

Test: FORD TRANSIT 2,5 D TOP LINE

STOPNICA VIŠE



Kokpit: bogato opremljen, vendar za oči nepriljubljen



Ford z modelom transit ponuja eno najpopolnejših palet med lahкими komercialnimi vozili. In čeprav je transit uspešnica predvsem zaradi tovrstnih različic, mu tudi potniška naravnost ni neznanka. Še več, v različici »top line«, se transit spogleduje tudi z dražjimi in prestižnejšimi minibusi, čeravno je v ta namen zasnovo že rahlo ostarelo.

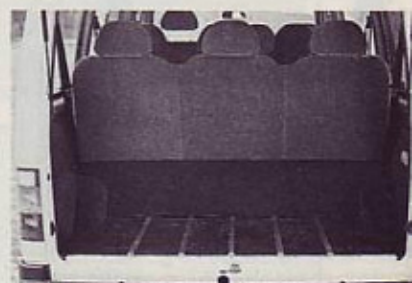
Ford je z modelom transit, gledano skozi prodajne številke, v samem vrhu med lahкими komercialnimi vozili že vse od leta 1986, ko ga je prvič ponudil z novo obliko. Leta 1991 so ga prenovili, na zunaj sicer malenkostno, saj so mu delno spremenili le prednjo masko hladilnika, luči, odbijač in pokrov motorja, zato pa je doživel več sprememb »pod kožo«, s čimer je postal zrelejši, bolj vodljiv in varnejši. Tehniki so vsem transitom po vrsti namenili ojačano karoserijo, pri kateri po novem zoper rjo na pločevini dajejo kar šestletno jamstvo. Podvozju so spredaj namenili posamični obesi z vijaknimi vzmetmi in prečnimi vodili, kar omogoča lažjo vodljivost ter boljše lego na cestišču. V potniških različicah je transit pridobil tudi povsem nove sedeže in za vsak sedež tudi varnostni pas. Novi so tudi udobni trije sedeži v vrsti, ki so med seboj povezani v celoto, vendar kljub temu ponujajo dovolj sedalne površine za tri odrasle osebe. »Top line«

označuje bogatost opreme. S krajšo medosno razdaljo je testni avto ponujal sicer manj prostora v kabini kot njegov daljši brat, vendar je zato okretnejši in zaradi zunanjih mer tudi skladnejši in za oči privlačnejši. Kljub krajši medosni razdalji ima ob voznikovem še vedno osem bogato oblaženih sedežev, voznikov pa je pri tem nastavljal tudi po višini, ogrevan, hkrati pa mu je moč s posebno ročno tlačilko prilagoditi tudi lumbalni (»križni«) del naslonjala. Očitam mu lahko le premajhen vzdolžni pomik, ki bo motil predvsem višje raščenege voznika. Pohvalno pa je, da je po višini nastavljal tudi varnostni pas, tako da ga je moč voznikovi višini zlahka prilagoditi.

Počutje za povsem tovrstnim volanskim obročem je udobno, volan s servo ojačevalnikom pa je lahkoten in omogoča natančno vodenje vozila tudi pri obračanju na manjšem prostoru. Žal je, kljub prestižnejši opremlitvi, tovrstna tudi armaturna plošča z obilico plastike



