

Letak Ažurni Osebi Jole Martin Zupljanin
Poročeni družinski avto

Ford escort 1300 GL



Poprečen družinski avto

Staro za novo



Novi escort so pri Fordu prigarali z milijonom delovnih ur in s petdesetimi milijoni dragocenih mark. Šele potem so ga — januarja letos — poslali na prodajne štante. Kljub temu pa ta avto ne ponuja nič takšnega, kar ne bi že zdavnaj izumili.

Ko je Robert Lutz postal glava nemške podružnice Forda, je najprej udaril po mizi. V sedmih letih so pretopili v denar več kot dva milijona escortov, potem pa so prodajne številke padle na dno grafikonov in vzbudile skrb. Ko so ob prvih escortih zaklicali — to je avto sedemdesetih let! — so menda mislili, da bodo mali ford spremljali svoje lastnike dlje, kot se je kasneje izkazalo. Prvi reševalni ukrep: escorte so pocenili. Namesto k doplačilom, so dodatno opremo prišli k osnovni ceni, kupec je dobil več avta za enak denar. In z novim, daljšim garancijskim rokom. Nazadnje so položili še asa: novi ford escort. Adut proti Oplovemu kadettu.

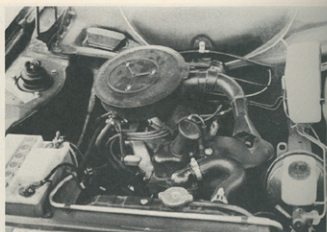
Krojen po modi

Januar 1975: escort ni več podoben steklenici coca-cole. Namesto prifkrnjenih bokov in zavijenhjen vogalov je dobil čistejšo evropske obline. Nizek stranski pas in radodarnost okna zagotavljajo za 25 odstotkov več steklenih površin in mnogo boljši razred, kot ga je ponujal prednik. Novinec je za picle

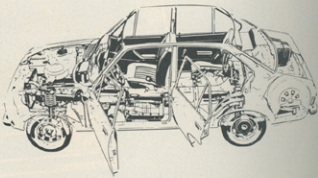
centimetre daljši, širši in višji, medosna razdalja je za 7 milimetrov večja. S palete escortov s petimi različnimi motorji (od 1100 do 1600 kubikov) in s petimi različnimi paketi opreme (standard, L, GL, ghia, sport) smo preskusili escort 1300 GL. Vozili smo temno moder avto s črno notranjostjo, s športno oblikovanimi platišči in s pasastimi gumami. Vsa oprema, razen radia, je za osnovno ceno. Toda pri ceni se zatakne! Jugoslovanski zastopnik Forda se je pogodil le za uvoz escortov 1100 L iz Velike Britanije, ker so tam menda cenejši. Natančnih cen za nemške forde pa ne vedo. Približno rečeno: koelnski 1,3 GL bi pri nas veljal malce čez 10 starih milijonov (če seštejemo marke in dinarje).

Toda za zdaj smo le pri obetih, da bodo takšne avto Jugoslovani lahko kupili „že“ letošnjo jesen. Pri Fordu niso stopili iz kože: tudi z letošnjim escortom ponujajo več modnih muh kot sodobne tehnike, res pa je, da je vse pod novo pločevino že temeljito preskušeno. Ta avto je konfekcija, ki je kupcu bodisi takoj všeč ali pa se zmrдне in ozre za čem boljšim.

Nova karoserija je lepša, znotraj prostornejša. Na voljo so tudi escorti s štirimi vrati, testni avto je imel samo dvojca. Paket GL vsebuje: halogenske žaromete, električno črpalko za brizganje vode na prednjo šipo, nastavljive opornike za glavo na prednjih naslonjalih, avtomatske varnostne pasove, ogrevano zadnjo šipo, uro na robu police pred prestavno ročico in lično tapacirano notranjost. Večjo notranjo dolžino (med armaturno ploščo in zadnjim naslonjalom) so dobili tako, da so zadnjo klop za nekaj centimetrov odrinili — na račun krajšega prtližnika. Tovarna stlačit v avto pet ljudi, mi pristanemo na štiri, toda če sta prednja sedeža posvem v zadnji legi, je zadaj res zelo malo prostora za noge.



Motor: preslaboten za svoj razred, toda tih, uglajen in trpežen.



Rentgenska risba escorta 1300 GL.

Prtljažnik: za natančno obdelavo je „zmanjkalo“ časa.



