinarji vse bolj nezaželeni; tale Mondeo je dokazal, da po krivici. Okej, motor z uporabniškega zornega kota ni nič posebnega, menda je (z istega vidika!) povsem enak kot pred 15 leti v prvih Mondeih. A poskusite! Ob vseh omenjenih (turbo)dizlih smo že pozabili, kako prijazni so lahko bencinski stroji: s tihim in mirnim tekom. Njegovi njutonmetri se sicer ne morejo kosati s turbodizelskimi, so pa lepše razporejeni skozi delovno območje, ki je za okroglo polovico večje, in ko se voznik navadi na drugačen značaj, bo s tem motorjem zadovoljen. Pri 2.000 vrtljajih v četrti prestavi se pelje 55 kilometrov na uro (po merilniku), pa pri dodanem plinu lepo pospešuje. Pri 2.000 vrtljajih v peti (zadnji!) prestavi se pelje 70 kilometrov na uro, pa pri dodanem plinu – povsem spodobno pospešuje.

Pravzaprav ima v primerjavi s turbodizli le eno slabost. Potovalni računalnik sicer trdi, da motor pri 2.800 vrtljajih v peti prestavi (100 kilometrov na uro) porabi povprečno 6,8 litra na 100 kilometrov (pri 130 že 9, pri 160 pa celo 11 litrov na 100 kilometrov), kar daje misliti, da zmore porabiti malo goriva, se je pa naše testno povprečje dvignilo na kar nesramno vrednost – na 12,2 litra na 100 kilometrov. Če bi slog vožnje prilagodili značaju motorja, bi nam sicer uspelo vrednost nekoliko zmanjšati, a nekaj grenkobe vseeno ostaja. Tudi do 15 litrov na 100 kilometrov se nam je dvignila poraba na krajšem odseku.

Tudi pri tem Mondeu še vedno velja, da oblika notranjosti precej zaostaja za dinamično zunanjo pojavo, a se da vseeno v njem lepo 'živeti'. Sedeži (usnje in alkantara) že na pogled veliko obljubljajo in so tudi v praksi udobni ter prijetni, še vedno je Mondeova vodljivost za vzor (čeprav že dolgo ne več v tolikšni meri kot ob predstavitvi prvega Mondea), še vedno je (ročni) menjalnik eden boljših, ko gre za povratno informacijo s prestavne ročice, in še vedno je prostornost pohvalna – od voznikovega delovnega prostora pa do prtljažnika.

Konservativnost se zato zdi na mestu: Mondeo stavi na vrednote, ki jih je sam postavil pred poldrugim desetletjem, prinaša pa (vsaj takole motoriziran in opremljen) ravno dovolj napredka, da nekako hodi v koraku s tekmeci.

Ni pa seveda nujno kupiti natanko takšnega.

"Pri 2.000 vrtljajih v peti (zadnji!) prestavi se pelje 70 kilometrov na uro, pa pri dodanem plinu povsem spodobno pospešuje."

I Ford Mondeo 2.0i Titanium X

Ford Mondeo 2.0i Titanium X

Cena osnovnega modela:	26.440 EUR
Cena testnega vozila:	27.830 EUR

NAŠE MERITVE
T = 26 °C / p = 1.040 mbar / rel. vl. = 51 % / Stanje kilometrskega števca: 4.649 km

POSPEŠKI	
0–100 km/h:	10,2 s
402 m z mesta:	17,2 s (134 km/h)
1.000 m z mesta:	31,6 s (166 km/h)
PROŽNOST	
50–90 km/h (IV.):	13,3 s
80–120 km/h (V.):	20,0 s
NAJVEČJA HITROST	210 km/h (V. prestava)
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	39,2 m (AM meja 39 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	12,2 l/100 km

NAPAKE MED TESTOM
občasno ena izmed žarnic v žarometih ni svetila

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni – 4-taktni – vrstni – bencinski – gibna prostornina 1.999 cm³ – največja moč 107 kW (145 KM) pri 6.000/min – največji navor 185 Nm pri 4.500/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi – 5-stopenjski ročni menjalnik – gume 215/55 R 16 V (Goodyear Excelence).
Mase: prazno vozilo 1.416 kg – dovoljena skupna masa 2.090 kg.
Mere: dolžina 4,778 mm – širina 1.886 mm – višina 1.500 mm – prtljažnik 540–1.460 l – posoda za gorivo 70 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h – pospešek 0–100 km/h 9,9 s – poraba goriva (ECE) 11,2/6,0/7,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO
- ▲ videz zunanjosti
- ▲ vodljivost
- ▲ sedeža
- ▲ prostornost
- ▲ brez vrtljivega pokrovčka za gorivo
- ▲ prožnost motorja
- ▲ tih in miren tek motorja
- ▲ avdiosistem

- ▼ videz notranjosti
- ▼ zapleten informacijski sistem
- ▼ manjka veliko opreme
- ▼ šipi v zadnji vratih se spustita le za tri četrtine
- ▼ poraba

Končna ocena

Ne ognite se (tega) bencinskega motorja a priori. Poskusite; tako tiho in mirno verjetno še dolgo ne bo tekel noben turbodizel, prožen je dovolj (treba se je privaditi na njegov značaj), le požrešen je lahko precej. Sicer pa je Mondeo še vedno zelo dober družinski avtomobil.