



test

Anto Mahkota

Cena: 4.400 DM
in 11.342 novih dinarjev

Zavarovalnina:

kasko: 989,00 Ndin

jamstvo: 207,00 Ndin

cestnilna: 120,00 Ndin

Avto nam je dal na voljo:
zastopnik Forda,

Paolo Gratton, Gorica (Italija)

Novi, najmanjši ford — ta mesec, obemo, ga bodo začeli prodajati tudi v Jugoslaviji — je podoba, kako si veliki ameriški koncern Ford predstavlja medijenjevno Evropo. Nič novega.

S kričečo sodobnimi črkami pop je zapisana rečljama: za escort — ergo, prvi evropski avto; izdelujemo ga na Otoku in Celini, skupaj ga prodajata nemški in angleški Ford — in tudi plöcenvina je po zadnjem modu, pod njo pa nobenega presenečenja. V tem novem avtomobilu so vse že zdavnaj izumili.

ESCORT 1100

PRI FORDU NIČ NOVEGA

Toda neprizadeti preskuševalci ne sme in ne more — tako kot so storili nemški in francoski testerji, ki so v escortu videli ali antivolkswagen ali antirenault — prekleti novega avtomobila samo zato, ker ni dovolj sodobno zasnovan. In od vsega začetka smo si zabičali, da moramo escort preskušati brez predisodkov, saj je pri vsakem avtu bolj pomembno, kako se izkaže pri vožnji kot pa to, kako je zasnovan.

Escort 1100 de luxe je bil v našem uredništvu tri tedne. Po svoje je bil res posebnost, saj je bil prvi ford, ki smo ga preiskušali v letu in pol, kar si v naši redakciji različni avtomobili podajo roke. Pa ne da bi jugoslovanski zastopnik Forda nenadoma ugotovil, da si naši bralci, kot nam piše, želijo, naj preskušamo tudi forde. Ne! Zastopnik Forda iz italijanske Gorice Paolo Gratton nam je novi escort prijazno ponudil za test.

Motor se rad vrti

V Jugoslavijo bodo uvažali le tri od mnogih različic escorta — razlikujejo se po motorjih, najhitrejši tudi po podvozju in seveda po opremi karoserije — de luxe, super in GT, zadnja z močnejšima motorjem. Žal najcenejšega escorta stanدارd ne bodo uvažali.

Preskušali smo najcenejši »de luxe« z

1,1-litrskim motorjem. Fordovi inženirji tudi za motor niso iskali izvirnih rešitev, saj se motor lahko postavi v vrsto dovolj sodobnih. Vrtina valja je večja od giba bata — to praviloma zagotavlja, da se motor rad vrti — in domiselnih se sde bati s polkroglastimi izgovorevalnimi prostori.

Kljub dokaj sodobno zasnovanemu motorju z visoko kompresijo pa mnogi escorti tekmeči z 1,1-litrskimi motorji izvarejajo več moći. Največja moč 45 KM (ODIN), ki jo motor doseže pri 5500 vrtljih v minutu, je pač le povprečna — tudi navor.

Na mestni vožnji escort dobro pospešuje, motor se rad in lepo vrti, na dolgih ravnih cestah in seveda tudi na brniski pristajalni ploščadi pa mu spri vrhu zmanjka moči, in rezultati meritov so slabši, kot bi voznik pričekoval po občutku. Če motor ni brillant, je pa protion. Ne pritožuje se, četudi vozite v četrti ko-majda hitrejši od 40 km na uro.

Odličen menjalnik z napako

Kdor od svojega motorja ne pričakuje, da bo šrebec, ampak se zadovolji z vztrajnim konjem, se v escortu zaradi motorja ne bo pritoževal.

In če mu tudi kdaj uide kakšna pikra, ga bo potolail menjalnik, saj tudi v veli-

ko dražjih avtomobilov komaj srečate tako odlikno synchronizacijo in tako lahko prestavno ročico. Natančno jo pretikate, še posebej v mestu, ko je treba pogosto prestavljati v prvo, se nikoli ne upre vozniki roki. Prestavljanje v escortu je pravzaprav edina zedinjeno evropska mehanika vsega avtomobila. Iz druge v tem prestarjate namreč kot v nemških avtomobilih, ročica pa je angleško trda in natančna.