Kaj pravi Ona?

Najbolj všeč sta ji temno modra barva in črna notranjost. Ves avto se ji zdi preveč oglat. Tako kot pri capriju sovraži, da mora

prtlačnik odpirati s ključem. Boji se mokrih ovinkov in peska, hvali pa lahkoten volan in pripravno pretikanje. Parkira s težavo, ker ne vidi zadka in jezna je, ker jo je prehitela zranka z alfasud. Če bo kdaj izbirala med escorti, bo kupila takšnega z močnejšim motorjem.



Escort je prijeten družinski avto, s pridržkom, da na zadnji klopi prevaža otroke. Zelo dobra sta pa prednja sedeža: z dolgima sedalima, s premičnima naslonjaloma, ki zelo dobro oprime telo, in z dovolj dolgim pomikom. Sedeži so prevlečeni z blagom in prizanašajo s potenjem. Prednji naslonjali je z enim gibom moč prevrniti naprej in dvojna vrata so dovolj široka za udoben vstop k zadnji klopi. Potnike naj pomiri še podatek, da so pri novem escortu posebej pazili na varnostno zasnovno prednjega dela in zadka, ki ob trčenjih vsrkata glavno težo udarcev. Če verjamemo tovarniškim preskusom, je escort kos vsem zahtevam po varni vožnji, ki jih je prinesel

čas. Čeprav se konstruktorjem posode za gorivo ni ljubilo prestaviti na varno mesto in ob desni steni prtlačnika grozi s požarom. Seveda, v primeru trčenja od zadaj. Nasploh je prtlačnik slabši del escorta, toda po prostornini sodi v vrh povprečja tega avtomobilskega razreda. Prtlačnik so za nekaj centimetrov skrajšali in ob enem poglobili. Za natančno obdelavo pa je zmanjkalo časa. Škatla z orodjem in blazina s prvo pomočjo se s preprogo vred vozita po voznikovih žvcih. Pripravno je rezervno kolo, ki ga je moč izvleči tudi ob polnem prtlačniku. In zamera za ves avto bi bila pretirana: v celem je escort natančno in skrbno izdelan.

Motor: kaljeno železo

Manjša, 1,1 in 1,3-litrska motorja vgradijo pri Fordu za isto ceno. Oba sta poganjala že stare escorte in sodita med trpežne, preskušene pogonske agregate. Pri 1297 kubikih gibne prostornine zmore motor escorta 1,3 GL komaj 54 KM pri 5500 vrtljajih v minuti. K avtomatskemu menjalniku prida tovarna 3 KM več, na račun višje kompresije. Motor testnega avta bi bil zadovoljen z navadnim, toda kvalitetnim bencinom, med preskušnjo pa smo ga pojili s super bencinom. Razmerje

med težo vozila in močjo motorja z zmogljivostim ni v prid in v tem escortu se je treba takoj navaditi na umirjeno vožnjo. Tudi prožnost ni tolikšna, da bi odtehtala zaspanost. Motor s stransko odmično gradjo in enojnim uplinjačem ubogljivo vžiga, uboga pedal za plin in se v svojih mejah gladko vrti, ne more pa skriti, da je kratke sape, zato sodijo izmerjene zmogljivosti na rep rezultatov, ki jih dosežejo escortovi nasprotniki istega razreda in podobnih cen. Previsokih vrtljajev escort ne mara, tudi silili ga nismo, ker od tega ne bi bilo prida koristit. Le glas povzdigne — je pa v nižjih območjih zato uglašeno tih. Zvok motorja je tudi edino, po čemer se voznik

Ford escort 1300 GL

lahko ravna: merilnika vrtljajev v avtu ni, ob hitrostnih številkah pa tudi niso začrtali oznak, ki bi ukazovale pretikanje. Motorju prijavijo vrtljaji čez številko 3000, kjer doseže največji navor 8,7 kpm, ne mara pa siljenja dosti čez mejo, kjer doseže največjo moč. Z menjalnikom je težko delati čudeže in inženirji so naredili, kar je bilo mogoče. Vseeno pa escort 1,3 ni za tiste, ki ne prenesejo, da bi jih ob zelenem semaforu kdo prehitel.

Motorju zamerimo tudi veliko porabo goriva, ki je davek nizkemu kompresijskemu razmerju. Med testom smo izmerili poprečje 11,2 litra na 100 km, toda med hitro vožnjo po avtomobilski cesti je na vsakih 100 kilometrov poti steklo v motor tudi po 14 litrov goriva.

„Ford-look“

Voznik, vajej escortov, ne dobi dosti novega. Boljši sedež smo že pohvalili, manj prijeten je pa obroč volana, ki sili voznika, da sedi postrani. Tako so pri drogu volana privarčevali drugi zglob. Kdor kupi GL, ne dobi več kot merilnike hitrosti, goriva in temperature hladilne tekočine. Vse skupaj, s kontrolnimi lučkami vred, je pod ščitnikom, ki štrli z vrha armaturne plošče, na varnem pred bleščavostjo. Vse, kar voznika med vožnjo zanima, tudi pripravnosti ročici za gretje in zračenje, je ponoči zelenkasto osvetljeno. Vsa glavna stikala vklaplajo ročice ob volanu. Krajša ročica za desno roko vklaplja pozicijske luči in žaromete in je tako blizu stikala za vžig, da sem jo tudi po dveh tednih vožnje še zmeraj nehote premikal. In stikalo za trobljo je pretrdo, troblja pa prešibka. Pravo veselje za voznika je pretikanje. Ročica s kratkimi gibi je zelo natančna, lahkotna in namenjena dirkaško hitremu pretikanju. Če sem z naglimi gibi pretiral, se je sinhronizacija uprla le ob pregibu v tretjo prestavo. Tako zelo mudilo se je pa le med meritvami pospeškov.

Torej: ko se voznik zlekne na sedež (dolgonogež si želi, da bi ga še dlje odrinil) in se priveže z vgrajenim varnostnim pasom, dobi vse tisto, kar je za forde značilno. V celoti vzeto je oprema dovolj bogata, da se ne gre pritoževati.

Zamera gre le na račun preglasnega (toda učinkovitega) ventilatorja in brisalnikov, ki jih nad 120 km na uro privzdiguje veter. Dobra zvočna izolacija pa prispeva k počutju, ki je dovolj ugodno tudi za dolgotrajnejšo pot.

Sveta preproščina

Podvozja niso spreminjali. Prednji del avta je oprt na vzmetne noge in prečna vodila, stabilizator pa pomaga premagovati ovinke. Zadaj sta še zmeraj vzdolžno vpeti listnati vzmeti, ki so jima po novem odvzeli po en list (zdaj so po trije), zato sta pa širši. To pomaga, da je vožnja udobnejša, toga prema pa malce manj poskočna. Prečni stabilizator preprečuje pretirano nagibanje karoserije. Vožnja po gladkem cestišču, četudi ovinkastem, je prijetna, in podvozje ne dela vozniku nobenih težav. V ostrih, hitro voženih zavojih sili nos avta naravnost, spodnaša ga, voznik ga mora z dodajanjem volana „poriniti“ v ovinek. Pri tem tvega, da bo narahlo zdrsnil zadek.

Toda to drsenje je umirjeno in ga ni težko nadzirati. Vožnja na gladkem asfaltu je v tem slogu celo zabavna in bo všeč vsem, ki bi iz escorta radi iztisnili vsaj kapljico športa. Čudili smo se pa Fordovemu okusu za gume. Avto so obuli v pasaste gume phoenix, ki se ne nvalijo s pretirano kvaliteto, pač pa s tem, da jih dobite v vsaki, tudi ceneni nemški veleblagovnici. Na neravnih tleh je zabave konec. Tudi escortova toga prema ni izjema in na neravnine odgovori s poskakovanjem, da avto uhaja iz smeri. Za takšne razmere velja: nogo s plina in pamet v roke.

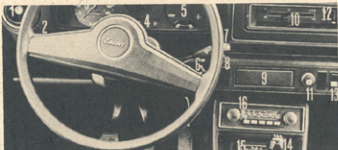
Vozniku se pa prikupi dovolj neposreden volan, s katerim avto zlahka postavlja v željeno smer.

Ford escort 1300 GL ni niti dirkalnik niti razkošna limuzina. To je povprečen družinski avto, ki zadovolji povprečnega voznika: primeren za zmerno vožnjo, dovolj udoben za daljše poti in dobro opremljen za današnje pojme.

— Je vreden svojega denarja? so me spraševali znanci.

Lepo vas prosim, za kateri avto na našem trgu pa lahko rečemo, da je!?

