

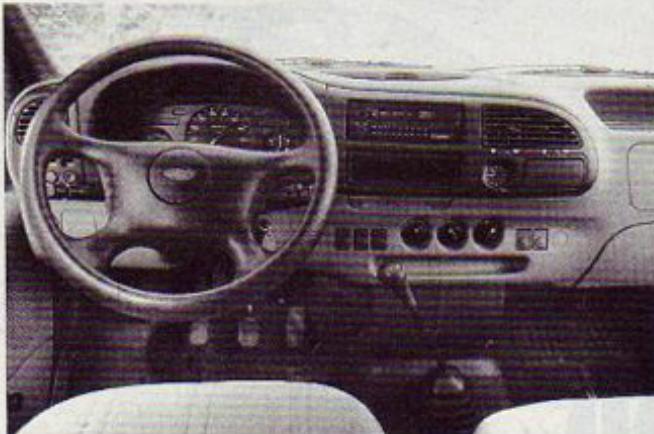
Test

## FORD TRANSIT KOMBI 100S

# OD MATEMATIKE K IGRI

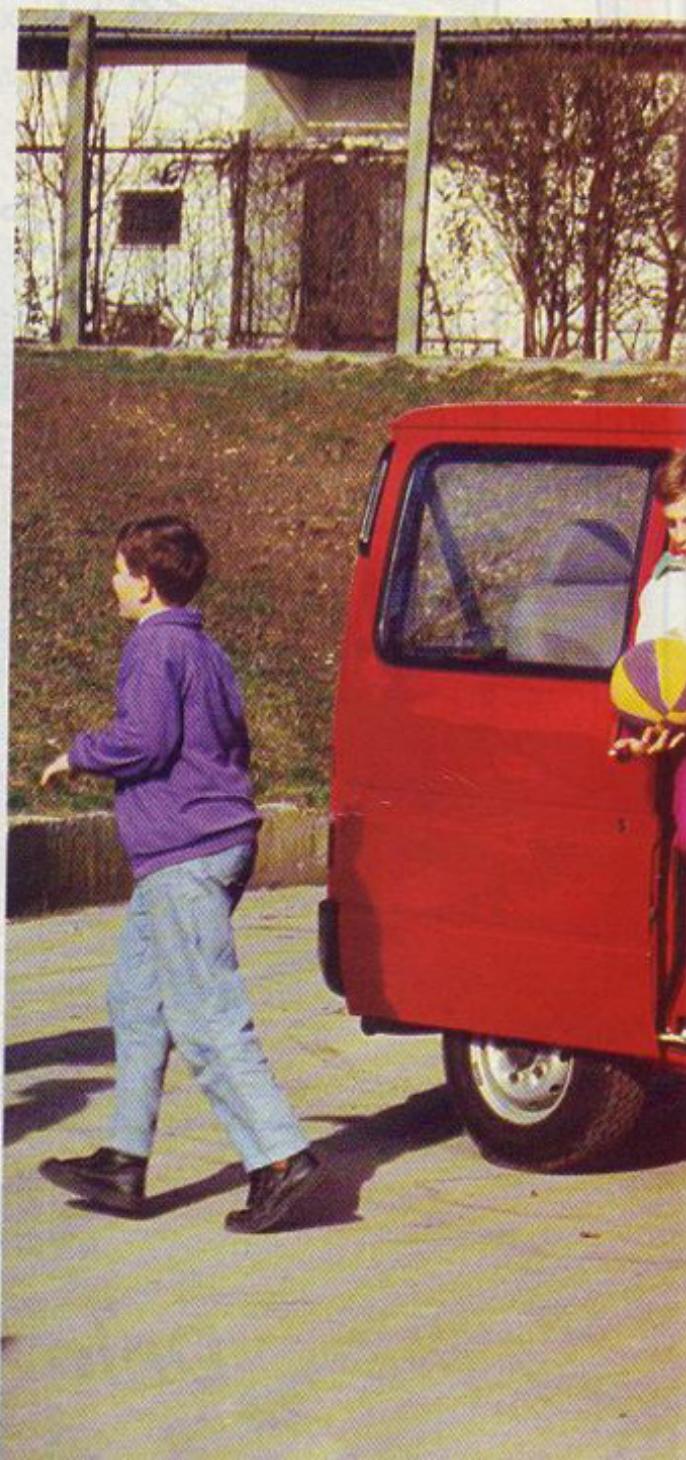
Matematika! Kar vidim vas, kako se nehote zdržnete in spomnите guljenja šolskih klopi, strahu pred nalogami ter kopice črk in številk. Ampak tako pač je in ni ga, ki bi si upal trditi, da tega v življenju ne potrebuje.

