



Rečes »ford Transit« in vsi takoj vedo, za kaj gre: za kombi, za poltovornjak ali za osem – oziroma devetsedežnik, kakršnih so v minulih dveh desetletjih izdelali več kot dva milijona. Potem so jih – na začetku minulega leta – temeljito prenovili. Zdaj so transiti lična in moderno oblikovana vozila, ki se le še po pestri uporabnosti in poglobitvenih merah ločijo od osebnih avtomobilov.

Seveda je transitov cela vrsta: ne le na račun glavnih karoserijskih potez, ki smo jih pravkar našteali, tudi na račun treh različnih medosnih razdalj, dveh različnih višin karoserije, možnosti z eno ali dvema zadnjima osema, dveh bencinskih in ene dizelske različice, pa – pri mini – busu – izbire med devetimi, dvajsetimi ali petnajstimi sedeži in tako dalje.

Testni avtomobil je bil transit GL, v podobi mini-busa z devetimi sedeži (čemur ustreza vozniška B-kategorija), z dizlom v nosu in z razmeroma ugledno zalogo opreme. Takšen ford transit je prijetno vpadljiv avtomobil tudi, če ni živo rdeče barve. Oblikovali so ga v vetrovniku, pa je karoseristom uspela ne le zelo ugodna aerodinamika

Ford transit GL

Posebna vožnja

Mini-bus z dizlom in z devetimi sedeži

($C_w=0,37$), ampak tudi izredno posrečena oblika v celem. Transit, ki je bil včasih okorno oglat in z daleč naprej štrlečim nosom, je po novem zelo uspela zmes oblega in hkrati zelo skladnega nosu ter na štiri skoraj ostre vogale odmerjenega zadka, s povsem navpičnimi vrati, ki se odpirajo od vrha do tal



Skrb za podrobnosti: na vseh koncih transita

(in se pri tem samodejno dvignejo do vodoravne lege za streho nad glavami nakladalcev prtljage), na njem. Tako kot je v novejšem času navada pri osebnih avtomobilih, je tudi pri tem mini-busu vse do potankosti skrbno spojeno in naklonjeno boljšeemu ter tišjemu rezanju zraka. Aerodinamiki pomagajo tudi v spojler zavijnih prednji odbijač, premišljeno zamaknjene reže na nosu vozila ter vtisnjene kljuge vrat. Vrat je – poleg tistih, na zadku – še troje. Po ena za voznika in z druge strani za dostop k prednji klopi ter velika drsna, na desnem boku, skozi katera je moč udobno vstopiti k prvi ali drugi vrsti zadnjih sedežev. Velike bočne površine so zelo domiselno »razbili«; na prednjem delu avta z ne navadno nizko in po obliki »nepravilno« izrezanima oknoma v obojih prednjih vratih, v celem pa s po enim širšim in s po enim ožjim vzdolž obeh bokov, ki pripeljejo tudi k čvrstosti pločevine.

V primerjavi s starimi transiti, tako obelodanja tovarna, so novi za 11 do 13,5 odstotka (glede na različico) prostornejši ter obenem lažji, za sedenje prijetnejši, dostopnejši, ko gre za sedeže in motor, ter ugodnejši, ko gre za vidljivost z voznikovega sedeža.

Ta je človeku res že prvi hip (in tudi pozneje, ne glede na



Na prednjih sedežih: kot v limuzini

dolžino voženj) v veliko veselje. Sedež sam so pomagali snovati tudi učenjaki uglednega inštituta za takšne reči v angleškem Southamptonu, rezultat tega dela pa je – na kratko rečeno – tele: sedež streže s skoraj popolno ergonomičnostjo, pri čemer ga je mogoče vzdolžno pomikati za 18 centimetrov ter mu hkrati nastavljeni višino in nagib naslonjala (z nastavljivim zglav-

nikom vred). Ker so enako premišljeno nagnili tudi razmeroma majhen in pripravno debel volanski obroč (za 37,5 stopnje) ter odmeriti dolžino prestave ročice, ki štrli iz tal, voznik, ne glede na velikost popolnoma brez težav najde pravi položaj, da zmoro suvereno obvladovati vozilo.

