

FORD 26 M

Tehnika v službi bogatega ljudstva

Ante Mahkota

Pred dvema letoma osorej smo bili prav na tem dirkališču. Na takratnem testnem dnevu salona v Frankfurtu smo bili pričr na Evropo takrat nenavadnega, pa v Ameriki že zdavnaj preskušene recepta, ki še tako kritičnega navdušenca za mašodane ročno izdelane avtomobile italijanskih krojačev ali malih angleških tovarn rasoroži prav tam, kjer bi ameriške gigante najraje ožri; avtomobil naj bo po meri! Takrat je namreč Opel v svojih bokih razpoptavil različice štirih osnovnih modelov, ter tako spretno skombiniral motorje in karoserije, da je potrdil vero sodobne industrije: izpopolnjena konfekcija bo požrla še zadnje rokodelca!

(Mimogrede povedano: velikoserijsko proizvodnjo tako številnih različic so omogočili šele elektronski računalniki, ki zbirajo naročila kupcev, jih sortirajo po kombinacijah urejajo naročila pri kooperatorjih, zbirajo zaloge v skladiščih in jih nato tanko ob pravnem času dirigirajo na natančno določeno mesto montažnega traku)

Recept so evropske tovarne — predvsem Ford in Opel, podružnici obeh največjih proizvajalcev avtomobilov na svetu — razširile še globlje v drobovje avtomobila. Ne gre ved le za kombinacije različnih motorjev in opreme v enaki karoseriji ampak inženirji, ki so postali veliki kombinatorji, sestavljajo tudi posamezne, v ve-

liki množici izdelane dele, ter iz njih čarajo nove motorje in izpopolnjujejo podvozja.

In komaj tržišče pokaže željo, na primer po večji moči, po bolj odločnem navoru, že je pri roki čarovna paličica in coper coper hudi čar potegnejo iz čarovniškega kotla nov motor, sestavljen iz že znanih in mnogo prej na veliko izdelanih batov, ročnih gredi in valjev — za še večjo gibno prostornino, za močnejši navor.

Tako je soopran tudi novi ford 26 M, višek programa nemškega Forda. Korvinsko siv, s streho, ki je prevlečena s črnim umetnim usnjem, nam je bil na voljo za nekaj krogov v Hockenheimu.

Amerikanca vozi po ameriškansko!

Vozili smo torej avto, ki mu Fordova propagnda pravi snova kraljevska jahta iz Kölna. Za vožnjo po cestah seveda, ne po Senu!

Karoserijo je novinec podedoval od še živčvega »20 M XL« in šestvaljni motor »V« ima osnove v preskušnem 2,3-litrskem motorju iz doslej največjih torčov. Je da so mu za 6,8 mm povečali gib batov, za novo večjo gibno prostornino: 2520 kubičkov. Za pri 3000 vrtiljajih v minuti doseže ta velik motor navor 20,5 kpm in krivu-

lja navora dolgo ne pade, kar jamči odlično prožnost tudi pri nižjem številu vrtiljajev. Tako velik motor s takimi, za evropske pojme precej nešportnimi karakteristikami, je že vključen v koncept Detroita. »26 M« je, kot večina ameriških avtomobilov, namreč že serijsko opremljen s zamodnejim menjalnikom. Ročni štiristopenjski menjalnik dobite le na posebno željo.

Tudi menjalnik ni po pravilu, ki smo ga opisali v uvodu, nič novega in gre za agregat, ki ga je Ford že doslej za doplačilo nameščal v modele »17 M« in »20 M«: tristopenjski planetni menjalnik z menjalnikom navora Ročico samodejnega menjalnika so namestili med sedeža zaradi športnega vtisa, ki je ta čas tako zelo v modi.

Ta mi je najprej padla v oči, ko sem sedel v izredno mehko oblaženi naslonjač, ki se zdi skoraj premehak za športni vidček hardtopa. Pravzaprav je padla v oči svetleča značka pod prosojnimi zaznamki ob ročici avtomatike, ki preskakuje in sveti pod oznakami, kakor že premikate ročico. Značka je tudi potrebna! Ročica je namreč vodena veliko manj patačno kot smo razvajeni na primer od mercedesa in ameriški inženirji, ki so konstruirali menjalnik, očitno računajo, da šofer vozi vedno s povsem vključeno avtomatiko in si tudi v ovinkih ne pomaga s prestavljanjem — tako kot to delajo ameriški vozniki.