Motor: obnovljen, zmogljiv in varčen



Prtljažnik: tapeciran in lično izdelan



Bočna vrata: drsna, omogočajo udoben dostop v notranjost



Pod zadkom: namestitve rezervnega kolesa je dodaten vzrok za jezo

ter fordovskimi ročicami in stikali. Šipe je moč odpirati ročno, enako kot zunanji ogledali, pri čemer je za desnega obvezna minutka telovadbe, saj je za njegovo nastavitve treba najprej sedeti na desni sedež, odpreti okno, nastaviti ogledalo, sedeti nazaj za volan in – če ogledalo ni na pravem mestu, vse skupaj ponoviti, na koncu pa je treba šipo tudi zapreti. Skratka, če ob sebi nimate sopotnika, ki bi vam pomagal, je stvar rahlo zamotana. Pravzaprav bi Ford šipam in ogledalom zlahka namenil električno vodenje, s tem pa bi poleg udobja transit pridobil tudi pri prestižu. Serijsko je bil ta transit opremljen z Eberspächerjevo klimatsko napravo in z dovolj dobrim radiokasetofonom s štirimi zvočniki, med množico stikal ob volanskem obroču pa je bilo moč najti tudi stikalo za vklop osrednje luči v kabini, kar je dobrodošlo predvsem ponoči, ko potniki pod sedeži in na njih iščejo najrazličnejše drobnarije, ki so jih med vožnjo odložili. Vsa stikala so pri roki in ponoči tudi ustrezno osvetljena, troblja pa je znova v obvolanski ročici. Celotna kabina je bogato tapacirana in v resnici daje tako prestižen vtis, da si človek ob tem zaželi s seboj prinesiti copate, da ne bi česa umazal. Podobno velja za majhen, a po želji povečljiv prtljažni prostor, v katerega bi človek raje sedel, kot pa namestil tja svojo prtljago.

V nosu testnega transita je bil nameščen »novi« 2,5-litrski vrstni štirivaljni dizelski motor. Ta sesalni sicer že znani motor, so oplemenitili s sistemom za vbrizgavanje goriva, ki je v bistvu prirejena Bosche-

va (EPVE) mehanska vbrizgovalna črpalka. Ob optimiranem polnjenju z gorivom, novi oljni črpalki, prirejenih batnih obročkih in čistejšem izpuhu je ta motor glede na osnovno dizelsko motorno različico pridobil pri zmogljivostih, saj ima največji navor 168 Nm pri 2500 vrtljajih v minuti in moč 89 kW/80 KM pri 4000 vrtljajih v minuti. Dodatnih deset »konjev« v nosu je več kot dovolj za tekočo vožnjo, motor pa se odlikuje zlasti s prožnostjo, saj iskro »vleče« že iz najnižjega območja motornih vrtljajev ne glede na število potnikov v vozilu. Z lahkoto doseže tudi največjo hitrost. To so morali prirediti gumam, ki ne zdržijo hitrosti nad 130 km na uro. Njegova edina slabost je prevelik hrup, ki ga ta motor povzroča ne glede na število vrtljajev. Prestižnejši vtis v kabini, ki ga ta transit želi zbuditi z opremljenostjo, se tu torej izniči. Voznik in potniki imajo namreč občutek, da sedijo v tovornjaku, ne pa v udobnem minibusu, in tehniko bi lahko malce več pozornosti namenili zvočni izolaciji potniške kabine. V ostalem pa motor povsem ustreza zahtevam tega vozila: tako glede zmogljivosti kot glede porabe, saj postane z zmerno vožnjo poraba goriva ugodno majhna in polna posoda goriva zadostuje za kar »lepo« število kilometrov.

Petstopenjski ročni menjalnik je dovolj lahkoten, dolga prestavna ročica omogoča natančno pretikanje, zaradi spretno preračunanih prestavnih razmerij in »iskrega« motorja pa je moč včasih tudi malce »polenariti« s pretikanjem. Vožnja s tem transitom je kljub malce

grobem počutju za volanom dovolj udobna in tekoča, da se voznik med vožnjo ne dolgočasi. Pogon na zadnji kolesi sicer zahteva večjo previdnost, zlasti v zimskih dneh, ko so ceste spolzke, dolžina vozila pa ne dovoljuje pretiravanja v ovinkih. Zdravstvenje gnanih koles je moč vsakič znova zoprn občutiti tudi v potniškem prostoru, saj ob tem prihaja do močnih tresljev od kardanske gredi do celotne karoserije, na spolzki podlagi pa seveda tudi do zanašanja zadka. Če ima voznik ob tem srečo, to neprijetnost zlahka uredi s popuščanjem plina in odzemanjem volana, če pa je lok, ki ga pri svoji poti vstran naredi zadek, že prevelik, ostane le upanje, da se izlet ne bo končal predaleč od ceste.