K poglavju o odlični vidljivosti sodita veliki zunanji ogledali (z

notranjim, na sredi, vred), nizko izrezana bočna okna in velika prednja šipa, ki omogoča pogled skoraj tik pred vozilom. K poglavju o dobrem (vozniskem) počutju nasploh sodi pregledna in z vsem potrebnim opremljena armaturna plošča, izdelana po vseh pravilih, ki veljajo za obliko in natančnost tudi pri osebnih avtih, hkrati pa pripravno dosegljiva, ne glede na to, katero



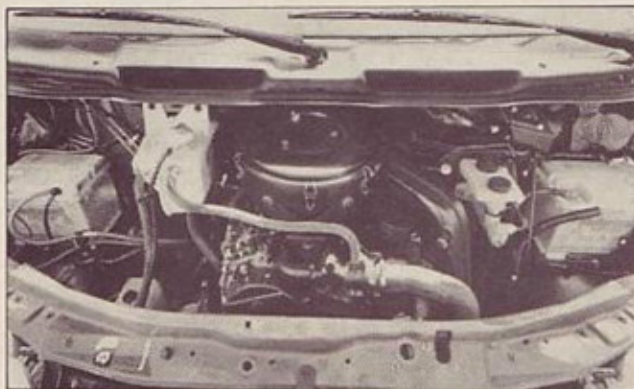


Desni bok: udoben dostop k sedežem

stikalo ali ročico na njej želite premakniti. In k poglavju o udobju voznika in potnikov na splošno, sodijo udobne stopnice znotraj vrat, dovolj udobne sedežne klopi (ob vozniku je klop namenjena bolj enemu kot svema sopotnikoma), zglatniki za vsakega potnika posebej, prav tako natanko odrejeni varnostni pasovi in v celem rečeno – zelo skrbno obdelana notranjost. Tako smo po tej plati zapisali eno samo pripombo, ki pa je ni pozabil izreči niti en sopotnik na prednjem skrajno desnem sedežu: tamkaj namreč manjka ročaj nad vrati, da se med vožnjo ni za kaj prijeti. Pa tudi vstopanje in izstopanje bi bilo na račun takšnega ročaja (preprostega in nikakor ne dragega) odlično enostavnejše.

Če upoštevamo še neverjetno ubogljiva drsna vrata, ki jih je mogoče odpirati ali zapirati z enim prstom ene roke, pa drsne stranske šipe (razen tistih v prednjih vratih ki so klasično avtomobilsko ugrezljive) ter velik in povsem ravno oglat prtlačni prostor za zadnjo klopjo, postane transit mini-bus v trenutku čisto pravi potovalnik, tudi za daljše in zahtevnejše vožnje.

Vso to uglajenost zmoti le dizelski motor, ki ga, tako kot pri testnem avtu, poganja. Štirivaljni, 2,5-litrski dizel je sam po sebi zanimiv agregat. Izdelali so ga že leta 1984 in takrat je obveljal za prvi hitro vrteči se dizel z neposrednim vbrizgavanjem goriva. To je tudi povsem vsakdanje uporabna lastnost: saj ob predpoletnih temperaturah na primer ni potrebno čakati niti za drobcen hip, preden zažene motor. In motor vsakič takoj vžge. Ampak, ko vžge, se vam ne zdi več, da sedite v udobnem



Motor: robot, ampak zmogljiv in varčen dizel

kombiju, ampak v težkem tovarnjaku. Resda se motor, ko se ogreje, znatno utiša, ampak truša in tresenja, ki mu je zdaleč najslabše kos prestavna ročica, ostane vsaj še za srednje velik tovarnjak. No, motor se zna oddolžiti z nekaterimi drugimi čisto spodobnimi in razveseljivimi lastnostmi. Na primer z največjo močjo 50 kW oziroma 68 KM pri lahkotno dosegljivih 4000 vrtljajih v minuti, ali pa z največjim navorom 145 Nm pri 2700 vrtljajih v minuti. Pa tudi z odbrimi rezultati, ki smo jih izmerili med našo preskušnjo (s samo dvema osebamama v avtu in s polno posodo goriva). Testni mini-bus je pospešil z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 20,1 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro pa v 33,6 sekunde. Oba rezultata sta boljša od tovariško obljubljenih, znatno večja pa je bila tudi pri nas izmerjena največja hitrost: 133 kilometrov na uro. Dosegli smo jo v peti prestavi, pri čemer motor še ni bil obremenjen do tolikšne mere, da bi transit ne zmogel drveti dlje časa. Seveda se pospeševalne številke malce skvarijo, če je v vozilu vseh osem sopotnikov. Toda petstopenjski menjalnik je dovolj pametno prestavljen, da je mogoče tudi z obteženim transitom dovolj odločno voziti. Kdor hoče motor v celoti izrabiti, mora v posamičnih prestavah pretikati pri 18, pri 50, pri 80 in pri 105 kilometrih na uro. In, ker je transit opremljen tudi z zelo zmogljivimi,





