

Ford escort 1,3 L turnier

# Visoki zadek

**Prilagodna ponudba: kombi srednjega razreda – Sodobna zasnova in druge odlike – Pri nas (žal) ni!**

Pri Fordu imajo s kombiji veliko izkušenj. Njihova granada turnier sodi med najprostornejše in najlegantnejše avtomobile te vrste. Razen tega so ford vselej v tolikšni meri konfekcijsko zasnovani, da je sprememba zadka nezahtevna, a uspešna poteza. Ford escort je že sam po sebi kombi-limuzina. Njegova različica z visokim zadkom pa ponuja še znatno več prostora. In že na začetku povem, da je to zelo prepričljiv avtomobil!

bomo znova na široko razpradali o tem, da je novi escort zares nov od straha do tal: da je torej sodobna ponudba v skupno dvainštridesetih različicah, če štejemo vse kombinacije oblik, oprem in motorjev; da so ga predstavili kot vozilo tega desetletja in da se napoved utegne tudi uresničiti; ter, da nam je bilo med testom escorta 1,6 GL marsikaj zelo všeč, nad nekaterimi rečmi pa smo tudi nergali.

Pri Fordu so zasnovali že dosti dobrih avtomobilov, a so pri mnogih od njih omagali ta-

ko rekoča na koncu, ko je šlo za podrobnosti in za natančno izdelavo. Takšna je usoda vseh tistih avtomobilov, ki nočejo biti mercedesi ali porscheji, ampak so za zmernejše denarje namenjeni širšemu krogu kupcev. Tudi novi escort ni avtomobil, ki bi segal po petih zvezdicah za kakovost, je pa prijeten kompromis za tiste, ki segajo po srednjem avtomobilskem razredu in so na račun ugodnejših nakupnih cen pripravljene prisluhniti tudi kakemu skriteму črčku. Toda, da ne bo pomote: pri

cenah mislim na tržišče, kjer je escort doma, pri nas se pa takšna presoja prav hitro sesuje.

Turnier postane escort na račun zadka, ki pri tej različici ni več stopničasto presekan, ampak so ji streho povlekli čez zadnji kolesi, jo zavihnili v vrata in veliko šipo na njih, na oba vojala pa namestili nasekljane zadnje luči.

Zaradi njih je izrez spodaj malce ožji, se pa zato vrata odpirajo od vrha do tal. Kombijevski preureditvi ni česa očitati: vrata so dostojno podprta z dvema teleskopskima opornikoma, notranjost je dovolj bogato obložena, da ni cenena, le delo pri odpiranju in zapiranju je umazano, saj je zadnja plat takšnega vozila (ne le pri fordih, tudi pri vseh drugih kombijih na svetu) vedno umazana. Zadnjo šipo so



Za boljše razumevanje naslednjih vrstic je pametno prebrati tisto, kar smo o escortu že zapisali v lanski 26. številki Avto-magazina. Kajti zdaj je ne





opremili z ogrevanjem in z brisalnikom, ki mu pomaga brizgalka, nerodna reč ostaja pa rezervno kolo, ki je dobilo prostor v prtljažnem dnu.

Escort kombi je za zdaj na voljo le s tremi vrati, kar je nerodno zaradi plezanja na zadnjo klop, pa pripravneje, kadar vozilo spremeni v poltovornjak. Kot takšen se zares izkaže. Zadnjo klop je moč zganiti skorajda v hipu in praznina, ki nastane, je zavijanja vredna: čeprav je kombi le za debelih 6 centimetrov daljši od običajnega escorta, ponudi 1,6 metra dolg prtljažnik, kar omogoča 1630 litrov (po tovarniških podatkih!) nakladalnega prostora. To je za avtomobil te velikosti razveseljiva ponudba, v veselje vseh tistih, ki pogostokrat ne vedo,

kam s prtljago. Pri tem je dobro vedeti še to, da je v tem escortu 780 litrov prtljažnika tudi tedaj, ko je v vozilu pet oseb in je zadnja klop torej vzravnana.

Razveseljiv je tudi podatek, da prostornosti niso izsiljevali, kar pomeni, da je tudi ob prevrnjeni klopi moč oba prednja sedeža odriniti povsem do njunih zadnjih točk, torej udobje v prednjem delu avta ni prav nič priškrnjeno.

So pa fordovci, žal, tudi pri kombiju hote ali nehotе pozabili na nekaj dodatnih vabljivosti: prav nič ne bi škodilo, če bi bila zadnja klop deljiva, saj bi to pomenilo, da je tudi ob treh ljudeh v avtu moč peljati daljši tovor; v prtljažnem delu smo pogrešali notranjo luč, ki bi pomagala v temi izbr-



**Paket L: bolj skopa, ne pa oskubljena notranjost**

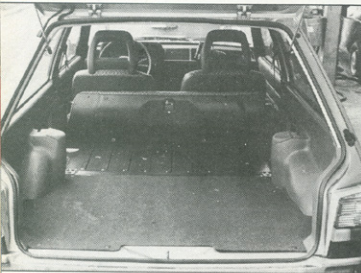
skati potrebno drobnarijo; in zadnjem brisalniku bi lahko namenili prekinjevalnik teka: z nekajsekundnimi odmori bi bila njegova učinkovitost ravno pravišnja!

volanom, prestavno ročico in pedali ter dobra vidljivost na vse strani. Nevzdržno je le klotanje goriva v slabo predeljni posodi, ki skozi slabo obložen zadek skoraj strašljivo zveni. Odlične so se nam zdale še luči in prav je, da ima kombi tudi desno zunanje ogledalo. Tako lahko tovor seže tudi višje kot sicer dopušča varna vidljivost skozi zadek vozila.