**Armatura plošča:** košček limuzinskega počutja



Še vedno igrajo stranske vloge v angleških filmih.

Pa še kako! Poglejte na primer Ford. Brez računanja, takšnega ali drugačnega, bi bil Ford transit še vedno takšen kot tisti izpred, denimo, petindvajsetih let. Zdržljivost je bila že tedaj vrlina teh dostavnih vozil, saj še vedno igrajo stranske vloge v angleških filmih, ampak vse drugo je stvar nostalgijske. Današnji transit je obdržal le (dobro) ime. Oh, ja: še vedno je od daleč prepoznaven, s klasično pogonsko zasnovno, kar pomeni, da spredaj vzdolžno nameščeni motor poganja zadnji kolesi, ter z mehaniko, ki je kos opazno daljši uporabi, kot smo je vajeni pri osebnih avtomobilih. Vse





skupaj je obešeno na samonosno karoserijo preproste oblike: prednji del je položen, saj sta motorni pokrov in prednja šipa skoraj v isti ravlini, to pa prispeva k boljši aerodinamiki. Piš vetra je tako (skoraj) povsem limuzinski, pa tudi razmeroma majhna moč motorja je tako dovolj za doseganje povsem solidnih hitrosti. Streha, oba boka

**Prtljažnik: lahek dostop**

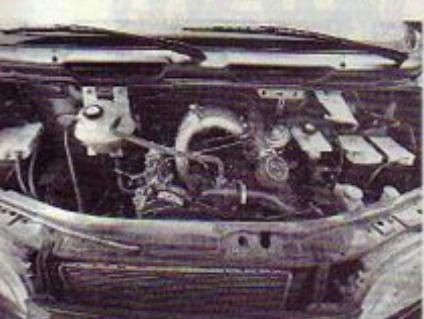




Današnji transit je obdržal (dobro) ime.



Zadek: toga prema, namestitev rezervnega kolesa

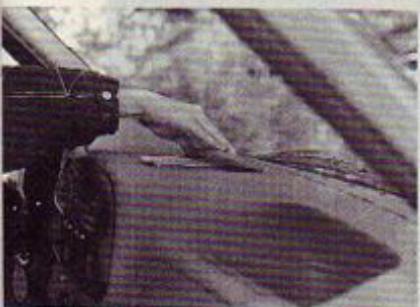


**Motor: glasen, a trpezen**



**Dvojnost: vzvratno ogledalo**

**Detajl: priročna zaponka**



ter zadnji del pa so (skoraj) ravni; le tako je namreč prostor v okviru zunanjih mer najbolje izkorisčen, to pa je pomembnejše kot zmaga na lepotnem tekmovanju.

Ford transit je torej »tovornjaški« zaradi tistih lastnosti, ki mu jih ta privednik samodejno pripisuje, to so prostornost, velikost, oblika, trpežnost, uporabnost in zdržljivost. Je pa ravno toliko limuzinski, da se je z njim prijetno voziti. Že dostop do prednjih sedežev je kljub njihovi višini po zaslugu z vrati pokrite stopnice olajšan. Sedeži niso iz mondea, so pa udobni in neutrujajoči, pa tudi volanski obroč je prijetno debel. Tisti, ki je v transit sedel iz osebnega avtomobila, bo pogrešal zadnji brisalnik in grelec zadnje šipe, saj ta že ob najmanjšem poslabšanju vremena (voda in umazanija!) ostane prepustna le za svetlobe in se skoznjo ne vidijo niti obrisi predmetov za avtomobilom. Za vajenega voznika pa to ne bo pomenilo večjega problema, saj sta zunanjii ogledali pohvalno veliki (toda nastavljeni od zunaj, kar pomeni vsakokratno odpiranje oken in vse, kar za tem sledi). K njuni uporabnosti (žal le podnevi, ko je dovolj svetlobe) priporočata tudi dodatna vložka, ki odpravlja mrtva kota. Transit omogoča, vsaj ko gre za minibus, zelo dobro preglednost vstran in naprej, saj so šipe velike, pa tudi ponoči se žarometa več kot uspešno kosata s temo. Če upoštevamo še skoraj limuzinsko armaturno ploščo (ki ima

kombijevske le mere) z vsem, kar v takšnem vozilu potrebujete, servomehanizem, ki lajša vrtenje volana na mestu ali pri majhnih hitrostih, po višini nastavljen voznikov sedež ter dolgo, a natančno prestavno ročico z zelo kratkimi gibi, je transit ravno prav limuzinski, da mu privednik tovornjak prav nič ne pristoji.