spredaj kolutnimi zavorami, zna biti vsestransko prepričljiv tudi v zelo zahtevnih prometnih okoliščinah.

Preprečljiva pa je tudi njegova lega na cesti. Zadnji pogon mu z ugodno razporeditvijo obtežbe omogoča spravljanje motorne moči na cesto, ne da bi se pogonski kolesi sploh kdaj zavrteli v prazno. Takšna zasnova pa je omogočila tudi izredno lahkon vodljivo prednjo premo, z vzmetnima nogama, s prečnimi vodili, s 5,4 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke in z vpadljivo majhnim rajdnim krogom 10,5 metra. Zadnja prema je toga, z listatimi vzmetmi in z dovolj skrbnim vodenjem, da ji diferencial ni v težnostno napoto. Z vsem tem je transit zelo okreten in lahkon vodljiv avto-



Zadek: velik prtlačnik, vrata od vrha do tal

mobil, ko gre za prometno gnečo in tesno odmerjene manevre, pa tudi varen in zanesljiv, ko gre za hitra vijuganja, ne glede na število ljudi v avtu, oziroma obtožbe, znotraj dovoljenih meja v celem.

Če prištetem še temeljite brisalnice (upoštevaje tudi tistega za zadnjo šipo), zelo dobre luči, ogrevanje zadnje šipe in vse ostale pripomočke, namenjene vozniku, da avtomobil zelo dobro obvladuje ne glede na vremenske okoliščine, je ford transit mini-bus v marsičem še zanimivejši in privlačnejši avtomobil od povprečnega osebnega vozila.

V tednu dni, kolikor je trajala naša preskušnja, smo z njim prevozili poltretji kilometrski tisočak. In izmerili nadvse razveseljivo povprečno porabo: 9,2 litra plinskega olja na 100 kilometrov. In, ko smo že pri gorivu: transit je prvi v Evropi izdelani ford s plastično posodo zanj.



Voznja s ford transitom (v mislih imam predvsem potniško različico tega vozila) je posebna vožnja. Ne le za tiste, ki kombijev in mini-busov niso vajeni, tudi za tiste, ki se na takšne avtomobile spoznajo že od prej. Kajti transit sodi brez dvoma v sam vrh trenutne evropske ponudbe te vrste.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 93,67x90,54 mm – gibna prostornina 2496 kubikov – kompresija 19,1:1 – največja moč 50 kW (68 KM) pri 400/min – največji navor 145 Nm pri 2700/min – ročni gred v 5 ležajih – stranska odmična gred – neposredno vbrizgavanje goriva – visokotlačna črpalka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 63 Ah – alternator 980 W

Prenos moči: motor spredaj

poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 6J x 14 – gume 185 R 14 C (uniroyal)

Voz in obesa: mini-bus – 8/9 sedežev – 4 vrata – samonosna karoserija na vzdolžnih nosilcih – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila – zadaj toga prema, listnate vzmeti, vzdolžna vodila – dvokrožne zavore, servo, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, omejevalnik moči zadaj

– mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica na tleh – volan z zobato letvijo, 5,4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,552 m – širina 1,980 m – višina 1,978 m – medosna razdalja 2,815 m – rajdni krog 10,5 metra – teža praznega vozila 1579 kg – dovoljena skupna teža 2360 kg – dovoljena teža prikolice (zavoro) 1300 kg – posoda za gorivo 68 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 124 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 35,5 – poraba goriva 6,3/-8,3 litra plinskega olja na 100 km