



Sanjski avto

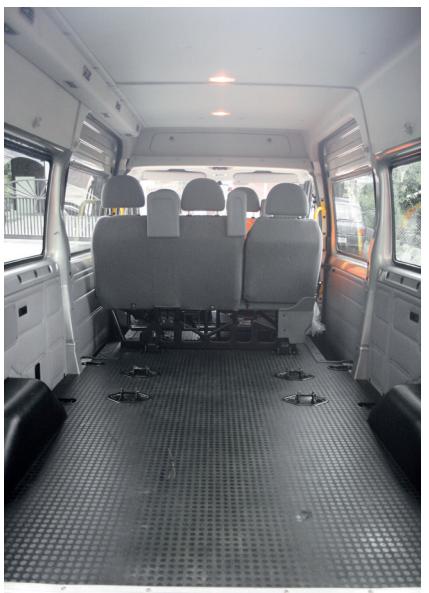
Avtomobil je lahko sam po sebi predmet poželenja, stroj za uživanje ali pa le pripomoček za lažje opravljanje neke druge dejavnosti, ki nas veseli.

► Zanimivo, koliko priložnosti se pokaže za uporabo takega vozila, ko pride k hiši. Že prvi konec tedna po tem, ko so mi v uredništvu dodelili tale avtobus, sem bil šofer na prijateljevi fantovščini. Šest se nas je peljalo pa še za tri štoparke (v vsako vrsto po ena) je bilo prostora. Potem smo selili sestro pred začetkom študija, kar tako mimogrede, »ker imaš že ravno prostor«, pa so mi pri obisku prijateljice naprtili cepilnik za drva, da sem ga peljal nekaj ulic stran. Skratka, če se bo pri hiši kdaj znašel Transit ali karkoli Transitu podobnega, bom odprl s. p. in lepo izstavljal račune.

Voznik in osem potnikov so v podaljšani različici Transita razporejeni v tri vrste, torej sedijo v matrici 3x3. Sedeži bi lahko, vsaj vozniku, ponudili več (predvsem ledvene) opore, saj je takle minibus namenjen tudi daljšim vožnjam. To je pravzaprav slaba stran večine dostavnih vozil - zakaj nimajo sedežev, kot jih imajo (dobra) osebna vozila? Le voznikov sedež ima nastavljiv naklon in oporo za desni komolec, privoščili bi ga lahko vsaj še srednjemu potniku v prvi vrsti. Druga vrsta sedežev

je pametno postavljena bolj v levo, tako da je do zadnje, tretje klopi mogoče dostopati tudi brez preklapljanja skrajno desnega sedeža v drugi vrsti in celo pri zaprtih vratih! Med vožnjo naj sicer ne bi hidil po avtomobilu,

ampak to lahko pride prav in svobodno sprehanje pri konkurenčnih vozilih ni pravilo. Pohvaliti gre tudi preprostost odstranjevanja zadnje klopi, za kar ne potrebujemo nobenega orodja, ampak le dva para močnih rok, saj klop tehta dobro 70 kilogramov. Po odstranjeni klopi ostanejo štrleča pritrdilna mesta, a tudi te lahko odstranimo z izvijačem torxa. Celotno dno je sicer prekrito s trpežno gumo, ki se lahko pomije in je dovolj odporna proti praskam in udarcem.



3,2-litrski petvaljni turbodizel s kar 200 'konji' in 470 njutonmetri! No, že 140 se jih je izkazalo za zadostno konjušnico, da naložen zmore povsem solidno potovalno hitrost (s 3.000 vrtljajev se vrta pri 130 km/h) in obenem glede na velikost in štirikolesni pogon ni pretirano žejen, saj se je porba gibala med 10,6 in 12,2 litra na 100 prevoženih kilometrov.