Beseda kombi v transitovem polnem imenu pomeni, da gre za različico s sedeži; v testnem transitu jih je bilo skupaj devet, po trije v treh vrstah. Za dostop k zadnjima dvema vrstama služijo (le ena, na desni strani) drsna bočna vrata, ki se odlikujejo z velikostjo. Za zadnjo vrsto sedežev je še prtljažni prostor, ki je lahko dostopen po zaslugu visoko dvižnih zadnjih vrat in postopno povečljiv, če odstranite zadnje tri ali celo vseh šest sedežev. Vse je seveda odvisno od tega, za kakšen kompromis med številom sedežev in prostorom za prtljago se odločite, ne glede na izbiro pa je takšen transit lahko obremenjen največ s tono, kar označuje številka 100.

Prav zaradi takšne vsestranskoosti je težko potegniti ostro ločnico med potniškim delom ter prtljažnim prostorom in prav zato je tudi zadnji del transita enako skrbno obdelan kot njegov prednji del, pa naj gre za talne ali stropne obloge.

Velik delež transitove trpežnosti in zanesljivosti nosi njegova mehanika. Motor, ki mu k zagonu pomagata kar dva zmogljiva akumulatorja, je

Sedeži niso iz mondea.

prožen, a glasen in glede na namembnost poskočen štirivaljni dizel z neposrednim vbrizgom. Vžiga brezhibno na prvi ukaz ključa, mrzel (brez predgrevanja) ali pregret, odlikuje pa se tudi z ugodnim navrom, ki je nadvse potreben pri polni obremenitvi. Preseneča tudi poraba goriva, ki je na testu kljub priganjanju in obremenitvam znašala le trinajst litrov na sto kilometrov, to pa je ob upoštevanju transitove teže več kot zadovoljivo. Motor poganja zadnji kolesi in (tudi) zato je zadnja prema toga, obešena na listnate vzmeti. Pogon prek kardanske gredi pomeni tudi sunkovito prenašanje navora pri hitrem dodajanju ali odvzemanju plina, ampak transit ni športni avtomobil in to mora voznik vedeti. Predvsem pri vožnji po spolzki podlagi, pa tudi v ostrejših ovinkih, ko je zaradi dolge medosne razdalje (v primerjavi z osebnim avtomobilom, sicer pa gre pri tem transitu za krajšo od dveh možnih medosnih razdalj, kar označuje črka S v imenu) je sled zadnjih koles močno zamknjena glede na sled prednjega kolesnega para.

Igra je v transitovem primeru prav preprosta. Igra izbere namreč. Le izbrati je treba. Med samo šasijo, dostavnim vozilom, poltovornjakom ali minibusom. Med dvema medosnima razdaljama, med normalno visoko ali povisano streho. Izberete lahko tudi prav takšnega, kot je bil testni. Stvar potreb in želja, pač.

VINKO KERN  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

To pa je pomembnejš, kot zmaga na lepotnem tekmovanju.

# FORD TRANSIT KOMBI 100S

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritakni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj, vzdolžno - vrtnina in gib  $93,67 \times 90,54$  mm - gibna prostornina 2496 kubikov - kompresija 20,6:1 - največja moč 56 kW (76 KM) pri 4000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,1 m/s - specifična moč 22,4 kW/liter (30,4 KM/liter) - največji navor 168 Nm pri 2500/min - ročična gred v 5 ležajih - 1-stranska odmična gred (veriga) - 2 ventila za vsak val - glava iz lahke kovine - visokotlačna razdelilna črpalka za vbrizg - vodno hlajenje 11,5 litra - motorno olje 6,15 litra - akumulator 2 x 12 V, 71 Ah - alternator 980 W - povratni tek izpušnih plinov

**Prenos moći:** motor poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski 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 - platična 5) x 14 - gume 195 R 14 (uniroyal C5), kotačni obseg 2,12 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,0 km/h

**Voz in obese:** minibus - 4 vrata, 9 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzemni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj loga prema, listnaté vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bolnaste, servo - mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato levilo, servo, 3/4 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4616 mm - širina 1972 mm - višina 1967 mm - medenosna razdalja 2835 mm - kolotek spredaj 1692 mm, zadaj 1700 mm - rajdni krog 12,4 m

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalja) 2650 mm - širina (komolč) spredaj 1650 mm, v sredini 1770 mm, zadaj 1770 mm - višina (nad sedežem) spredaj 950-1010 mm, v sredini 990 mm, zadaj 1010 mm - vzdolžna prednji sedež 870-1040 mm, srednji klop 970-770 mm, zadnja klop 860 mm - premer volanskega obroča 410 mm - prtljažnik (normalno) 597 litrov - posoda za gorivo 68 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1640 kg - dovoljena skupna teža 2650 kg - dovoljena teža prtokolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 128 km/h - pospešek 0-100 km/h: ni podatka - poraba goriva (IECE): 7,2/10,0/8,6 litra dizelskega goriva na 100 km