- 1 — reža za dotok svežega zraka
- 2 — ročica utripalk, dolgih in kratkih luči, trobojne in svetlobnega signala
- 3 — merilnik hitrosti, števec kilometrov
- 4 — kontrolne lučke utripalk, pritiska olja v motorju, dolgih žarometov in vlaga
- 5 — merilnika goriva in temperature hladilne tekočine
- 6 — stikalo vlaga, ključavnica volana
- 7 — ročica brisačnikov in naprava za brisanje vode na prednjo špijo



- 8 — ročica pozicijskih luči in žarometov
- 9 — papelnik
- 10 — ročici za nastavljanje zračenja in ogrevanja
- 11 — vžigalnik
- 12 — stikalo ventilatorja
- 13 — vstopno stikalo
- 14 — prestavna ročica
- 15 — ura
- 16 — radio

Tehniški podatki

MOTOR: štirivaljni — štiristaktni — vrstni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in gib 80,36 x 62,99 mm — gibna prostornina 1297 kubicov — kompresija 8,0:1 — največja moč 54 KM (DIN) pri 5500 vrtljajih v minuti — litrska moč motorja 41,6 KM (DIN) na liter — največji navor 8,7 kpm (DIN) pri 3000 vrtljajih v minuti — ročica gred 5 iz lahkih — stranska odmočna gred (verzija) — visoki ventili — enojni podotočni upljalč Ford, z ročnim čokom — mehanska črpalka za gorivo — masaže pod pritiskom, oljne lufte v glavnem toku — vodno hlajenje s črpalko, termostatom in mehanskim ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 44 amperiskih ur — alternator 770 voltov svežega toka pri 1400 vrt./min.

PRENOS MOČI: motor srednjaj pogonja zadnji kolesi — enokolturna ruha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani mešički — prestavna ročica na levi — prestavna razmerja: 3,696; 2,185, 1,425; 1,0; vzvratna 4,235 — diferencial s hidropilnim ozobljenjem, prestavno razmerje 3,80

KOLESA: platišča 4 1/2 x 13, jeklena ploščica — gume 135 SR 13 (splošno 20H S), pritisk 1,5, zadaj 1,7 atm. **DISKI OBSE:** ruzinca za 5 oseb — dvojni vrtaj — samosamoza karolietka — prednja kolesa na pogonjskih obesah, prednja vodila, vzmetne noge, prednji stabilizator — zadaj toga prema, vzdolžne litarne vzmeti, teleskopski blažniki, prednji stabilizator.

ZAVORE: spredaj kolturne, zadaj bobnaste — dvokrožni zavorni sistem — servo — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema.

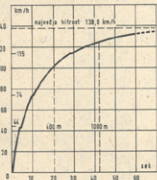
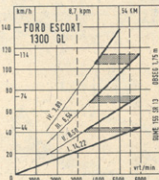
VOLAN: prenos z zobato letvijo, premera 17,6:1 — varnostni drog volana — radijski krog 9,3 m — 3,5 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke.

OPREMA: blaisalnik na dve hitrosti — električna naprava za pranje prednje špije — luči za vrzavno vožnjo halogeni žarometi — varnostne utripalke — zunanje vzvratno ogledalo — ogrevalna zadnja špija — opornika za glavi na prednjih naslonjalnicah avtomatska varnostna pasova (spredaj) — vžigalnik — preproge — zaščita podvozja.

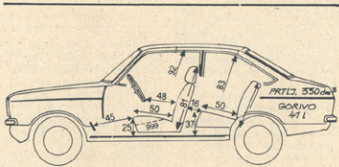
MERE IN TEŽE: dolžina 4,056 m — širina 1,536 m — višina 1,396 m — medosna razdalja 2,407 m — kolotek spredaj 1,270 m, zadaj 1,296 m — najmanjša razdalja od tal 9,12 m — prostornina prtljavnika 411 litrov (uporabna prostornina 330 dm³) — teža praznega vozila 885 kg — dovoljena obtežila 440 kg — dovoljena skupna teža 1225 kg — prikolice z zavoro 450 kg, brez zavoro 400 kg — obtežila stranskega 85 kg.

VZDRŽEVANJE: posoda za gorivo 41 litrov — karter (s filtrom) 3,25 litra, menjava na 10 000 km — menjalnik 0,9 litra, menjava na 30 000 km — diferencial 1,9 litra, menjava na 30 000 km — mazik podvožje nima — hladilni sistem (z grelnikom) 5 litrov.

