

Vozili smo v St. Tropezu: FORD MONDEO



Ljudje, naš svet je dosti manjši, kot si mislite! Celemu hkrati so namenili en sam avtomobil! Ali pa je ravno to vozilo tako zelo širokopotezno, da bo zmoglo zadovoljiti celotno zemeljsko kroglo, kdo ve? Svetovljanstvo je – s katerekoli plati ga že gledamo – dična lastnost. In povsem novi ford mondeo se ga je lotil z vso ihto.

SVETOVNA PREMIERA



Mondeo – limuzina

Ihta sicer sama po sebi ni pretirano očitna, ampak fordovci je nenehno poudarjajo. Navsezadnje pa je tudi res, da bo mondeo (najverjetneje z istim imenom) prvi na ameriških tleh prodajani ford, ki so ga zasnovali in izdelali v Evropi.

Zasnova mondea je torej povsem nova, uperjena pa predvsem zoper ostarelo sierra. Tudi njune poglobitve mere so precej podobne, le za deset centimetrov večja mondeo-ova medosna razdalja izraziteje opozori na spremembo: ne zgolj na račun daljše notranjosti, ampak tudi v prid boljšim voznim lastnostim in vzmetnemu udobju. In, seveda, ne prezrite: v nasprotju s sierra mondeo-ovi motorji pogonjajo prednja kolesa!

Mondeo je na voljo kot limuzina (4 vrata), kot kombi-limuzina (5 vrat) in kot kombi oziroma turnier (5 vrat). Limuzinski zadek je dokaj dolgočasen, kombi-limuzinski je prijeten, a daje občutek, da smo takšnega že videli, kombijeovski pa še najbolj spominja na taurus station wagon iste znamke. Nosovi so vsakič enaki, zaobljeno upognjeni in z nizkimi žarometi na obeh straneh letvastih mask. Drzen novinar, ki se ni mogel vzdržati vprašanja, zakaj je mondeo tako zelo japonskih karoserijskih potez, je naletel

na vljudne fordovske nasmeške, jasnega odgovora pa ni dočakal. Navsezadnje, je bilo rečeno, štejejo tudi vsebina avta in podatki o njej. Ti pa pravijo, da je količnik zračnega upora od 0,31 (limuzina) do 0,34 (turnier, torej kombi), da vsebuje karoserija na pravih mestih prave ojačitve zoper vzdolžne in bočne udarce vanjo in da je prtijažnika – ne glede na različico – precej več kot v sierra.

O zunanjih ogledalih trdijo, da sta tako spretno oblikovani in tihi pri rezanju zraka, da je truščica med vožnjo manj, kot če ju sploh ne bi bilo. In bočna okna so zdaj manj upognjena ter nagnjena, zato je streha za tiste, ki hočejo odprta okna, boljše zaščitnica kot na primer pri sierra.

Ford je gradil svoj mondeo po vseh pravih sodobnih investicijah vključno z organizacijo proizvodnje je vanj vložil skoraj tri milijarde nemških mark, testni vozniki pa so z 250 prototipnimi avtomobili prevozili šest milijonov kilometrov. In tako so počasi nastali tudi deli, kot na primer pomožni okvirji za zvočno ločenje karoserije od podvozja, posebej za mondeo razviti volanski servoojačevalnik ter nekateri doplačilni sistemi: TCS zoper zdrsanje gnanih koles, nivojska avto-



Mondeo – kombi-limuzina



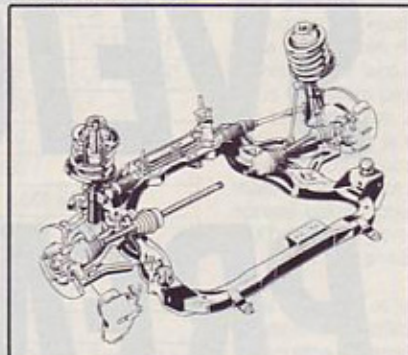
Tri oblike – ena notranjost

matika za turnier, ADS za prilagodljivo blaženje koles in tako naprej. Prednja sedeža so oblikovali zoper »potapljaški učinek«, da med udarcem ni moč spolzeti pod varnostnim pasom, varnostna pasova sta dopolnjena z zategovalnikoma zoper vzdolžne udarce, odbijači so brez posledic kos treskom do hitrosti pet kilometrov na uro, s poceni poškodbami pa do hitrosti 15 kilo-