Za motor že vemo: da se mu reče «cvh», ker se hvali s kompaktnostjo, z ventili na V in s polkroglastimi izgorevalnimi prostori; da so ga snovali s pomočjo računalnikov; da so pritaknili nekaj drobnejših tehniških novosti; in da je uglašen na zmernejšo porabo goriva. Motor je glede vzdrževanja zelo nezahtevne, sicer pa poskočen, dovolj prežen in preveč hrupen. Čeprav kombi, ta escort še ni tovarnjak in približno poltonska obremenitev je največ, kar si ob njem lahko

#### UGODNO POČUTJE

Testni escort kombi je bil 1,3 L, pri čemer številka označuje motor, črka pa opremo. In glede opreme se prav nič ne pritožujem: armaturna plošča je sicer bolj skope sorte, le z merilniki hitrosti, goriva in temperature, je pa zato na srečo tudi brez kontrolnih lučk, ki so se pri escortu GL prižigale brez pravega reda in vzroka; tudi volanski obroč in preproge so manj imenitni in sredinske konzole na grebenu ni. Toda vznikovo počutje je kljub temu neprizadeto, k čemur pripomorejo blago na sedežih, pravšnje razdalje med



**Zložena zadnja klop: poltovornjaške zmogljivosti**



privoščite. Tedaj se mu zadek že precej povesi, pa tudi živahnost motorja se rahlo razbli- ni. Pa saj s polnim vozilom ni nikomur do cestnega dirka- nja!

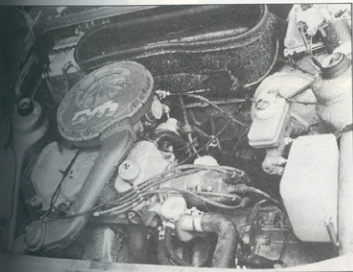
Sicer pa so zmogljivosti mo- torja tudi v resnici povsem takšne, kot jih napoveduje to- varna, povprečne porabe gori- va pa tudi zelo ostre testne vožnje niso dvignile nad 10 li- trov na 100 kilometrov. In ker so pogoji med našim presku- som prej teži kot lahki, lahko mirne duše zapišem, da je tudi ta escort času primerno var- čen avtomobil.

Neuglašenost podvozja, ki smo jo očitali dražji različici pred pčlega pol leta dni, se je zdelo v kombiju precej manj moteča: morebiti zato, ker smo pri kombijih vajeni, da so

poskočnejših zadkov, morebiti pa tudi zato, ker smo prtijaž- nik velikokrat res izbrabili, pa so vzmeti pod dodatno težo »omehčale«. Res je tudi, da so kombiju vzmeti in blažilnike posebej uglasili in da je verjet- no tudi to vplivalo na manjšo poskočnost. In ker je escort v celem spretno uglasen avto- mobil, je bilo malce več dela s popravki na volanu le tedaj, ko je bil zadek zares po in te- žak. Polno obtežen avto silil preveč iz ovinka, pa je vozilo potrebno odločneje dodati vol- lan. To je pa tudi vse, kar se ne pretirano zahtevnem vozniku med vijuganjem lahko pripeti.



**Forde kupujejo eni in isti ljudje, že vrsto let! Escort tur-**



Motor: sodobna zasnova, 1,3 litra, 51 kW

## Tehniški podatki

**Motor:** štirivaljni – štiri- taktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo pramo – vrtna in gib 79,96 x 64,52 mm – glbna prostornina 1296 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 51 kW (69 KM) pri 6000/min – naj- večji navor 100 Nm (10,2 kpm) pri 3500/min – robič- na gred v 5 težajih – glava iz lahke litine – odmična gred v glavi (zobati jermen) – enojni padotočni uplinjač ford, s samodejnim čokom – mehanska črpalka za go- rivo – mazanje pod prit- skom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s čr- palko, termostatom in ven- tilatorjem – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 630 W – brezkontaktna vžigalna naprava

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolezi – štiristopenjski sin- hronizirani menjalnik – enokulturna suha sklopka, prestavna ročica na tleh – jeklena prešana platišča 5 J x 13 – gume 155 SR 13 (semperit)

**Voz in obese:** kombi s tremi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija –

vsa štiri kolesa na posamič- nih obesah – spredaj vzmetni nogi, enojna preč- na vodila, stabilizator – za- daj vijajče vzmeti, vzdolž- na in prečna vodila, tele- skopski blažilniki – dvo- krožni zavorni sistem, spre- daj kolutne, zadaj bobnate zavore, omejevalnik moči zadaj, servo – mehanska ročna zavora na zadnji kole- si, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 19,6:1 (3,75 zavrl- jaja od ene do druge skraj- ne točke)

**Mere in teže:** dolžina 4,123m – širina 1,640 m – višina 1,380 m – medosna razdalja 2,393 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,430 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 820 kg – dovoljena skupna teža 1375 kg – posoda za gorivo 40 litrov – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 440 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtijažnik 780/1630 litrov (tovarna)

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 157 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,8 s – norma- na poraba goriva po ECE: 6,0/7,7/9,3 litra na 100 km

nier je namenjen tistim izmed njih, ki jim je navaden escort, kot kombi-limuzina, v prtijaž- niku pretesen, večjega tau- nusa ali celo granade pa no- čejo. Torej ne bo prav nič ču- dnega, če bomo največ kom- bijevskih escortov videvali v kampih in pred trgovinami s celotedensko špeceriljsko za-

logo. Ta avtomobil je pravi družinski kombi. Pri nas bi veljal – okroglo preračunano – nekaj manj kot 500 tisoča- kov, a nanj pred jesenjo sko- rajda ni misliti. Če je vreden tega denarja, morate pa sami prisediti.

MARTIN ČEŠENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL