



Petstopenjski samodejni menjalnik ima tudi možnost ročnega, sekvenčnega pretikanja. Pohvalno je dejstvo, da so Fordovci izbrali pravilno smer giba ročice ob pretikanju navzgor oziroma navzdol.

Za zmerne

O Fordovem Mondeu z dizlom s 130 konjskimi močmi smo v Avto magazinu že pisali. In zapisali, da je lahko prav brutalen. Turbina plus dizel, pač.

Besedilo Dušan Lukič Foto Aleš Pavletič

Kako ga umiriti (če ga je že treba miriti)? Preprosto, s samodejnim menjalnikom. Ta je motorju kot pisan na kožo, s svojimi petimi prestavami je dobro usklajen z navorom, ki ga omogoča turbodizel, tisti, ki še vedno ne zaupajo elektronski pameti, pa imajo tudi možnost ročnega »sekvenčnega«
pretikanja.

Je pa seveda po drugi strani res, da samodejni menjalniki dostikrat požrejo precej motornih zmogljivosti. Enako motorizirani Mondeo z ročnim (šeststopenjskim) menjalnikom tako na primer do 100 kilometrov na uro pospeši v dobrih desetih sekundah, avtomatik jih potrebuje dobrih trinajst. Po kilometru pospeševanja je skoraj 20 kilometrov na uro počasnejši pa tudi končna hitrost je precej manjša.

Toda po drugi strani vse te številke ne zaležejo veliko, ko se dan za dnem v mestni gneči pomikate s povprečno hitrostjo dobrih 5 kilometrov na uro proti službi ali, kar je

precej bolje, iz nje.

Ostanek Mondea je pač tak, kot smo pri Mondeu vajeni: dovolj kakovosten, tako po materialih kot pri izdelavi, udoben, z malenkost prekratkim pomikom vozniskega sedeža (za dolgine) in dobro ergonomijo.

Kombijevski zadek seveda pomeni veliko prostora za prtljago in prilagodljivost, oznaka Trend pa dovolj bogato opremo, vključno z odlično samodejno klimatsko napravo. In ker je Mondeo še vedno Mondeo, je podvozje dovolj udobno, da neravnine pod kolesi med vsakdanjo vožnjo ne motijo, a obenem dovolj čvrsto, da je vožnja skozi ovinke v užitek. Še posebej ker je volanski mehanizem še vedno natančen in daje dovolj povratnih informacij.

Se splača ali ne? Res je, Mondeo s samodejnim menjalnikom je precej počasnejši in precej dražji. Ampak če ste ljubitelj udobja, potem veste, da so včasih pač potrebni kompromisi. ■

CENA OSNOVNEGA MODELA: 6.230.000 SIT
CENA TESTNEGA VOZILA: 6.629.000 SIT

NAŠE MERITVE

Pospeški
0-100 km/h: 12,7 s
402 m z mesta: 18,7 s (120 km/h)
1000 m z mesta: 34,2 s (153 km/h)

Prožnost
Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna

Največja hitrost 196 km/h
(Izbirna ročica v položaju D)

Zavorna pot
od 100 km/h: 45,9 m (AM meja 40 m)

Poraba goriva
skupno testno povprečje 10,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1998 cm³ - največja moč 96 kW (130 KM) pri 3800/min - največji navor 330 Nm pri 1800/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski samodejni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Goodyear Eagle Ultra Grip M+S).

Mase: prazno vozilo 1560 kg - dovoljena skupna masa 2235 kg.

Mere: dolžina 4804 mm - širina 1812 mm - višina 1441 mm - prtljažnik 540-1700 l - posoda za gorivo 58,5 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 197 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 10,2/5,9/7,5 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ klimatska naprava
▲ podvozje
▲ vodenje
▲ motor

▼ pomik vozniskega sedeža
▼ nekateri materiali
▼ zavorna pot

Končna ocena

Kombinacija dizelskega motorja in samodejnega menjalnika se izkaže za odlično. Še posebej če z avtomobilom veliko časa preživite v gneči.

Obiščite meritev: T = -4 °C / p = 1007 mbar / rel. vl. = 67 % / Stanje kilometrskega števca: 11248 km