

KRATEK TEST -
FORD MONDEO KARAVAN 1.8 16V TREND

Šesti družinski član



Avtomobil za družinsko uporabo, ki pa zna zadovoljiti tudi živahnejše želje očeta (ali mame).

Da bi Ford po uspeli limuzinski ináčici Mondea na svetlo spravil neuporabno kombi ali, kot ji sami pravijo, karavansko izvedbo, skoraj ni bilo misliti. Dobra novica za številčnejše družine (in druge, ki jih tak avtomobil zanima) - ni.

Mondeov karavan premore že v osnovi kar zajeten prtljažni prostor, saj ima osnovni prtljažnik kar 540 litrov prostora, medtem ko ga lahko še dodatno povečate s preklapljanjem po tretjini deljivega naslona zadnje klopi na resnično velikih 1700 litrov. Pri podiranju naslona sicer ni možno prekllopiti tudi sedalnega dela, a je kljub temu dno celotnega prtljažnika ravno in brez stopnic ter drugih motečih prelomov. Dodatna dobra lastnost prtljažnika je tudi opazno znižan nakladalni rob (pokrov prtljažnika se močno zajeda v zadnji odbijač), zaradi česar je nalaganje težjih predmetov mnogo enostavnejše kot pri limuzini in kombilimuzini.

Druga opazna razlika na zadku so zadnje luči, ki so pri karavanu postavljene navpično in razpoteegnjene po zadnjih stebričkih. Slednja oblika luči deluje v primerjavi s 4- in 5-vratnima različicama bolj odraslo in hkrati mnogim opazovalcem všečnejše (med slednje se šteje tudi spodaj podpisani).

Ko se pri opazovanju avtomobila spre-

hodimo od zadka proti prednjemu delu vozila, je v notranjosti za prtljažnikom na vrsti potniški prostor oziroma zadnji sedeži. Tam bodo potniki, tudi visokorasli, vedno našli dovolj prostora tako za glave kot tudi kolena. Pri zadnji klopi naj omenimo le še, da je nekoliko trše oblazinjena in da je postavitev naslona (morda) rahlo preveč položna, kar lahko od potnikov zahteva nekoliko več navažanja. Podobnega ugodnega okolja bodo deležni tudi potniki spredaj. Torej: dovolj višinskega in vzdolžnega prostora, čvrsto oblazinjeni sedeži, ki kljub temu telesu ne zagotavljajo zadostnega bočnega oprijema. V kabini srečamo tudi kakovostne materiale, ki so ravno tako kakovostno združeni oziroma sestavljeni v delovno celoto. Barvno monotonost pa so pri Fordu uspešno razbili z aluminijastimi vložki. Posledica vsega naštetega je dobro počutje med vožnjo, ki ga ne kvarijo razni črički ali cenena trda plastika. Dober občutek se še dodatno utrdi z dobro ergonomijo, po višini nastavljivim sedežem (ob pomoči elektrike!), nastavljivim ledvenim predelom voznikovega sedeža ter po višini in globini nastavljivim volanskim obročem. Ko se pomaknemo po avtu še nekoliko bolj proti prednjemu delu, najdemo pod prednjim pokrovom motor. Ta ob pomoči dveh izravnalnih gredi deluje mirno v celotnem območju vrtljajev. Podobno velja za prožnost, saj motor že iz nizkih vrtljajev lepo povleče, a

se glavnina veselja zaključi pri približno 6000 vrt/min, kjer motor doseže tudi največjo moč. Zaradi zmanjšane navdušenja do vrtenja prek vrednosti 6000 vrtljajev vam odsvetujemo vrtenje motorja do najvišjih 6900 vrtljajev v minuti (tu se vklopi tudi ne najnežnejši omejevalnik vrtljajev), saj je v tem območju tudi končni učinek preslaboten, da bi bil izkupiček vreden mučenja motorja. Naslednji pozitivni lastnosti motorja sta tudi dobro odzivanje na ukaze izpod desne noge ter glede na zmogljivosti, kljub kar občutni masi vozila (1435 kg), povsem zmerna žejja. Poraba na testu se je v povprečju gibala pod desetimi litri na 100 kilometrov prevožene poti oziroma je v najboljšem primeru padla celo na vsega 8,8 l/100 km.

Med vožnjo je za voznika in njegovo počutje ravno tako zelo pomemben tudi menjalnik. Prestavna ročica slednjega je po fordovski natančna in tudi ob živahnejših željah se po hitrejšem prestavljanju pretirano ne upira. Celotna konstrukcija vozila je seveda pritrjena na podvozje, ki navdušuje tako voznika kot potnike. Vzmetenje je nekoliko bolj čvrsto, a je zmožnost požiranja neravnin kljub temu na dovolj visoki stopnji, da udobje potnikov ni načeto. Po drugi strani se lahko voznik povsem zanese na dobro odzivnost krmilnega mehanizma, in posledično na zelo dobro vodljivost. Že omenjeno čvrsto vzmetenje se odraža tu-



Lega in vodljivost sta na visokem nivoju, medtem ko je udobje pri obremenjenem vozilu rahlo načeto. V zadnjih stebričkih se nahajajo vsečne luči.