## Naše meritve

### Največja hitrost:

134 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h	8,8 s
0-80 km/h	14,1 s
0-100 km/h	23,5 s
0-120 km/h	45,0 s
1000 m z mesta	42,5 s (118 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV):	41,2 s (115 km/h)
1000 m od 40 km/h (V):	44,6 s (116 km/h)

### Zavorna pot:

od 100 km/h:	56,1 m
--------------	--------

### Natančnost

#### merilnika hitrosti:

kazalec na resnično	60	58,6 km/h
80	78,2 km/h	
100	95,7 km/h	
120	114,5 km/h	

### Poraba goriva: testno povprečje

13,1 litra/100 km

### Cena

DEM 37.716

(Summit Motors d.o.o., Ljubljana)

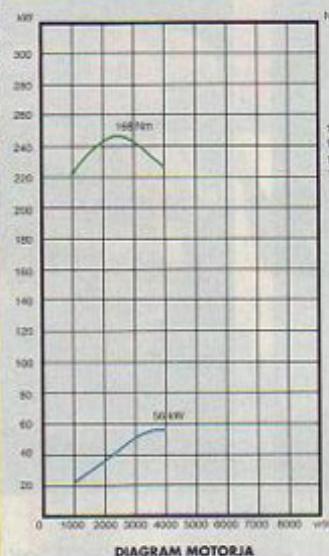


DIAGRAM MOTORJA

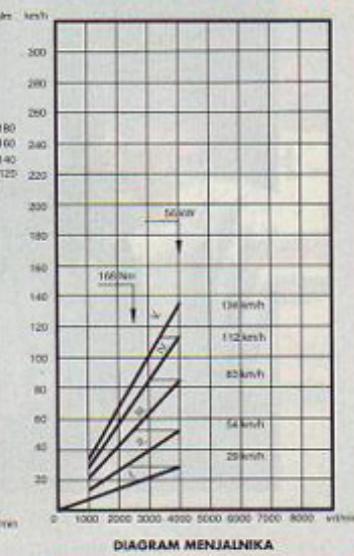


DIAGRAM MENJALNIKA

### Hvalimo

- žarometa
- udobje glede na razred
- prostornost
- odlagalne površine za drobnarije
- prožen motor

### Grajamo

- glasen motor
- trda ključavnica za vžig
- manjka zadnji brisalnik
- nastavljanje zunanjih ogledal
- pretikanje v vzvratno prestavo

### Iz oči v oči

Večino tranzitnega prometa pri Fordu do popolnosti obvladajo. Svoj transit že leta dolgo pomisljujo ravno prav sproti in ravno prav zlagom. Preč z revolucijo: zato ostaja zadnji pogon! Živela tradicija: zato ostaja ta avtomobil še vedno eden boljših med podobnimi. To, da so novi Mercedesovi dostavniki močno podobni ravno transitu, verjetno ni nikdo.

Martin Česen

Ni mi več treba ustvarjati slovesa trpežnega in kakovostnega kombija, saj je storil že zdavnaj. Ta sloves z luhkoto vzdržuje in ga iz leta v letu tudi izboljšuje. Kompleksno vzrušeno sezenje in dobro pregleðenost dopoljuje zavara ob klasičnem dizelskem trbušu, motorne zmogljivosti so učinkovito zadržala zoper promene prekresa, cena glede na univerzalnost ni visoka, žal pa so nekoliko moteče cestnine in dajatve, ki grejo skupaj s kombijem.

Andrej Šupč

Lepo je, kadar vglavni zahteva mnenje o luksuznih limuzinah in je za prvi vtič dovolj tudi en krog po dvorišču. Kadar pa pri AVTO MAGAZINU testiramo gospodarska vozila, ima lepsi del redkejše bolj opazovalsko vlogo. Tako kot takrat. Zanes je kombi pač kombi, resda udobnejši in prostornnejši od prejšnjih modelov, ne morete pa ga imeti zjutraj za prevoze blaga, zvezcer pa za odhod v gledališče (kot pri nas radi priporočamo, ko gre za luksuzne terence). Za tistega, ki takšno vozilo potrebuje, je lahko novi Ford transit prava izbira.

Nada Popov Trifunović

Kakšno olajšanje! Nadpovprečno številčna slovenska družina, pa še babica in dedek, ter gora priljage, pa kljub vsemu nobenega problema z prostorom. Če pa se izkoristi možnost odstranite sedežev, si lahko dva nepraznjava popotnika uredita prav udobno spalnico, ali prepeljeti vse potrebno za izgradnjo domovanja na bolj nemobilnih temeljih.

Tjaša Smrekar