Za Fordovim inženirjem tudi pri menjalniku, kljub opisanim odlikam, ni uspel skočiti nad povprečje. Pri največji hitrosti namreč menjalnik postane nadležno hrupen, in nismo si znali razložiti, če je krvna samo slaba zvočna izolacija. Pri 120 km na uro se ropotu menjalnika pridruži še kardanska gred, in predor na drugi avtomobil začne podprtavati.

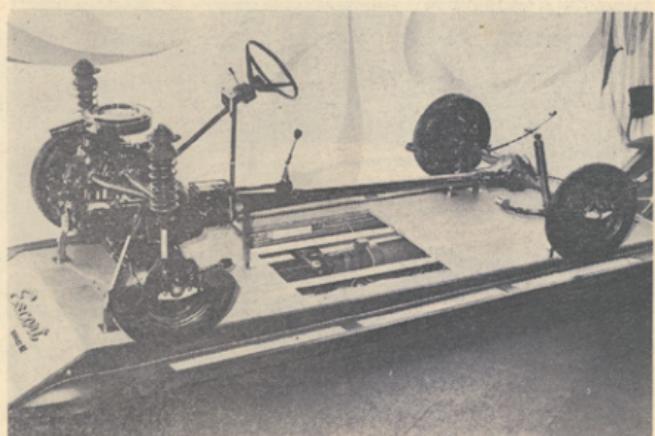
Poleg lahkočnega menjalnika zaslužno lepo besedilo še sklopka. Pedal teče gladko in se ne upira nogi, sklopka prijemnej natančno in brez negodovanja požre tudi sunke zelo grobega voznika. Sklopka in menjalnik sta zelo dobro prestala velike obremenitve pri testnih meritvah.

Podvozje pa tako

Po vsem, kar smo zapisali doslej, je odčitno, da so pri Fordu – dirč se starejša in preskušenega – uspešno izpeljali slalom med dobrim in manj dobrim, v imenu cenosti in zanesljivosti.

Risanje escorta na slabih cestih je podobno, da jim pri podvozju ta silom ni uspel. Posnamo preveč dobrih podvozij v avtomobilih tega razreda, da bi lahko verjeli, da je za mali evropski avto že sprejemljivo podvozje iz herojskih časov avtomobilizma. In tega zadnja prema na najbolj preprostih listnatih vzmeteh naj bi bila nenačoma spet dobra za avto letnik 1968.

Ameriški avtomobilski velikan je, po naši sodbi, pozabil, da podvozje, ki je



Nov avto za staro celino je zasnovan kot star avto za novo celino. Motor spredaj poganja zadnji kolesi. Spredaj je McPhersonovo vzmetenje, zadaj pa klasična toga os na še bolj klasičnih listnatih vzmeteh.

dobro za široke in dolge ameriške limuzine, katere vozijo predvsem po več pasovnih avtomobilskih cestah, ni dobro za zavite in zgubane evropske ceste.

Naj najprej zapišemo, kaj je v escortovem podvozju dobrega: prednji kolesi na McPhersonovih nogah, mehanizem za vodenje prednjih koles (z zobato letvijo), ki mehko teče – zato je volan lahko zelo neposreden – in majhen rajdni krog. Skratka, prednja prema je v povprečju tega razreda, morda celo malo nad njim.

Na našem escortu so bile pasastne gume, kar je avtu gotovo precej popravilo lego v ovinkih. Zdi pa se, da smo zaradi gum dunlop SP še bolj občutili kratke, odse-

kane sunke zadnje preme. In zaradi nje mora biti voznik pripravljen na najrazličnejša neprjetna presenečenja, če po le nekotiko slabši cesti zapodi hitrej kot 100 km na uro – takrat zadek tako poskušuje, da escorta ni več mogoče natančno voditi. Pri hitri vožnji naravnost se tudi pokazuje, da je slabo, če v avtu voznik poskušuje, volan pa nima niti milimetra prostega teka.

Zdi se nam, da je nekaj narobe s celotno geometrijo voženja: v dolgih, blagih ovinkih, ki dovoljujejo velike hitrosti, mora voznik ves čas z volanom popravljati smer.