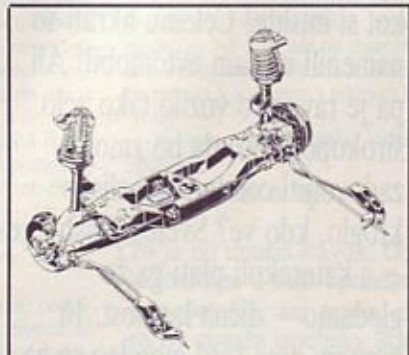
metrov na uro, ABS je serijski in zračna vreča pred voznikom, ki se zna napihniti v 0,04 sekunde, prav tako. Varnost in udobje pri mondeu očitno prednjačita, prav zaradi ojačitev in spodobnega oblažjenja pa je notranjost prepričljivo »polna«. Hočem reči, da se voznik in sopotniki počutijo varne in natančno obdane z vsem tistim, kar jim blaži potovanja, večja udobje in jim



Serijsko vgrajeno: zračna vreča



Prednja prema: s pomožnim okvirjem



Zadnja prema (limuzina): zelo natančno vodenje



Mondeo – turnier

jamči upanje na preživetje. Oprema je na voljo v paketih CL, CLX, GLX in ghia, od teh oznak na avtih pa je seveda odvisno marsikaj: od tega, ali boste sedežem ukazovali ročno ali s pomočjo elektrike, do tega, ali boste radijski sprejemnik kupili v Media-Marktu, ali pa ga boste dobili z avtom vred, dopolnjenega s kasetnikom in CD napravo, pa z disketno shrambo v prtljažniku in z devetimi zvočniki v potovalnem prostoru.

Ko gre za mondeovo armaturno ploščo, pošilja BMW prav pristrčne pozdrave, in ko gre za volanski obroč, za prestavno ročico in za pedala, je spet vse tako, kot je pri fordih v navadi. Sedeži so zelo dobri in spredaj zelo nastavljivi, zadnje klopi so večidel deljivo zložljive in oblažene, še posebej pri z usnjem tapacirani različici, odločno presega avtomobilsko sredino.

Mondeo je nasploh nekoliko bliže scoriu, kot je bila sierra – in to predvsem z opremo. In medtem ko niso pozabili niti žlebiča z gumijasto oprjemko za svinčnik niti zarez za kovance, so prezrli zoprno (ne) aerodinamično razliko: medtem ko se zadnja šipa kombi-limuzine sploh ne maže, a so ji navdušeno dodali brisalnik, je limuzina brez te naprave, njena zadnja šipa pa že ob nekaj deževnih kapljah in mokrem vozišču – skorajda neprozorno umazana.

FORD MONDEO	1,6i 5 16 V	1,8i – 16 V	2,0i – 16 V
motor (zasnova)	štirivaljni, štiritaktni, vrstni		
vrtnina in gib (mm)	76,0×88,0	80,6×88,0	84,8×88,0
gibna prostornina (kubiki)	1597	1796	1988
kompresija	10,3:1	10,0:1	10,0:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	65/90 pri 5250	82/115 pri 5750	97/136 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	135 pri 3500	153 pri 3750	174 pri 4000
odmična gred (pogon)	2, v glavi (zobati jermen)		
število ventilov za valj	4	4	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig		
hlajenje	vodno		
menjalnik (število prestav)	5 (ali 4-stopenjska avtomatika)		
prednja prema	vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	vzmetni nogi, prečna in vzdolžna vodila, stabilizator		
zavore spredaj	dvokrožne, servo, kolturne (posebej hlajene)		
zavore zadaj	dvokrožne, servo, bobnaste, omejevalnik moči		
volan	z zobata letvija, servo		
platšča	5/2xJx14		
gume	185/65 R 14 T (195/60 R 14 V)		
teža praznega vozila (kg)	1215/1340		
dovoljena skupna teža (kg)	1725/1800		
medosna razdalja (mm)	2704		
dolžina x širina x višina (mm)	4481x1749x1428 (kombi-lim.: 1424; kombi: 1442)		
prtljažnik (litri)	limuzina: 480; kombi limuzina: 470/1300; kombi: 650/1650		
posoda za gorivo (litri)	61,5		
največja hitrost (km na uro)	180/204		
pospešek 0-100 km na uro (s)	13,5/9,5		
por. gor. povpr. po ECE l/100 km	7,6-8,9		
vrsta goriva	neosvinčen bencin super		

