



Ford escort 1,4 ghia

Ford, predvsem njegov evropski toz, je ena od tistih redoljubnih avtomobilskih tvrdk, ki ima svojo ponudbo natančno zloženo v kategorijske in cenovne predele. Tako se za ford escort že iz tistih časov, ko je z obliko spominjal še na steklenico cocca-cole, nekatere pa tudi na dosti bolj vznemirljive reči, zelo dobro ve: da je avto nižjega srednjega razreda in ljubljeneč zares številnih kupcev.

Odkar so, leta 1980, escortu prekucnili zasnovano in speljali moč poprek vgrajenega motorja k prednjima kolesoma, so prodali več kot štiri milijone teh avtomobilov. Kljub temu v Kölnu niso počakali, da bi mu slava splahnela. Prve letošnje dni so kupcem ponudili novo, popravljeno izdajo. Odtlej je escort izraziteje podoben fiesti, sierri in scorpiu, različica z oznako 1,4 pa se hvali tudi z novim motorjem. Seveda veljajo vse te modifikacije tudi za ford orion, ki je od sredine leta 1983 limuzinski dvojček kombi-limuzinskega escorta.

Za oči povsem nova in do pike enaka sta nosova teh dveh vozil. Motorji pokrov je strmejši kot prej in zavijhjen med žarometi. Na novo obrobjena sta tudi

# Hišni slog

Prenovljena karoserija in podvozje, nov motor

prednja blatnika. In maska pred motorjem je zdaj podobno nizka kot že od prej pri fiesti. Na novo oblikovana sta tudi odbijača, prednji s spojlerjem vred: izdelana sta iz trpežne plastike, ki je brez posledic kos trčenjem do hitrosti štirih kilometrov na uro, odporna pa je tudi zoper praske in odrgnine vseh sort. Zadnje luči so zdaj večje, zadnja vrata pa oblikovana tako, da ta čas, ko so dvignjena, morebitna deževnica odteka v stran, ne pa v prtljajnik. Vsi ti kozmetični posegi so escortu priporočljivo izboljšali aerodinamiko (količnik zračnega upora prej 0,40, zdaj 0,36), čeprav se po tej plati še vedno ne more kosati z najnovejšimi in v celem moderno oblikovanimi osebnimi avtomobili.

Kljub temu je poraba goriva (povprečno za celo escortovo vrsto) upadla za približno 13 odstotkov, jasno, tudi na račun varčevalnih posegov pri motorjih in prestavnih razmerij.

Oblikovni popravki niso vplivali na praznino v prtljajniku, v prid ugodnejšim kombinacijam potniki – prtljaga pa je po tretjini deljivo zadnje naslonjalo. Korist od tega bi bila še dosti večja, če bi bila enako deljiva tudi klop pod njim.

Sicer pa je potniški prostor v celem na novo obdelan. Prednja

sedeža sta športno čvrsta ter temeljitejša, ko gre za oprijem teles, in tudi zadnja klop je pravšnji kompromis med udobno mehko ter dolgotrajnejšo čvrsto oporo hrbtenici. Tam je resda malce prenizek strop za dolžine, je pa zato spredaj dovolj dolžine in višine za sproščeno sedenje. Vozniku so namenili okolje, ki – ob zmanjšanih mehur – precej spominja na kokpit v scorpiu. Volanski obroč je oprijemljivo obložen, z zajetnim sredinskim delom, kjer je velik »gumb« za trobljo, in ravno pravšnjega premera, da je prijeten za sukanje. Ob njegovo steblo so namestili novi ročici za luči in utripalke na levi ter za brisalnice in brizgalko na desni strani. Levici je na istem polju namenjeno še obročasto glavno stikalo luči. Ker sta obe ročici na zajetnih pecljih, sta vozniku takoj všeč zaradi tako omogočenih kratkih in natančnih gibov, ne da bi moral zaradi tega prste pretirano stegovati.

Armatura plošča z merilniki motornih vrtiljavov hitrosti vozila, temperature hladilne tekočine in goriva je dobro zasenčena in temeljito pregledna. Obogatili so jo z vdrtno za parkirni drobiž. Nasploh je v tem avtu razveseljivo veliko pripravnih odlagališč za drobnjarje – od razkošne vdrtno pod šipo do velikega predača ob sovoznikovih kolenih in lično oblikovanih predačlov na sredinski konzoli, pod volanom in na vratih. Razdalje vo-