Izkusene voznike je to celo bolj motiviralo kot to, da pri ostri vožnji v ovinkih, ki so tako ukrijeni, da ze sami po sebi ne dovoljujejo velike hitrosti, escortu zelo spodnja zadek. Z naglim ozemanjem volana avto namreč dobro ujame.

Rodeo na makadamu

Ce so na avtu navadne gume namesto pasastih, potem si upamo trdit, da se za miremga in nezahtevnega voznika na gladiči cesti escort še nekako drži ceste v povprečju tega razreda, da pa zasluži slaboceno, brž ko je cesta spoilka, in se posebej na makadamu.

Ce je namreč escort na popolnoma ravneni in gladkem asfaltu miren in zanesljiv kot kak sodoben avto z dragimi podvozjem, lahko na makadamu obujate spomine, kako so se vozili gospodje njega dni, ko sta k opremi avtomobilista še sodila karirasta čepica in šal.

Ni mogoče reči, ali je nagla vožnja po peščenih luknjah bolj nevarna naravnost ali v ovinkih. Tudi pri vožnji naravnost cestne luknje povzročajo, da zadnji del poskušuje, kjer Že od časov pokojnega loyda nismo več vajeni. Ker pri nagli vožnji ne morete ugibati, s katerim od obes zadnjih kolcev bo escort zavozil v luknjo ih s katerim na grušč ali vzpetino, tudi nikoli ne



Najmanjšega forda izdelujejo v Dagenhamu v Angliji, kjer je zamenjal anglo, motorje pa v Genku v Belgiji. Avto, v katerga Ford polaga velike upre, je po obliki zelo podoben ostalim malim avtomobilom, ki jih Amerikanci izdelujejo v Evropi.



Gledan od zadaj je escort nekoliko okoren, toda že po obliku lahko sklepamo, da se v zadku skriva velik prtičnik. Pod zadnjim oknom so vidne škrge za prezačevanje.

veste, v katero smer bo poskočil njegov zadek — v levo ali na desno.

Voznika meče v zrak in v oblažinjeni strop in vsak trenutek mora biti pripravljen, da se zanasanju upira z volanom, kot bi sedel na divjem konju. Zares, prav rodeo.

Na posutih ovinkih avto drsi z vsemi štirimi kolesi. Zadek opleta, in če bi bila cesta zapraša na nasprotni promet, kot je na rallyjih, bi bil rodeo lahko kar zabaven. Tako pa: z escortom po makadamu previdno in počas!

Cist zrak brez prepipa

Nasprotino opisanemu nam je escort zelo ugajal na mestni vojnji: Lahko ga je parkirati, dovolj dobro potegne, hitro je okrog ovinkov — vse to so potrdile tudi naše meritve pri vijuganju med gumijastimi stožci.

Kot smo že zapisali, voznika ne utrudita niti prestavnava ročica niti pedal sklopke in v avtu, kakršnega smo si mi izbrali za test, tudi zavore ne. Serijski escort 1100 ima sicer na vseh štirih kolesih bobnaste zavore, toda ko smo premisili ceznik, smo že vnaprej sodili, da se spleca določa za servo napravo in kolutne zavore na prednjih kolesih — drugače servo naprave sploh ne dobavijo. Testni avto je torej imel servo zavore, ki so brezhibno delovala — tudi ko so se zelo segrele.

V dobro naj escortu zapišemo tudi dovolj bogato notranje opremo. Prednji sedeža — preoblečena z umetnim usnjem — zelo dobro držita telo, in za noge imata ponika veliko prostora. Tudi na zadnjih kopli je prostornje kot v mnogih avtomobilih tega razreda.

Okrog merilnika sta motno črna, pregleddna, in kazalec hitrosti dovolj nastančen.

Zelo všeč je prezačevanje brez prepipa, v mislih imamo šobi na armaturi plošči in reže pod zadnjim oknom. Letošnja majska zima nam je tudi pomagala preskusiti napravo za ogrevanje: avto tod hladem rad vite, kurjava zadne zelo kmalu delovati. Ravnate jo bolje kot v marsikaterem držajem avtomobilu.

Tin Lizzy v spomin

Klub vsem escortovim hibam in neizvirnosti pa je treba Fordove inženirje, ki so ga zasnovali, vsaj razumeti, če jih že ne moremo kovati v zvezde. Zdi se, da so v tem osnovno pametno zamisel pokvarila prodajna strategija.

