



Otrok

Gee in Urana?

Titan? Kamnik! He, he, bodimo malo bolj izvirni; bajeslovni uporni velikani iz grške mitologije, ki so pri Zeusu padli v nemilost? Morda siva kovina z atomsko maso 47,90, zaporedna številka 22?

Ali le oznaka opreme pri Fordovem Mondeu?

Lahko bi mu nadeli dodatek Ghia, kot so to počeli še nedavno, pa so izbrali grški Titanium in ker še ni bilo dovolj učeno, je dobil še veliki iks. V bistvu pa gre 'le' za Mondea, ki je zunaj in znotraj športno agresiven, ustrezno nasajen in na voljo le z dvema motorjema.

Resnica je, kot vedno, nekje med optimizmom in pesimizmom. Ne na sredini; tokrat, v primeru tega Mondea, je resnica bliže optimističnemu načinu razmišljanja. Veste, Mondeo je bil, ne glede na čustva, vedno, od svojega začetka, prekleto dober avtomobil. Tehnično. Najprej je bil sicer precej neprepričljiv z videzom, premalo izrazit, a je z leti nadoknadil tudi to in tak, kot Titanium X, je tiste sorte avtomobil, ki zmore prepričati precej različne ljudi.

Zakaj? Večina raziskav, zakaj se nekdo odloči za nek avtomobil, trdi, da je to v veliki meri nje-

gov videz. In tale Mondeo je zdaj zelo prepričljiv. Črn. Z jasnimi, ostrimi potezami. Športen. Nizek. Čvrsto na tleh. Huh. Tesen tekmeč hišnemu Esteju. In znotraj: črnina, krom, usnje, semiš, oprema, vključno s 5-stopenjskim hlajenjem sedežev, z nasploh odličnimi materiali (tudi plastika), z vrhunskim avdiosistemom in z že na oko kompaktno, zaupljivo notranjostjo. Ko sedite vanj, se nehote lahko vprašate: zakaj Volvo, če pa je lahko (za manj denarja) Titanium.

Razlogov je še nekaj. Sedeži, na primer, se zdijo ena boljših vmesnih poti med športnostjo in ergonomijo udobja. Sledi tisto, s čimer prepričuje Mondeo že vse od svojega rojstva: voznost. Odličen, natančen, zelo neposreden volan, pa vedno zanesljivo podvozje. Eno z drugim daje odličen povraten občutek, saj voznik vedno razume, kaj se dogaja pod kolesi, in zmore precej natančno oceniti, kje je fizikalna meja. In ta



je pri Mondeu nasploh, pri takole športno vzmetenem in blaženem (paket Titanium X) pa še posebej precej daleč. Avtomobil, s katerim lahko mirno izzovete marsikatero dosti bolj športno ime. Ali srce.

Seveda le s podvozjem (razen po klancu navzdol) ne morete biti konkurenčni, zato Titanium X ponuja tudi pogonsko mehaniko. Najprej motor: z 2,2 litroma prostornine in s sodobnim načinom vbrizga (skupni vod) že s papirja kar nekaj obljublja, praksa pa pokaže, da je v tem trenutku med podobnimi precej visoko - če že

»Športen. Nizek. Čvrsto na tleh. Huh. Tesen tekmeč hišnemu Esteju.«

ne čisto na vrhu. Poslušen je namreč od 1000 do 4500 vrtljajev, v vseh šestih prestavah. Vleče tudi pod 1000, recimo če vztrajate v šesti prestavi pri 50 kilometrih na uro; ne sicer zagnano, a vleče. Pusti se vrteti tudi nad 4500, čeprav kmalu ugotovite, da s tem pravzaprav ničesar ne dobite, razen morda kak liter porabe več.

Ampak, kot rečeno, med 1000 in 4500. Skoraj nezaznavna turboluknja, pa vedno na voljo vozniku. Z majhno opombo: v spodnji polovici delovnega področja s skoraj dirkaškim navorom, v zgornji polovici z 'le' dobro močjo. Ja, njegov navor sodi razred više, kot njegova moč.

