



Izbirna ročica ne ponuja možnosti preprostega ročnega izbiranja posameznih prestav.

Samodejen

Ob besedi samodejen se porodi vprašanje. Ali je lahko nekaj tudi preveč samodejno?

Prvi zanimiv podatek, ki smo ga zasledili ob pregledu cenika, je bil, da je samodejni menjalnik dobavljiv izključno v povezavi z dvolitrsko različico Mondea. In če vemo, da je običajno samodejni menjalnik na voljo z najmočnejšimi motorji (povečane izgube zaradi same zasnove samodejnega menjalnika nadomešča večja moč motorja), se že ob tem zamislimo. Toda že prvi kilometri so pokazali, da je motor dovolj zmogljiv in da posebne potrebe po recimo najmočnejšem 2,5-litrskem agregatu V6 pravzaprav ni.

Po prevoženem večjem številu kilometrov pa začne že rahlo zastarela zasnova menjalnika kazati pravo podobo. Menjalnik namreč ne ponuja možnosti preprostega ročnega pretikanja, ne ponuja možnosti izbire dodatnih programov (zimski, športni ipd.) in tudi zgolj štiri prestave so preračunane preveč na dolgo. Pri vožnji v klanec lahko menjalnik pretika med dvema ali celo tremi prestavami. Samo pretikanje je dokaj neudobno, kar je še najbolj očitno, kadar recimo pri približevanju križišču in ob hkratnem zaviranju »zbijate« prestave z izklopom »over drivea« in morda celo še z dodatnim pretikanjem v drugo prestavo s pomikom izbirne ročice v položaj 2. Takrat menjalnik z močnim sunkom zelo neudobno pretakne. Pri povprečni vožnji je zmožen tudi udobnega pretikanja, vendar je slednje zaradi menjalnikove velike občutljivosti na premike stopalke za plin in nezmožnosti prilagajanja posameznim situacijam na cesti mnogo prepogosto, kar končno vpliva tudi na splošno počutje pot-

nikov. Dodatna slabost menjalnika je odsotnost prikazovalnika položaja izbirne ročice med merilniki. Tam najdemo le v zaslonu pod merilnikom vrtljajev majhen izpis O/D OFF, ki vam pravi, da je »over drive« (beri četrta prestava) izklopljen in da so zaradi tega v uporabi le prve tri prestave. Izklop le-tega je možen s pritiskom na dodatno (električno) stikalo na izbiri ročici.

Sicer pa se Mondeo na cesti še vedno pohvali z dovolj visoko stopnjo udobja in športnostjo podvozja ter komunikativnim in natančnim krmilnim mehanizmom. Pri preganjanju skozi ovinke vas sprva opozori na pretiravanje z rahlim oddrsavanjem celotnega vozila, ki se ob nadaljnjem pretiravanju stopnjuje s povečanim podkrmarjenjem. Torej je priporočljivo upoštevati prva opozorila in umiriti vožnjo, saj je »lovljenje« prekomerno drsečega avta izredno neprijetno, če ne že pogubno. Tudi zavore z dovolj učinkovito zavorno potjo (od 100 do 0 km/h: 36,6 metra) in dodatkom ABS vam dajejo občutek zaupanja.

V notranjosti se srečate z dobro ergonomijo, visoko kakovostjo izbranih materialov in dobro izdelavo brez čričkov.

Ford Mondeo je dober avto. Tudi dvolitrski motor opravlja svoje delo povsem zadovoljivo. V končni fazi pokvari celoten vtis le preobčutljiv oziroma preveč samodejen avtomatski menjalnik. Povedano na kratko: pri nakupu namenite 322.524 SIT (doplačilo za samodejni menjalnik) rajši za kak drug element dodatne opreme.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor in prenos moči: 4-valjni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1999 cm³ - največja moč 107 kW (145 KM) pri 6000/min - največji navor 190 Nm pri 4500/min - motor poganja prednja kolesa - 4-stopenjski samodejni menjalnik - gume 205/55 R 16 H

Mere in masa: dolžina 4804 mm - širina 1812 mm - višina 1441 mm - medosna razdalja 2754 mm - rajdni krog 11,6 m - prtljažnik (normno) 540-1700 l - posoda za gorivo 58,5 l - prazno vozilo 1416 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,8 s - poraba goriva (ECE) 12,7/7,4/9,3 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:		Poraba goriva (l/100 km):
0-100 km/h:	11,6 s	Testno povprečje: 12,9
1000 m z mesta:	33,7 s	Najmanjše povprečje: 11,8 (157 km/h)

Prožnost:
Meritev s samodejnim menjalnikom ni možna
Največja hitrost: 192 km/h (IV. prestava)
Trušč v notranjosti (pri 90 km/h):

Prestava	II.	D.	O/D.
(dB)	65	62	61

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 nesmotn.

- | | |
|-----------------------|--|
| ➤ motor | ➤ preveč občutljiv menjalnik |
| ➤ podvozje | ➤ ni možnosti preprostega ročnega izbiranja prestav |
| ➤ legla in vodljivost | ➤ ni dodatnih programov |
| ➤ zavore | ➤ ni prikazovalnika položaja izbirne ročice v merilnikih |
| ➤ prostornost | ➤ (pre)visoka poraba |
| | ➤ glas smerokaza v notranjosti |

CENE (Summit Motors)	SIT
OSNOVNI MODEL:	5.077.130
TESTNO VOZILO:	5.684.680