## MOTORNOLJE NA SINTETIČNI OSNOVI



ZA BENCINSKE IN DIZEL-SKE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO

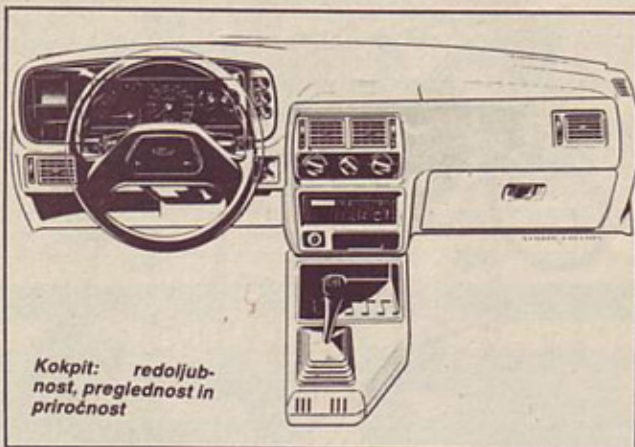
lan – pedala – prestavna ročica so po volji dobremu voznikove-  
mu počutju, odvečno dolga sta  
le pečlja prednjih varnostnih pa-  
sov. Testni avtomobil se je po-  
našal s paketom opreme »ghia«,  
ki zdaj, ob vse temeljiteje  
opremljenih konkurenčnih avto-  
mobilih, ni več tako bleščeče  
popolna, kot se nam je zdela  
včasih. Je pa vseeno še vedno  
dovolj prepričljiv dodatek k  
splošnemu počutju; ne nazad-  
nje tudi zaradi električno pomi-  
čnih okenskih šip, zaradi osred-  
nje ključavnice, zaradi dveh zu-  
nanjih ogledal in zaradi vzorne-  
ga tapetniškega dela.

Moderni notranji detajli, do-  
volj bogata oprema in skrbna  
končna obdelava se v escortu  
odlično dopolnjujejo in vzbujajo  
vtis, da ta avtomobil presega  
zrelostno mejo svojega avtomobi-  
lskega razreda.

Malce manj uglajen pa se zdi  
motor escorta 1,4. To je na novo  
zasnovan pogonski agregat, s  
katerim so nadomestili dozdajš-  
nji 1,3-litrski štirivaljnik s 50 kW  
oziroma 69 KM. Novinec je na-  
stal na konstrukcijski osnovi  
večjega, 1,6-litrskega Fordovega  
motorja, štirje valji pa ponu-  
jajo 1392 kubikov gibne prostor-  
nine. Novi motor so fordovci oz-  
nanili za »prvi varčevalnik druge  
generacije«, pri čemer velja  
omeniti posebne zavojne sesal-  
ne kanale, ki omogočajo izrazito  
vrtinčenje zmesi bencina in zra-  
ka ter tako prispevajo k zboljša-  
nemu izgorevanju ter k nižji po-  
rabi goriva. Seveda streže motor  
tudi z ostalimi, že običajnimi  
lastnostmi: z odlično gredjo v



Kombi-limuzina; zadnja vrata in deljivo zložitljivo zadnje naslonjalo



Kokpit: redoljub-  
nost, preglednost in  
priročnost

lahki glavi, z zobatim jermenom,  
s hidravličnim izravnavanjem  
ventilskega krmiljenja in tako  
dalje. Doziranje goriva opravlja  
registrski uplinjač weber, konč-  
na zmogljivostna rezultata pa  
sta največja moč 55 kW (75 KM)  
pri 5600 vrtljajih v minuti in naj-  
večji navor 109 Nm pri 4000 vrt-  
ljajih v minuti. Ugodno dolgi  
batni gibi prispevajo k vpadljivi  
prožnosti motorja, kar pomeni,  
da se motor spontano odziva na  
ukaze s pedala za plin tudi pri  
nižjih vrtljajih ročične gredi.  
Vendar je uglajeno miren in tih  
le do številke 5000 na merilniku



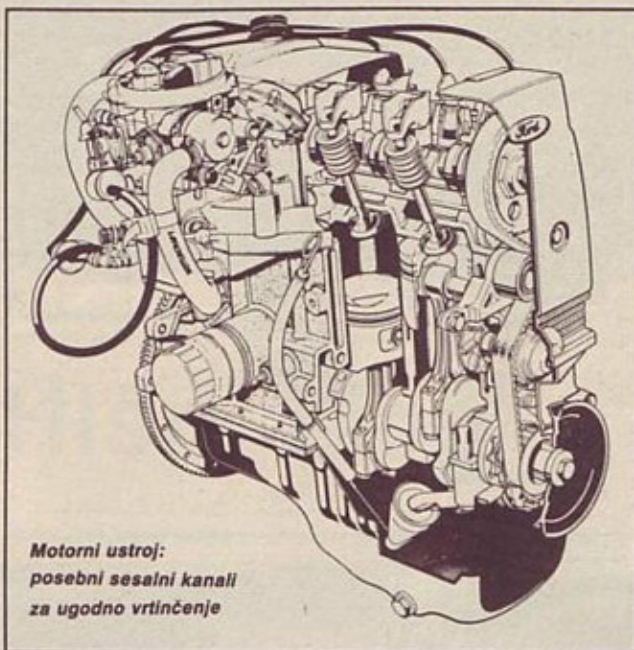


vrtljajev, nato pa postreže s truščem in s tresljaji, ki jih ni mogoče prezeti. To je tudi vzrok, da voznik samodejno in prej kot je v resnici potrebno pretakne v višjo prestavo, ne da bi izkoristil vrtljaje do številki 6200 (ko se na merilniku začne opozorilno črtkano polje) ali celo 6500 (ki je na začetku prepovedanega rdečega območja). Motor je takšnemu priganjanju tehniško in v praksi sicer zlahka kos, le zoprno robat postane.