Na ravneni in gledkem asfaltu (drugod za razmišljjanje ni časa ne udobja) se človek kar ponevedoma spomni stare, dobre Tin Lizzy z uradnim imenom Ford model T, ki so jih med leti 1908 in 1927 izdelali in prodali petnajst milijonov. Lizzy uspel je bil v njeni genialni preprostosti pa zradi tega nizki cen in nezahtevenem vzdrževanjem. Ceprav so tudi takrat že izdelovali automobile, ki so bili, na primer, na slabem makadamu toliko boljši od modele T, kot je danes tak BMW od escorta, je vendar staro Lizzy kupilo petnajst milijonov družinskih očetov. In miskaristi jo je zapustil še svojemu sinu.

Kaže, da je nekaj podobnega namenila Ford z escortom. Toda če so to res hoteli, potem v Evropi ne bi smeli računati z okusom ameriškega občinstva in napraviti spravje avto v karoseriji in motorju, v podvozu pa ne.

Tako se je zgodilo, da dobre zamisli — ceprav nam je hudo videti avto s takim podvozem na cesti, jo vendar skušamo razumeti — niso dosledno uresničili. Če bi escort dobil preprostejošo karoserijo, ki predvsem ne bi smela slediti modnim muham in bi bil preprostejši escort očitno cenejši, bi lahko celo upali na ponovitev uspeha modela T.

Zdaj pa je escort ostal nekje na pol poti. Po naši senci nudi malo prevēz za veliko preveč denarja, da bi lahko izpolnil Fordove upe.

All bo okus kupcev pokazal, da smo se zmotili?

PRIMERJAJTE	ford* escort	simca 1100 GLS*	peugeot 204*	opel kadet standard	VW 1200	toyota corolla
Cena (novih din)	26.226	31.604	31.694	27.330	25.101	24.523
Gibna prostornina	1098	1118	1130	1078	1192	1077
Moč KM (DIN) pri vrtljajih v minutu)	45/5300	56/5800	53/5800	45/5000	34/3600	60 (SAE)/6000
0-60 (sek)	8,0	7,2	7,1	8,2	9,8	7,0
0-100 (sek)	23,8	18,8	19,4	21,0	32,5	18,7
največja hitrost kilometrov na uro	129,8	141,2	135,8	125	115	142

* podatki z naših testov



Na lepi armaturni plošči so vsi za majhen avto potrebeni instrumenti in kontrolne lučke. Zelo učinkovite so šobe za prezačevanje, ki jim po potrebi pomaga še ventilator.

ESCORT 1100

VIDEZ	8	Karoserija je podobna mnogim fordom in opiom. Ni izvrima, toda dovolj lepa. Spredaj najbolj ugaja.
PROSTORNOST	9	Prednji sedeži so široki, veliko prostora za noge. Na zadnjih sedežih tesnejše. Streha za nekaj centimetrov prenizka. Za avto tega razreda bogato odmerjan prtljažnik.
UPRAVLJANJE	9	Neposreden, lahkon potovan, ki je že premalo natančen. Ročico in gumbi pri roki. Ubogljiva pedala. Odlično sinhroniziran menjalnik, zelo natančen.
OPREMA	8	Pregledna armaturna plošča. Natančen merilnik hitrosti. Pomakljivka končna obdelava notranjosti.
VIDLJIVOST	8	Dober pregled naprej. Majhna zadnja stranska okna. Slab pregled nazaj ne moti, ker je zadek kratek.
NAJVCEJA HITROST	8	V povprečju avtomobilov razreda 1100 kubikov.
POSPEŠKI	8	V območju mestne vožnje zadostujejo, pri hitrostih nad 100 km na uro pa so preslabočni.
FORABA GORIVA	8	Če vozilni ne pretirava s pospeški in velikimi hitrostmi dovolj varčen, pri zelo umirjeni vožnji porabi zelo malo.
LEGA NA CESTI	6	Nestabilen že na ravni cesti, občutljiv na izbokline in luknje. V ovinkih spodina zadek. Pri hitrostih nad 100 km na uro je treba avto lovit.
UDOBNOST	7	Udobni prednji sedeži, čeprav nimajo spremenljivega naslona, piedlo odmerjen zadnji sedeži. Trdo vasevanje. Preglasna karoserija. Slabo dušenje zvokov menjalnika in kardanske gredi. Odlično ogrevanje in prezačevanje vožnje.
MOTOR	8	Zmogljivost v povprečju razreda. Rad se vrta in je zelo prožen pri nižjih vrtljajih. Do hitrosti 100 km na uro tih in dovolj varčen.
ZAVORE	10	Testni avto je imel servo zavore, spredaj kolutne, ki so na voljo za doplačilo. Odlično prijemljeno in so zanesljive tudi če so pregrete. (Serijske zavore so spredaj in zadaj bohnaste, brez servo očajevalca – nismo jih presekali).

