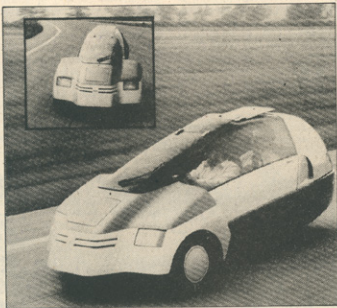


Tole, na slikah, naj bi bil eden od fordov za pojutritšnjem. Nikjer pa ne piše, da bodo tordi ob koncu tisočletja zares takšni. Toliko, da nam ne boste potem kaj očitali!



Ford cockpit

V Dearbornu rečejo: »Hočemo nekaj majhnega!« In v Torinu naredijo

Je pa res: pri Fordu porabijo vsako leto okrog štiri milijarde dolarjev za razvoj. Čisto lahko se zgodi, pravijo, da bo bencinska galona nekoč veljala 4 colarje ali še več, kdo bi vedel, kaj vse pri OPEC nameravajo. To pa pomeni, da se je na tako težke čase potrebno pripraviti, pri tem je pa vsak dan lahko za večno izgubljen. Tisto, čamur smo včasih rekli sanjski avtomobil, so zdaj vse bolj oprijemljive reči in četudi gre le za idejne projekte, se je v njih že moč voziti. V te namene je Ford kupil torinsko oblikovalsko firmo Ghia, ki naredi sicer le ducat projektov na leto, ampak če je vsakik zares dober le eden, je kupčija vredna zlatega denarja.

Torej v Dearbornu, kjer je glavni Fordov stilistični center, povedo, kaj približno bi radi, v Torinu pa jim skušajo ustreči. Pa je zato povsem razumljivo, da je tudi ford cockpit (na sliki) italijanskega rodu.

Pravzaprav je sreča, da imajo pri Fordu uglednega šefa Boba Lutza, ki je bil nekoč lovski pilot, pa mu je ozka letalska kabina ostala pri srcu. Torej je cockpit nekakšen P-51 za reveže. In brez kril!

Izvolite k volanu. Rdeči baroni! Steklena vrata, ki so pravzaprav streha, se zaprejo od zgoraj navzdol in povežejo pod seboj dva glavi. V avtu je prostor le za dva potnika, sedeti morata pa drug za drugim, jasno, tako kot

v majhnem letalu. Volan v cockpitu je še okrogel, močno vpliven je pa videti prednji brisalnik.

Voznik vidi stoosemdeset stopinj na široko pred seboj, za pogled nazaj pa sta veliki vzvratni ogledali, vtisnjeni v prednja blatnika. Cockpit je trikolesnik, narejen – zanimivo – brez Fordovih delov. Dvotaktni motor v zadku je znamke Piaggio (kot v vespaht), poganja zadnje kolo in zmore ob dvesto kubikih gibne

prostornine dvanajst konjskih moči. Prednja prema, z volanom vred je sposojena pri Fiatu, pri ghii pa so dodali vse tisto, kar je očem tako všeč: oranžna sedeža (za zdaj še brez zglavnikov), dvizni strehici (za svež zrak in zoper klavstrofobijo) in čedno armaturno ploščo, ki bo leta 2000 zanesljivo drugačna. Vozilo je zdaj v celem še pretežno, da bi bilo lahko kaj drugega kot prototip, zmore pa kljub temu hitrost nad sto kilometrov na uro, kar izza volana ni videti ravno malo, ko dohitevate in prehitevate dosti večja, predvsem pa višja vozila. Morebiti bi bilo aerodinamiki bolj po volji, če bi bilo prednje kolo eno samo, pa zadnji v paru, ampak o tem se bodo konstruktorji že še pogovorili.

Za zdaj tale cockpit ni čisto resen primerek designa za prihodnja leta. Je pa lahko za zgled, kako je moč misliti in prihajajoče čase tudi z nevsakdanjo domiselnostjo in s smislom za šalo. Kajti tricikel, kakršen je, se pelje. In to je tudi nekaj vredno!

(Kratek zapis smo povzeli po ameriški reviji Car and Driver, pri kateri so imeli kratko priložnost preskusiti tisto, kar Ford sicer le razkazuje na avtomobilskih sejmih.)

