

V svetovnem trendu



Pod starim imenom se verjetno skriva veliko več novega, kot je mogoče slutiti. Mondeo skuša ostati zvest svojemu imenu: biti »svetovni« avtomobil.

Če se odločite za to karoserijsko različico, dobite veliko avtomobilske pločevine in seveda veliko notranjega prostora. Mondeo namreč z njim ne skopari. Dovolj ga je tako na prednjih kot na zadnjih sedežih (tudi za velike), ogromno pa ga je v prtljažniku, za katerega kombijevska različica že v osnovi ponuja 540 litrov prostora. S postopnim zlaganjem zadnjih sedežnih naslonov ga lahko še povečamo, in sicer na obsežnih 1700 litrov. Pri Mondeu se zloga le naslon, ne pa tudi sedalni del, vendar to ni preveč moteče, saj je dno povečanega prtljažnika kljub temu ravno in lahko dostopno. Lahka dostopnost se meri tudi z nizkim nakladalnim robom zadaj, ki je v primerjavi z limuzino ali kombilimuzino precej nižji in celo globoko zarezan v zadnji odbijač.

Čeprav so pri Fordu bolj pristaši klasične smeri, ga vseeno odlikujeta tehnična dovršenost in natančna mehanika. Podvozje je v osnovi mehko, vendar navdušuje tudi z dinamiko in z natančnostjo vodenja. Seveda je pomembna tudi nastavitve, ki omogoča dolgo nevtralnno lego in nadzorovano odzivanje. Z nastavitvijo podvozja so našli dober kompromis za skoraj vse okoliščine. Mondeo ima tudi dobre zavore. Poleg kratke zavorne

poti je možno dobro doziranje potrebne zavorne sile.

Pri Fordu so pošteno prenovili paletu motorjev, vendar pa največji, šestvaljnik, ostaja v glavnem nespremenjen. Duretec V6 slovi po svoji zanesljivosti, trpežnosti in nizkih stroških obratovanja. Prilagodili so ga le toliko, da so dosegli tišje in bolj uglajeno delovanje ob hkratnih zmanjšanih emisijah škodljivih snovi. Svojo nominalno moč uspešno skriva, toliko bolj pa jo kaže pri porabi goriva; ni ravno med varčnejšimi. Motor je v višjih vrtljajih len - primanjkuje mu prožnosti. Kljub temu da menjalnik ni slab in dopušča hitre, kratke in natančne gibe, je pri takem motorju dela z njim vseeno preveč. Pogrešamo tudi elektronično za preprečevanja zdrsa pogonskih koles. V nizkih prestavah je namreč moči preveč in pri speljevanju kaj rado zdrsi.

Tako pri obliki kot pri mehaniki so se Fordovci torej bolj držali klasične smeri. Pa so vseeno vséčne zadnje luči, ki so (v zadnjem času značilno za kombije), vdlane v stebričke. Kakšnega drugega pretiranega oblikovalskega izživiljanja ni opaziti. Naprava, ki odtehta kup digitalne tehnike, je predvsem lepa analogna ovalna ura, ki lepo popestri notranjost.

Ergonomija je z voznikovim sedežem, (električno) nastavljivim po višini, dobra. V usnje oblečeni sedeži so plod domačega znanja; za protivrednost dobrih 1000 evrov jih naredijo v vrhniškem IUV. Prevleke so dobre, a njihova oprijemljivost ni za hitre ovinke. Toda osnovni namen Mondea prav gotovo ni hitrost, temveč zadovoljiti s prostornostjo. In to jim je uspelo. S prtljažnikom in potniškim prostorom v celoti, z odlagalnimi predalčki v notranjosti pa nekoliko manj. Sicer pa: tudi svet ni narejen za vse enako dobro.

Igor Pucihar



Od motorja bi pričakovali več prožnosti.

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 6-valjni - 4-taktni - V 60° - bencinski - nameščen spredaj prečno - glbna prostornina 2498 cm³ - največja moč 125 kW (170 KM) pri 6000/min - največji navor 220 Nm pri 4250/min - motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - gume 205/50 R 17 W (Goodyear Eagle NCT 5)
Mere in masa: dolžina 4804 mm - širina 1812 mm - višina 1441 mm - medosna razdalja 2754 mm - rajdni krog 11,6 m dolžina 1710 mm - posoda za gorivo 58,5 l - prazno vozilo 1518 kg
Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,7 s - poraba goriva (ECE) 14,3/7,3/9,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Poraba goriva (l/100 km):	
0-100 km/h: 9,8 s	Testno povprečje: 13,3	
1000 m z mesta: 30,6 s	Najmanjše povprečje: 12,3	
(170 km/h)		
Prožnost:		
1000 m od 40 km/h (IV.):	34,5 s (159 km/h)	
Največja hitrost:	220 km/h (V. prestava)	
Trušč v notranjosti (pri 100 km/h):		
Prestava	III.	IV.
(dB)	66	64
Napake med testom:	- brez napak	

KONČNA OCENA

Zasnova Mondeovega samodejnega menjalnika je pred desetimi leti morda še zaslužila pozitivno oceno, danes pa v poplavi vse naprednejših samodejnih menjalnikov tega ne bi mogli več trditi. Zato je več kot 300 tisočakov velik denarni vložek preprosto nesmotrn.

- prostornost
- vozne lastnosti
- udobje
- oprema
- ni TC-ja
- prožnost motorja
- poraba

CENE (Summit Motors)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.142.535
TESTNO VOZILO:	5.657.222



Prijetna notranjost z lepo Fordovo okrasno uro.

FOTO: UROŠ POTOČNIK