Mondeo je na voljo zgolj z bencinskimi motorji, ki imajo po štiri ventile za vsak valj. Povsem nov je

2,0-litrski štirivaljnik, pod njim sta na seznamu že znana agregata »zeta«: 1,6- in 1,8-litrski štirivaljnik. Te

motorje smo mogli v St. Tropezu tudi preskusiti – z mondeom vred, 1,8-litrski turbo-dizel s hladilnikom polnilnega zraka, z oksidacijskim katalizatorjem in 66 kW/88 KM) bo nared te dni, 2,5-litrski bencinski motor V6 pa do konca prihodnjega leta.

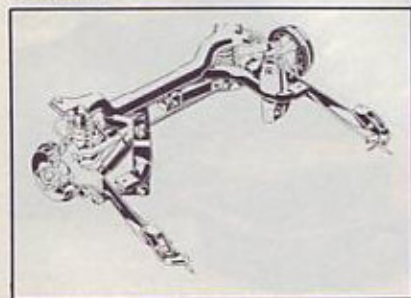
Mondeu pripadata ročni petstopenjski menjalnik (MTX 75), ali pa na novo izdelani elektronsko nadzirani štiristopenjski samodejni menjalnik (CD4E) z dvema programoma in z izjemno udobnim delovanjem.

Mondeo bo na voljo tudi s stalnim štirikolesnim pogonom Fordove pete generacije. Pri njej so viskozne zapore in Torsenov diferencial nadomestili s posebej dodelano kontrolo kolesne trakcije (že omenjeni TCS) – ob treh običajnih diferencialih in ob delitvi motorne navora s 58 odstotki k prednjima in 42 odstotki k zadnjima kolesoma. Tako dognan 4x4 je za 40 kilogramov lažji od prejšnje zasnove, hkrati pa jamči za izrazitejšo smerno stabilnost na neenakomerno spolzkih tleh.

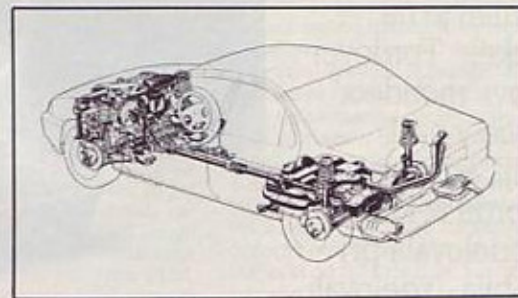
Jasno: k modernosti mondea prispevajo tudi njegova reciklažnost, servisno-časovna nezahtevnost, predvsem pa izredno natančna usmerjenost, kam ta avtomobil sodi. Mondeova tovarniška oznaka je namreč CDW 27. Razred C pripada escortu, razred D scoriu, W (Welt, World) je za cel svet in 27 je zaporedna številka Fordovih projektov.

• • •

Mondeo je sicer umetno ime, ampak namig je nedvoumen: ta avto hoče v svet! Še več: hoče, da se mu svet kotali pod kolesi. In se mu tudi bo, boste videli!



Zadnja prema (turnier): prostorski izračuni



Napovedano: mondeo 4x4