VOZILJIVOSTI: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 100 vrtljajih v minuti 212,2 km na uro — moč na tono praznega vozila (+ voznik 75 kg): 56,3 KM (DIN), teža na KM: 17,7 kg — moč na tono polno nатовarjenega vozila 40,7 KM (DIN), teža na KM: 24,5 kg — največja hitrost: 137 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km na uro: 21,8 sek (normalna poraba goriva po DIN: 8,6 litra na 100 km).



Tovarna dovoljuje trajnejše vrtljaje do številke 5800, ne priporoča pa pretiravanja čez 6100 vrtljajev v minuti. Med meritvami pospešk smo pretikali pri 6000 vrtljajih, kar pomeni v posameznih prestavah naslednje resnične hitrosti: 44, 74, 114. Hitrosti, ki smo jih na tej leži prebrali na merilniku so bile mnogo višje, saj merilnik močno laže. Po merilniku pomeni 160 km le 138 resničnih km na uro. To, največjo hitrost, doseže motor pri 5100 vrtljajih v minuti, torej je lahko dolgotrajna. Največja hitrost in pospeški motorja ne uvrščajo med rekorde tega razreda, hvali se pa z mirnim in tihim tekom. Ker je že zdavnaj preskušn, mu lahko brez skrbi preokujemo dolgo življenje.



Notranje mere (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri kolomih spredaj 126, zadaj 135; širina prednjega sedeža 54, zadnje klopi 120; notranja dolžina od armature plošč do zadnjega naslonjala približno 160; pomolj prednjega sedeža 11; odprtina vrat (višina/širina) 93/94; uporabna prostornina prtljavnika 330 dm³ (merjeno s kockami).

Cena: zastopnik nima natančne cene (gloj tekst!)
Zavarovanje: obvezno: 1000 dinarjev
 kasko brez franšize: 9878 dinarjev
 kasko s franšizo 4000 din: 1030 dinarjev
Cestnina: 1602,50 dinarjev
Proizvajalec: Ford-Werke AG 5 Köln-Deutz 1, ZR Nemčija
Generálni zastopnik in prodajalec: Interkom, Beograd, Uzun Mir. kova 2 — podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju

Naše meritev

Testni avto je pred meritvami prevozil 12 000 km. Meritve z dretna osebnima in s polno posodo goriva.
Največja hitrost: 138,0 km na uro (zaleš 3 km, poročaje štirih meritve)

Pospeški:
 0 — 40 km na uro: 3,7 sek
 0 — 60 km na uro: 7,0 sek
 0 — 80 km na uro: 12,1 sek
 0 — 100 km na uro: 20,3 sek
 0 — 120 km na uro: 39,3 sek
 400 m brez zaleta: 30,4 sek (končna hitrost 101 km na uro)
 1000 m brez zaleta: 42,7 sek (končna hitrost 123 km na uro)
 Prodnost: kilometer z zalesto hitrostjo 40 km na uro v IV. prestavi 45,4 sek (končna hitrost 115 km na uro)

Poraba goriva:
 10 — 40 km na uro: najmanj 8,5 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikdar preko 100 km na uro), največje 12,4 litra na 100 km (ostra vožnja).
 Na avtomobilski cesti: 9,8 litra na 100 km (povprečje 95 km na uro), avtom. 14,0 litra na 100 km (povprečje 125 km na uro).
 Po mestu: 19,3 do 12,5 litra na 100 km. Popredna poraba na testu: 11,2 litra na 100 km.

Poraba olja: 0,5 litra na 1000 km.
Natančnost merilnika hitrosti:
 kazalec na 40, resnična hitrost 37 km/h
 kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h
 kazalec na 80, resnična hitrost 75 km/h
 kazalec na 100, resnična hitrost 94 km/h
 kazalec na 120, resnična hitrost 114 km/h

Hvalimo

- veliko opreme brez doplačila
- dobri sedeži
- lahkotna in natančna prestavna ročica
- razmeroma velik prtljajnik
- učinkovite zavoro
- natančna končna izdelava

Grajamo

- slaboten motor
- prostorska stiska pred zadnjo klopjo
- pretirno vzmetenje
- premajhna, nevarno nameščen posoda za gorivo
- velika poraba goriva
- postrani nameščen obrroč volana
- zelo slaba lega na gubastih tléh