Toda prestavljanje s kick-downom! (Voznik mora v določnem hitrostnem območju do konca stisniti pedal za plizir s tem prisiliti planetni menjalnik, da preskoči v





nitro prestavo). To toliko zamuja, da sem drugi krog zvozil veliko hitreje, ko sem pred serpentinami dirkališča porinil prestavno ročico tako, da sem izklopil najvišjo prestavo.

Reklama popusti pri 170 km/h

Za podrobnejše meritve na testnem dnevu ni bilo ne časa ne prostora, pa se zadovoljimo s tovarniškimi podatki, ki jim po naših grobih meritvah med vožnjo z nepreverenim merilnikom hitrosti smemo verjeti. Z avtomatiko potegne »26 M« od 0 do 100 km na uro v 12,6 sekunde; z ročnim, stiristopenskim menjalnikom pa je približno za dve sekundi boljšji dirkač. Naslednji podatek, ki ga tovarna nikjer ne zapiše, preberite z rezervo neumerjenega tabornetra! Iz prve v drugo preskoki avtomatika pri 70 km na uro in iz druge v tretjo, ko je kazalec na 105. Na dolgih, hitrih odsekih dirkališča, v gozdu, ki je bil usoden za Jima Clarka, se je kazalec povzpel tudi do 190, više nikoli. Je pa vsesle do dirkanja pokvari! tudi testi NSU TT ki je prav takrat ko sem vzel pod kolesa četrty krog, odklestil nekaj smrek in pristal v jarku. Zoper največjo nitrost je tudi podvozje Fordovega novince, ki pri hitrostih nad 170 km na uro postane nemirno in je treba z volanom loviti smer. To sem opazil že, ko sem pred nekaj meseci na zelo ravni avtomobilski cesti iz Belgije v Köln vozil prednika »26 M« z 2,5 litrskim motorjem in očitno s tako preprosto zadnjo premo, kot jo Ford ima, ni mogoče doseči boljšega iztekanja vozila, pa naj reklama še tako ob-

ljublja, da so »26 M« podvozje prilagodili izrednim zmogljivostim motorja.

Kompas ameriškega okusa

Morda je bil občutka nezanesljivosti kriv tudi izredno lahкотen servo-volan, ki se ga voznik po 20 km vožnje pač ne more

navaditi, da bi z njim izravnaval nezatna zanašanja pri največji hitrosti.

Nobenega dvoma ni, da so konstruktorji »26 M« igrali predvsem na odlično opremo, veliko moč in športni videz, po navdilih trgovcev, ki nameravajo »26 M« prodajati predvsem v Nemčiji in v nasprotju z mnogimi drugimi tovarnami zabieteti predvsem s razmeroma pristopno ceno, v kateri je vključeno vse. Avto je namreč tako popolno opremljen, da skoraj ni kaj dokupiti. »26 M« je namreč že serijsko opremljen s jekleno premično streho, odličnim radiom s dvema zvočnikoma, obarvanimi špami, dvojnimi halogenskimi žarometi, velikimi pokrovi na kolesih in, kot smo že omenili, s avtomatiko, servo-volanom in pasastimi gumami. K temu pride še vsa oprema »20 M XL«: tečajniki, ogrevanje zadnje šipe, dvoglasna trobilja in, kot reče reklama se številnimi podrobnostmi, ki vozniku lajšajo življenje.

Vse to bo Ford po 17. novembru začel prodajati v Nemčiji za nekaj manj kot 14.000 mark.

Pri vsem bogastvu opreme, ki jo Köln ponuja na ves glas, sem se moral spomniti na izjavo vodje prodaje ameriških avtomobilov v Evropi, ki je na vprašanje, komu je letos v Nemčiji prodal osem tisoč amerikanov, takole odgovoril: »Predvsem Američanom, ki tukaj žive in de-ajajo (vojakom) in tistim Evropecem, ki se jim zdi oprema evropskih avtomobilov preskromna. Naši imajo namreč klimatske naprave in stereomagnetofone.«

Bo »Stari svet« kakor pravijo Američanci Evropi, res krenil v smer, ki jo je dolečil ameriški kompas okusa? Tako kot pri ritmih za ples tudi pri avtomobilizmu?

Armaturna plošča je oblečena v furnir, okrogli merilniki so lepo pregledni. Serijski radio in avtomatika — ročica na srednji konzoli.

