

ESCORT 1100

SPREMLJIVA BREZ BOBNOV IN TROBENT

Ford si na vse kriplje prizadeva, da bi iz escorta naredil evropski avto, in direktorji tovarne, ki zadnje čase nič kaj pridna ne prodaja v Evropo, veliko pričakuje od avtomobila, ki so mu prodor na tržišče olajšali tudi s tem, da ga delajo v Angliji, Belgiji in Nemčiji. Da bi escort uspel, mu manjka samo eno — kot boste videli — pametna zasnova.

Za test smo izbrali model 1100 de luxe, ki bo verjetno našel še največ kupcev; nerijske je imel zavore — na prednjih kolesih kolutne servo zavore, ki jih kupec dobi za doplačilo.

Upali smo, da bo Ford predstavil novo vozilo, toda escort je v vseh pogledih brezupno klasičen. Ne gre nam v glavo, kako si lahko firma, kakršna je Ford, dovolila, da izdeluje vozilo, ki bi bilo že pred desetimi leti zastarelo. Motor je neposredna izpeljanka motorja iz angle, ki naj bi jo escort nadomestil. Nameščen je s predaj, pogonja pa zadnji kolesi prek kardanske gredi in odobree stare toge preme. Pri kompresiji 9:1, 81-milimetrski vrtni in 53-milimetrskem gibu bata — kar da natančno 1098 kubikov gibne prostornine zmora motor pri 5500 vrtljajih 54 KM (SAE). Motor nima ničesar samosvojeja, razen da so izgorevalne komore v izdobljenih batih.

Nov je menjalnik z zelo dobro sinhronizacijo in dobro izračunanimi prestavnimi razmerji, včasih smo se lahko pritožili le nad nekoliko neskladnim prehodom iz drugega v tretjega.

Z dobro utečenim escortom smo na 2,5-kilometrski stezi v Montlhéryju dosegli največjo hitrost 132,9 kilometra na uro v četrtem krogu — v vozilu je bil samo vo-

znik. Hitrost je torej povprečna, saj mnogi avtomobili s 1100 kubiki dosegajo že precej večje hitrosti. Nič kaj boljši niso bili pospeški, saj je escort kilometer brez zaleta prevozil v 41,4 sekunde, 80 kilometrov na uro je dosegel v 15,5 sekunde, 100 kilometrov na uro pa v 27 sekundah. Čeprav je s letecim starim s 40 kilometri na uro v četrti prestavi prevozil kilometer v 42,8 sekunde, smo pri vožnji po mestu imeli vtis, da je motor prožen — torej mu manjka le modi. To smo opazili tudi na odprti cesti, saj večje hitrosti doseže le počasni. Tudi v klanoh je počasen.

Pričakovali bi, da escort pri svojih majhnih zmogljivostih potrebuje malo goriva. Vendar meritve niso pokazale posebno majhne porabe. Pri povprečni hitrosti 70 kilometrov na uro je porabil 7,3 litra na sto kilometrov, kar ni veliko, toda na drugem koncu lestvice meritev je poraba 11,2 litra na sto kilometrov pri povprečni hitrosti 100 kilometrov na uro. Pri 132 kilometrih na uro pa porabi na sto kilometrov 12,8 litra. Rezultati torej niso kaj pridna za vozilo, ki naj bi bilo varčno.

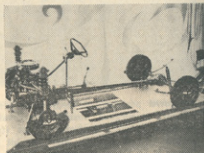
Trideset let prepozno

Naš escort je imel pasaste gume kleder v 10. Kljub najboljšim namenom gume nič več ne pomagajo, ko kolesa izgubijo dober stik s cesto. Trdo in slabo blaženo sadnje oboje postane nadvse neučinkovito, takoj ko cesta ni več popolnoma gladka, in avto ne ostane v smeri celo če pelje naravnost. V ovinku pa se oboja zelo nestabilno, in pri tem voznik niti ne ve, od kod prihaja nejevolja. V mnogih trenutkih smo se počutili pomlajeni

za trideset let, saj se escort po legi na cesti obnaša kot simca 8 ali peugeot 202. Se posebno velja biti previden v deževnem vremenu, saj je volan — kljub temu da je zelo neposreden — začudljivo nenatančen. Za nameček pa se avto nerad vrača v srednji položaj, in pri večjih hitrostih ga mora voznik trdo držati, da ne bi zaviljavo levo in desno po cesti. Menimo, da nekaj ni v redu s prednjo premo; vsi escorti, ki smo jih vozili, so imeli isto napako.

Kolutne zavore, ki smo jih imeli na našem testnem escortu — poudarjamo, da jih kupec dobi je za doplačilo — so učinkovite in tudi odporne proti pregrevanju.

Zaradi trdega vzmetenja si udobno vožnjo v escortu lahko le mislimo. Posebno zadnja prema grobo reagira na neravnine



Na ženevskem salonu so razžagani escort razstavili ob pisanih hipijevskih vzorih, ket bi hoteli z modnimi barvami skriti staromodno zasnovo novega avta.

na cesti. Poleg tega so sedeži trdi, nimajo premičnih naslonov, tudi pomik naprej ali nazaj je prekratek. Zadaj je premalo prostora za kolena.

Preglednost je dobra samo naprej, stranska okna pa so neverjetno majhna.

Armaturna plošča je primerna za avto tega razreda, z všemi običajnimi instrumenti in kontrolnimi lučkami, edino razkošje je lep prižigalnik cigarete. Pohvaliti moramo zelo dobro prežračevanje vozila — na armaturni plošči so zelo učinkovite šobe za dotok zraka, pod zadnjim oknom pa številne reže za odtok. Tudi grejte je dobro, le težko ga je natančno naravnati.

Escort je poleg tega, da je majhen in slabo obesen, še preglesen. Pri velikih hitrostih hrupnemu motorju in menjalniku pomaga z ropotom še karoserija.

Escort, v primeri z anglo, ima komajda kaj novega tako v udobju kot v vseh voznih lastnostih. Ford, druga največja avtomobilska firma na svetu, ki ima tudi tostran luže na voljo velika sredstva, bi s svojimi avtomobili lahko zbudil več zanimanja.

Avto, ki se imenuje spremetv, ne moremo sprejeti z bobni in trobentami.

