

KRATEK TEST FORD TRANSIT 2.0 16V TD DURATORQ

Osebni avto ali kombi?



Na cestninski postaji delavcem z listki ni bilo najbolj jasno, s kakšnim vozilom smo se pripeljali. »Je prvi razred ali že spada v drugega?« so spraševali. Mi smo seveda vztrajno trdili, da je Fordov Transit zagotovo v prvem razredu. Tako kot Mercedes-Benz Vito. Temu je vsaj od spredaj na prvi pogled zelo podoben. Ostre poteze, proti tlom razpotegnjen sprednji odbijač in nizka streha dajejo kar malce agresiven videz. Zato povsem razumemo zmedo, ki je nastala. Vprašanje pa je ostalo nerešeno: ali spada med avtomobile ali kombije? Zakon pravi med kombije, mi pa pravimo, da med vsakega malo.

To trdimo zato, ker je počutje za volanom zelo podobno tistemu v Fordovih avtomobilih. Armaturna plošča z merilniki je ergonomsko dobro zasnovana in ima vsa potrebna stikala za udobje. Predalčkov za odlaganje drobnarij je v izobilju, zato shranjevanje raznih zemljevidov, telefonov in ključev ni težavno. Tudi pri malce hitrejši vožnji ostane vse na svojem mestu. Toliko o avtomobilskem značaju v Transitu. Drugo pripada kombiju. Zadaj sta dve klopi, kjer bo udobno sedelo šest potnikov.

FOTO: PETER KAVČIČ



Sprednji pogon in motor v nosu ne pokvarita lege na cesti. Uhanje nosu iz ovinka je redko, a še takrat lahko nadzorovano.

Udobja bi bilo še več, če bi lahko spustili hrbtna naslonjala, ki so sicer povsem fiksna in utrujenim potnikom ne omogočajo sladkega dremeža med vožnjo. Verjame, da je v kombijih to težko izvedljivo, če le pomislimo, da je potrebno tritočkovne varnostne pasove tudi nekam pripeti. No, v tem primeru bi bil Transit še korak bližje avtomobilu.

V vožnji ostaja tipično kombijevski, s tem da kar nekajkrat prijetno preseneti. Lega na cesti je dobra in dolgo nevtralna, ob upoštevanju, da ima Transit sprednji pogon, smo sicer pričakovali pretirano siljenje nosu iz ovinka, kar pa se tudi ob živahnem vijuganju ni prav pogostokrat zgodilo. Malce so se pritoževali le potniki na zadnji klopi, ki jih je med vožnjo prek grbin neprijetno pretreslo. Podobno, kot se dogaja pri terenskih avtomobilih. Zmogljivosti kombija so zadovoljive, na avtocesti boste z napol praznim kombijem hitro po-

tovali, drugačna zgodba pa je, ko vanj naložite nekaj več prtljage in potnikov. Za take podvige je 2,0-litrski dizel malce prešibak, rešuje ga le kratek menjalnik, s katerim pa boste imeli v tem primeru kar precej dela. Odlikuje ga še velik navor, zamirili pa smo mu veliko požrešnost. Porabo boste težko spravili pod devet litrov dizelskega goriva na sto prevoženih kilometrov. Ob tekoči in ne prehitri ter ne prepočasni vožnji pa ta naraste na enajst litrov.



Verjamemo, da je 2,0-litrski Duratorq večeren, narejen za veliko prevoženih kilometrov. Žal pa je hkrati malce prešibak za vse, ki so navajeni živahno tekoče vožnje. Tako zaradi priganjanja naraste tudi poraba goriva.

Lega na cesti je dobra in dolgo nevtralna, ob upoštevanju, da ima Transit sprednji pogon, smo sicer pričakovali pretirano siljenje nosu iz ovinka, kar pa se tudi ob živahnem vijuganju ni prav pogostokrat zgodilo.

Prijetno presenečenje na meritvah so nam pripravile zmogljive zavore. Čeprav se ABS vklopi relativno hitro, je zaviranje učinkovito. Ob zelo dobri preglednosti naprej (na račun visokega sedenja in velikega vetrobranskega stekla) lahko pohvalimo tudi velika vzvratna ogledala, ki še dodatno pripomorejo k aktivni varnosti. Za to zasluži Fordov Transit pohvalo. Tako se je izkazal za zelo uporabno prevozno sredstvo, ki vključuje veliko dobrih lastnosti iz dveh različnih (avtomobilističnih in kombijevskih) svetov. Čeprav ni pretirano velik, boste v njem našli dovolj prostora za potnike in prtljago, hkrati pa tudi mestna gneča in parkiranje nista več (tako) veliki težavi. Seznam uporabnosti je presenetljivo dolg.

Peter Kavčič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 cm³ - kompresija 19,6 : 1 - največja moč 63 kW (85 KM) pri 3800/min - največji navor 190 Nm pri 2300/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - elektronsko vodena razdelilna črpalka za vbrizg - turbinski polnilnik na izpušne pline - tekočinsko hlajenje 12,8 l - motorno olje 6,5 l - oksidacijski katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,670; II. 2,048; III. 1,345; IV. 0,921; V. 0,674; vzvratna 3,727 - diferencial 4,230 - gume 195/70 R 15 C (Firestone CV 3000)

Voz in obese: 4 vrata, 9 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila - zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4834 mm - širina 1974 mm - višina 2041 mm - medosna razdalja 2933 mm - rajdni krog 11,4 m - **notranje:** dolžina 2400 mm - širina 1700/1765/1750 mm - višina 970/1040/990 mm - vzdolžnica 860-1060/1070-840/810 mm - prtljažnik (normno) do 5620 l - posoda za gorivo 80 l

Mase: prazno vozilo 1835 kg - dovoljena skupna masa 2510 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1900 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost ni podatka - pospešek 0-100 km/h ni podatka - poraba goriva (ECE) 8,6/5,9/6,9 l/100 km (plinsko olje)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	7,7 s	Natančnost merilnika hitrosti:	kazalec na: resnično:
0-60 km/h:	7,7 s	60	57,8 km/h
0-80 km/h:	13,0 s	80	78,2 km/h
0-100 km/h:	22,3 s	100	97,7 km/h
0-120 km/h:	35,7 s	120	115,9 km/h
1000 m z mesta:	40,9 s (124 km/h)		

Največja hitrost:

132 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 42,0 s (123 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 53,7 s (108 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 44,2 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 11,4 l/100 km

Najmanjše povprečje 9,7 l/100 km

Trušč v notranjosti (dB):

Prestava: III. IV. V. T = 32 °C

50 km/h 62 60 59 p = 1017 mbar

100 km/h 66 64 rel. vl. = 37 %

Prosti tek 53

Napake med testom: brez napak

KONČNA OCENA

Dobra lega, odlične zavore, prostornost in avtomobilistično počutje za volanom navdušijo. Malce manj navdušenja pa je požel prešibak motor (85 KM). Tako vam ostane le dvojje: ali spremenite način razmišljanja in vožnje ali pa se spriznate s porabo goriva nad 11 litrov na 100 prevoženih kilometrov.

oprema	ogledala se nastavljajo od zunaj
navor	prešibak motor
menjalnik	poraba
preglednost	poskakovanje potnikov na zadnji klopi pri vožnji prek grbin
aktivna varnost	
predalčki za drobnarije	
ergonomija	
lega na cesti	
vsestranskost	
zavore	
oblika	
sistem odpenjanja klopi	

CENE (Summit Motors)	SIT
OSNOVNI MODEL:	4.222.578
TESTNO VOZILO:	5.589.076