Moč se prenaša prek šeststopenjskega menjalnika (le v drugo prestavo gru včasih z manj dobre volje, sicer je dobro tekoč) na vsa štiri kolesa, a le takrat, ko zadnja zdrshejo v prazno oz. takrat, ko voznik s gumboom desno od volana vključi stalni štirikolesni

visoka bočna vrata, potovalni računalnik (skupna povprečna porba, zunanj temperatura, doseg, prevoženi kilometri) in še nekaj malenkosti, kar je skupaj naneslo za 3.412 evrov doplačila.

Za 50 tisočakov bi lahko kupil Mitsubishija Lancerja Evolution, Mercedesa CLK 280 ali pa BMW-ja 335i Coupe. Verjeli ali ne - raje imam tegale, saj lahko peljem pet prijateljev in dva motocikla hkrati. ◀◀

I Ford Transit Kombi DMR 350 2.4 TDCi AWD

Ford Transit Kombi DMR 350 2.4 TDCi AWD

Cena osnovnega modela: 44.305 EUR
Cena testnega vozila: 47.717 EUR

NAŠE MERITVE

T = 27 °C / p = 1.011 mbar / rel. vi. = 28 % / Stanje kilometrskega stevca: 21.290 km

POSPREŠKI

0-100 km/h: 13,9 s
402 m z mesta: 19,0 s [116 km/h]

PROŽNOST

50-90 km/h [V/V]: 7,8 s/11,5 s
80-120 km/h [V/V]: 11,2 s/16,1

NAJVEČJA HITROST

150 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,6 m [AM meja 45 m]

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 11,2 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-voljni - 4-zadrižni - vrtni - turbodizelski - giba prostornina 2.402 cm³
- največja moč 103 kW (140 KM) pri 3.500/min - največji navor 375 Nm pri 2.000/min.
Prenos moći: motor poganja zadnji kolesi (samodejni preklop štirikolesnega pogona) - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/70 R 15 C (Goodyear Cargo G26).

Mase: prazno vozilo 2.188 kg - dovoljena skupna masa 3.500 kg.
Mere: dolžina 5.680 mm - širina 1.974 mm - višina 2.381 mm - medenosna razdalja 3.750 mm - prtljažnik 11.890 l - posoda za gorivo 80 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 150 km/h - pospešek 0-100 km/h: ni podatka - poraba goriva (ECE) 13,9/9,6/11,2/100 km, izpust CO₂ 296 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ dovolj močan motor
- ▲ dvojna drsna vrata, lahko zapiranje
- ▲ veliko odlagalnih mest
- ▲ velika, razumljiva stikala in ročice
- ▲ klimatska naprava za vse potnike
- ▲ preprosto odstranjevanje zadnje klopi
- ▲ močne pritrdilne kljukice v prtljažniku
- ▲ preglednost, ogledala
- ▲ postavitev sedežev zadaj, lahek dostop do zadnjih klopi

“Kljub štirikolesnemu pogonu ni terenec, saj je razdalja od tal enaka kot pri dvokolesno gnanem Transitu.”

Serijsko je opremljen s tritočkovnim varnostnim pasom na vseh sedežih, ima ABS z EBD, dve varnostni blazini, ogrevano prednje steklo in električno pomični prednji šipi, radio z obvolanskim upravljalnikom in štirimi zvočniki, dodatno pa je imel testni avtomobil še tipalo za dež, klimo zadaj (1.077 EUR),

- ▼ hrup na avtocesti
- ▼ trdo vzmetenje zadaj (udobje)
- ▼ le voznikov sedež ima nastavljiv naklon in oporo za roko
- ▼ premehki sedeži (slaba podpora)
- ▼ ni mp3-predvajalnika in USB-priklica
- ▼ menjalnik pri pretikanju v drugo prestavo
- ▼ neugledno majhna kljuka za odpiranje prtljažnih vrat z notranje strani
- ▼ ESP in TCS nista na voljo le s štirikolesnim pogonom

Končna ocena

Dobra kombinacija prostornosti, uporabnosti, pogona in prilagodljivosti. Večjih slabosti nismo odkrili, in če potrebujete vozilo za športni klub ali pa aktivno preživljajte prostega časa z rezviziti, prevelikimi za običajni prtljažnik, Transita priporočamo.