Ko podrete naslon zadnje klopi, se osnovna prostornina 540 litrov poveča na zajetnih 1700 litrov. Dno ostane uporabno ravno, prave oblike in tudi nakladalni rob je dovolj nizek za olajšano nalaganje bremena.



Monotonost črnine in sivine v notranjosti razbijejo vložki »aluminija«. Ergonomija je na višku.

di pri legi. Slednja je dobra in za spredaj gnano vozilo hkrati nekoliko nenavadna. Ob prekoračitvi zgornje meje zmogljivosti podvoja prične namreč v ovinku drseti celotno vozilo, in ne le prednji del, kot je to običajno za veliko večino spredaj gnanih avtomobilov. Pri podvozu in izvedbi pogonskega sklopa je zelo opazna tudi podvrženost k spodrsavanju notranjega pogonskega kolesa v ovinkih ali križiščih.

Za učinkovito zaviranje poskrbijo štirikrat kolutne zavore, ki so spredaj izdatne hlajene in jim v kritičnih situacijah priskočita na pomoč elektronska porazdelitev zavorne moči (EBD) in sistem ABS. Celoten občutek zanesljivosti še dodatno okrepi natančno odmerjanje zavorne sile na pedal in podatek o kratki zavorni poti, ki je na meritvah pri zaviranju s 100 km/h do mirovanja znašal vsega 37,7 metra.

Vse našete odlike uvrščajo Mondea karavan med avtomobile, ki so v prvi vrsti namenjeni družinski uporabi, a zmorejo hkrati zadovoljiti tudi živahnejše želje očeta (ali morda mame) po hitreje odpeljanem zaporedju ovinkov na podeželski cesti, ki jih je v Sloveniji na pretek. Za Fordovega Mondea karavan z opremo Trend bodo pri pooblaščenih Fordovih prodajalcih od petčlanske družine, ki želi »posvojiti« še šestega člana, pričakovali vplačilo natanko 4.385.706 slovenskih tolarjev. Ali je to malo ali veliko denarja? Za nekatere vsekakor je velik znesek, medtem ko za druge morda zopet ne. A glede na dejstvo, da je stopnja osnovne opremljenosti in vsota drugih odlik »trendovskega« Mondea dovolj visoka, postane nakup upravičen in vreden svojega denarja.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 83,0 × 83,1 mm - gibna prostornina 1798 cm³ - kompresija 10,8 : 1 - največja moč 92 kW (125 KM) pri 6000/min - največji navor 170 Nm pri 4500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 8,3 l - motorno olje 4,3 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,420; II. 2,140; III. 1,450; IV. 1,030; V. 0,810; vzvratna 3,460 - diferencial 4,060 - gume 205/55 R 16 V (Michelin Pilot Primacy)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, dvojna vzdolžna vodila, prečna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4804 mm - širina 1812 mm - višina 1441 mm - medosna razdalja 2754 mm - kolotek spredaj 1522 mm - zadaj 1537 mm - rajdni krog 11,6 m - **notranje:** dolžina 1700 mm - širina 1470/1465 mm - višina 890-950/940 mm - vzdolžnica 920-1120/900-690 mm - prtljažnik (normno) 540-1700 l - posoda za gorivo 58,5 l

Mase: prazno vozilo 1435 kg - dovoljena skupna masa 2030 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 700 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,2 s - poraba goriva (ECE) 11,3/5,9/7,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,2 s	hitrosti:
0-80 km/h:	7,8 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	11,3 s	60 58,8 km/h
0-120 km/h:	15,8 s	80 77,7 km/h
0-140 km/h:	23,9 s	100 97,4 km/h
1000 m z mesta: 32,8 s	120 117,1 km/h	
(156 km/h)	140 134,1 km/h	
	160 150,9 km/h	

Največja hitrost:

200 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,3 s (147 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 43,7 s (123 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 86,5 m

od 100 km/h: 37,7 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 9,6 l/100 km

Najmanjše povprečje 8,8 l/100 km

Truš v notranjosti	(dB):	Okoliščne meritev
Prestava: III.	IV. V. VI.	T = 18 °C
50 km/h 60	56 56 56	p = 1002 mbar
100 km/h 66	64 62	rel. vl. = 52 %
150 km/h	70 69	
Prosti tek	37	

Napake med testom: brez napak

KONČNA OCENA

Mondeov karavan se zaradi velike prostornosti že osnovnega prtljažnika izkaže kot zelo dober šesti član petčlanske družine. Poleg tega pa bodo dovolj zmogljiv motor, dobro podvozje in sama kakovost izdelave navdušila tudi morebitne nekoliko zahtevnejše oziroma živahnejše očete ali mame.

- motor
- podvozje
- prtljažnik
- ergonomija
- vodljivost in lega
- zavore
- »fordovska« obvolanska ročica za upravljanje brisalnikov
- bočna oprijemljivost prednjih sedežev
- nagnjenost k spodrsavanju notranjega pogonskega kolesa

CENA: 4.907.290 SIT (Summit Motors)