NAŠE MERITVE

Testni avto je prevzel 3960 kilometrov, na našem testu 2767 kilometrov.

Največja hitrost: 129,8 kilometra na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2,6 kilometra, povprečje štirih meritiv).

Kilometer brez zaleta: 41,5 sekunde – hitrost zadnjih pet metrov 119 km na uro.

Prožnost: (kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četri prestav) 42,6 sekunde – hitrost zadnjih pet metrov 116 km na uro.

Pospeski:

▷ 0 – 40 km na uro:	4,3 sekunda
▷ 0 – 60 km na uro:	8,0 sekunda
▷ 0 – 80 km na uro:	13,9 sekunda
▷ 0 – 100 km na uro:	24,7 sekunda
▷ 0 – 120 km na uro:	44,3 sekunda

Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 7,4 litra na sto kilometrov (nkoliko hitreje kot 90 kilometrov na uro) največ 12,1 litra na 100 km (polni plin v dolini Soče na Vršič, v avtu tri osebe), na avtomobilski cesti 11,3 litra na sto kilometrov (povprečna hitrost 108 km na uro).

▷ po mestu: najmanj 8,9 litra na 100 kilometrov, največ 11,0 litra na 100 kilometrov.

▷ povprečna poraba pri testnih vožnjah 9,1 litra na 100 kilometrov.

Natančnost merilnika hitrosti:

▷ kazalec na 40 – res. hit.	40,2 km/h
▷ kazalec na 60 – res. hit.	59,0 km/h
▷ kazalec na 80 – res. hit.	77,5 km/h
▷ kazalec na 100 – res. hit.	95,2 km/h
▷ kazalec na 120 – res. hit.	114,6 km/h

TEHNIČNI PODATKI

MOTOR: štirivaljni – štiritaktni – vrtni – vrtenje in gib: $60,59 \times 53,29$ mm – gibna prostorja: 10,2 mm – kompresija: 7:1 – največja moč 45 KM (ODIN) pri 5000 vrtljajih v minutah – specifična moč 41 KM (ODIN) pri 5000 vrtljajih v minutah – 7,5 kpm pri 2800 vrtljajih v minutah – redčena gred v petih letajah – stranska odmica gred – viselični ventili – vodno hlajenje s črpalko in termostatom, v hladilniku 5,12 litra vode – tlakno mazanje s črpalko – v kartieri 3,6 litra olja – dvojni padotčni uplinjač – mehanična črpalka za gorivo – akumulator 12 voltov, 38 ampernih ur.

PRENOS MOČI: motor spredaj, poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami – prestavna razmerja: I: 3,66:1; II: 2,19:1; III: 1,43:1; IV: 1:1, vvrzvana – 4,24:1, prestavna ročica na tlem – gume 155 x 12.

VOZ: limuzina za štiri osebe – dvoje vrat – samonosna karoserija – prednji kolesi na posameznih obesah, McPhersonove noge (hidravlični blaziki in vijčno vezje – zadaj) toga prema na listini – vremenski in teleskopiski blazilični bobnati zavore z vsemi štirimi kolesi (za doplačilo sprva kolutne zavore in ojačevalnik zavorne moči) – mehanična ročna zavora na zadnjih kolesih – volan na zebasti letev – posoda za gorivo 41 litrov.

MERE IN TEZE: dolžina: 3,98 metra – širina 1,57 metra – višina 1,38 metra – medosna razdalja: 2,40 metra – ravnji krog: 9,65 (od skrajne leve do skrajne desne 3,5 obrata volana) – teža praznega vozila (pripravljenega za vožnjo) 760 kilogramov.