Malce je treba potrpeti le v hladnem jutru, ko motor zahteva precej dolgo predgretje, a je potem takoj pripravljen na naloge brez upiranja v prvih minutah, kot nekateri tekmeči. Potem ga je seveda že zaradi daljše življenjske dobe pametno ogreti in nato lahko sledijo - užitki. Zaradi moči je car avtomobilskih cest, z navo-rom ponuja vrhunske užitke na zaviti alpski cesti. Brez naporov, brez siljenja v visoke vrtljaje in z roko v roki z enim najboljših ročnih menjal-



▲ Sedeži: usnje, semiš, zračenje in gretje.



▲ Sredinska konzola: pet področij - po svojih nalogah in po svojem videzu.



▲ Merilniki: s športnim pridihom in odlično berljiv.

nerodni, vas bo jezil ne ravno majhen rajdni krog. Če ste majhni, si desnega zunanega ogledala ne boste mogli dobro nastaviti. Če ste pedantnej, vas bo motilo tipalo za dež, ki v dežju deluje tako tako, potem pa v garaži brisalniki znorijo. Če ste dizajner ali estet, vas volanski obroč nedvomno ne bo navdušil, še manj pa sredinska konzola, kjer njenih pet smiselno razdeljenih področij predstavlja tudi pet med seboj precej različnih oblikovalskih slogov. In kar je pravzaprav edino zares nerodna situacija: ko zapade dež, se prične znotraj prav nesramno rositi. In nasploh njegova kli-

matska naprava s svojim delovanjem ni dober primer sodobne avtomobilske tehnike.

Pa vendar prevladujejo tiste njegove boljše strani. Enačenje z bogovi bi bilo sicer daleč od zdrave pameti, pa tudi postavljanje ob bok Jaguarjem (še?) nima povsem trdnih temeljev. Je pa Mondeo Titanium X s tem motorjem vseeno odličen avtomobil. Vsekakor eden boljših v tem trenutku. ■

Ford Mondeo 2.2 TDCi Titanium X	
Cena osnovnega modela:	6.873.000 SIT
Cena testnega vozila:	7.276.000 SIT
NAŠE MERITVE	
(T=1 °C / p= 1015 mbar / rel. vl.: 60 % / Stanje km števca: 3305 km)	
POSPEŠKI	
0-100 km/h:	9,2 s
402 m z mesta:	16,7 s [137 km/h]
1000 m z mesta:	30,3 s [175 km/h]
PROŽNOST	
50-90 km/h (IV/V):	5,8/10,7 s
80-120 km/h (V/VI):	8,0/11,2 s
NAJVEČJA HITROST	
220 km/h (VI. prestava)	
ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	43,7 m (AM meja 40 m)
PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	8,3 l/100 km
TEHNIČNI PODATKI	
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 2198 cm³ - največja moč 114 kW [155 KM] pri 3500/min - največji navor 360 Nm pri 1800-2250/min.	
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 V (Continental ContiWinterContact M+S).	
Mase: prazno vozilo 1485 kg - dovoljena skupna masa 2005 kg.	
Mere: dolžina 4731 mm - širina 1812 mm - višina 1415 mm - prtljajnik 500 l - posoda za gorivo 58,5 l.	
Zmožljivosti: največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva (ECE) 8,2/4,6/6,1 l/100 km.	
HALIMO IN GRAJAMO	
▲ menjalnik	
▲ motor	
▲ notranji materiali	
▲ voznost, vodljivost, lega na cesti	
▲ ogrevanje prednje šipe	
▲ zunanji videz	
▼ slaba klimatska naprava	
▼ nima petih vrat	
▼ zunanji ogledali	
▼ tipalo za dež	
▼ notranjost	
Končna ocena	
Takšen Mondeo je lahko (z izjemo manjše uporabnosti na račun štirih vrat karoserije) zelo dober družinski avtomobil, odličen potovalni avtomobil in avtomobil, ki ponudi odlične vozne užitke na cestah z vzponi in ovinki. Nekaj napak splošnega vtisa ne pokvari.	