Ford transit 2,5 D top line je torej v celem dovolj uspel minibus, da bo še nekaj časa ostal nespremenjen prav pri vrhu prodajnega programa. S še vedno všečno obliko, ki jo kazni le povsem raven zadek, z dobrim motorjem in z bogato opremo je za stopnico više od nekaterih tekmecev, kakšnih večjih ambicij pa transit tudi ob svojem rojstvu ni imel.

Tekst: BORIS SAMBOLEC

Foto: IGOR MODIC

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtilna in gib 93,6 mm x 90,5 mm - gibna prostornina 2468 kubikov - kompresija 20,6:1 - največja moč 59 kW (80 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,9 m/s - specifična moč 23,6 kW (32 KM)/liter - največji navor 168 Nm pri 2500/min - ročna gred v 5 ležajih - ena odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - direktno vbrizgavanje goriva (bosch EPVE) - vodna hlajenje z greljem 11,5 litra - motorno olje 6,15 litra - akumulator 12 V, 72 Ah - alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,890; II. 2,080; III. 1,340; IV. 1,000; V. 0,820; vzvratna 3,510; diferencial 4,560 - platišča 5 1/2 J x 14 - gume 185 R 14C (simplist top grip), kolatni obseg 2,28 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi 30,2 km/h

Voz in obese: kombi - 4 vrata, 9 sedežev - samonosna karoserija - prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, listnate vzmeti, vzdolžna vodila, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolotne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči - zadaj ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,5 zaviljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4616 mm - širina 1974 mm - višina 2039 mm - medosna razdalja 2835 mm - kalotek spredaj 1692 mm, zadaj 1700 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajdni krog 11,85m, **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 2760 mm - širina (kolalci) spredaj 1780 mm, sredina 1760 mm, zadaj 1760 mm - višina (nad sedežem) spredaj 1100-1180 mm, sredina 1190 mm, zadaj 1190 mm - vzdolžnica prednji sedež 830 - 975 mm, srednja klop 1000 - 850, zadnja klop 850 mm - premer volanskega obroča 420 mm - priključnik (normni) 597 litrov - posoda za gorivo 68 litrov

Teže: prazno vozilo 1753 kg - dovoljena skupna teža 2520 kg - dovoljena teža prikalice z zavora 1300 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 126 km/h - poraba goriva (ECE): 7,5/ 8,9/ 11,0 litra dizelskega goriva na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

122 km/h (IV. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 8,2 s

0 - 80 km/h 13,7 s

0 - 100 km/h 22,8 s

1000 m z mesta:
39,5 s (112 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):

41,0 s (112 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):

44,9 s (113 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 52,6 m

Natančnost
merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

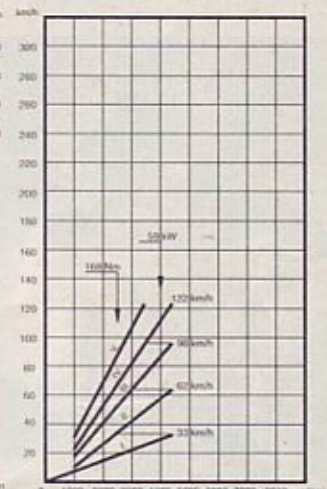
40 36,2

60 55,9

80 75,6

100 93,6

Poraba goriva:

testno povprečje:
10,6 litra/ 100 km

Hvalimo

- oprema
- motorne zmogljivosti
- zavore
- prostornost
- grelje notranjosti

Grajamo

- glasen motor
- zadnja vrata nimajo ročaja za zapiranje
- kratek vzdolžni pomik voznikovega sedeža
- rezervno kolo pod zadkom vozila
- ročno nastavljanje zunanjih ogledal

Cena

ATS 314.300 (Ford Kapossi, Celovec)

Končna ocena

Ford transit 2,5 D top line je v samem vrhu Fordove palete minibusov. S svojo opremljenostjo, zmogljivim dizelskim motorjem in še vedno všečno obliko je ob svoji zanesljivosti vsekakor privlačna možnost za tiste, ki takšen avto potrebujejo.