Med testnimi vožnjami in našimi meritvami smo bili seveda neprizanesljivi, izmerili pa smo naslednje pospeške: z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 8,6 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 13,2 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 20,3 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 33,0 sekunde. Ti rezultati so malenkostno slabši od tovarniško objavljenih, večja od tiste v uradnih materialih pa je bila pri nas izmerjena največja hitrost: natančno 170 kilometrov na uro. Dosegli smo jo med vožnjo v skoraj direktni četrti prestavi, po pretikanju v peto prestavo pa se je komaj opazno zmanjšala. Torej je tale escort povsem dovolj hitro potovalno vozilce.

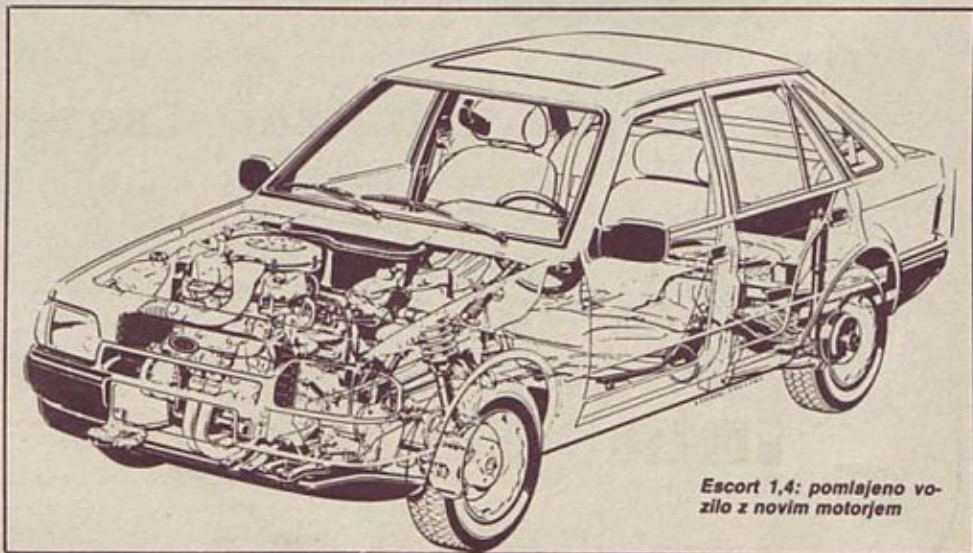
Testno povprečje porabe goriva je znašalo 8,7 litra na 100 kilometrov, ampak nalašč zmereno prevoženi cestni odsek je dokazal, da zmore – ob manj zahtevnem vozniku – poraba uplahniti tudi le na povprečnih 7,5 litra na 100 kilometrov. Ob tem so hitrostna povprečja seveda manj navdušujoča, voznja pa je manj hrupna in zato tudi udobnejša.

Udobju je naklonjeno tudi podvozje tega avtomobila. Groba primerjava s podvozjem escorta, ki je z letošnjim januarjem zapeljal v pokoj, sicer ne kaže razlik, ampak tehniki podvozja niso preskočili: dodelali so njegove nadrobnosti in na novo uredili celotno kolesno geome-



**Motorni ustroj:**  
posebni sesalni kanali  
za ugodno vrtilčenje

trijo. Prečna vodila so zdaj na novo odmerjena, stabilizator je na novo vpet, gumaste zglombe so zamenjali s kroglastimi, nekatere mere so drugačne. Rezultat teh posegov je posrečeno ravnotežje med udobjem in dobro lego na cesti. Escort se zdaj hvali z zanesljivejšo vožnjo naravnost, z manj nagajivim zadkom, ki je znal pri prejšnji generaciji na hitro in teže ukrotljivo zdrsniti navzven, če je voznik naglo odvel plin ali v ovinku neprevidno pritisnil na zavore, in z dovoljšnjo mero športnega značaja, da se vozilo ne nagiba preveč in, da ga je mogoče tudi na zahtevni cesti hitro voziti. Seveda je obdržal glavno lastnost prednjega pogona: da mu je na začetku ovinka potrebno narahlo dodajati volan, potem pa ga, s spretnim dodajanjem in odzemanjem plina voditi do ravnine. Kajti: vsa štiri kolesa so posamično obešena, prednji se opirata na vzmetni nogi, zadnji pa na vijajčne vzmeti z ob strani nameščenima teleskopskima



**Escort 1,4: pomlajeno vozilo z novim motorjem**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 77,24×74,30 mm – gibna prostornina 1392 kubikov – kompresija 9,5:1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5600/min – največji navor 109 Nm (11,1 kpm) pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – registrski uplinjač (weber), z ročnim čokom – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 980 W – tranzistor-ski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,58; II. 2,04; III. 1,32; IV. 0,95; V. 0,76; vzvratna 3,62; diferencial 3,84 – platišča 5J×13 – gume 155 SR 13 (michelin XZX)

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih

obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačni vzmeti, prečna vodila, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, (za doplačilo: ABS) – volan z zobato letvijo, prestava 19,63:1, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

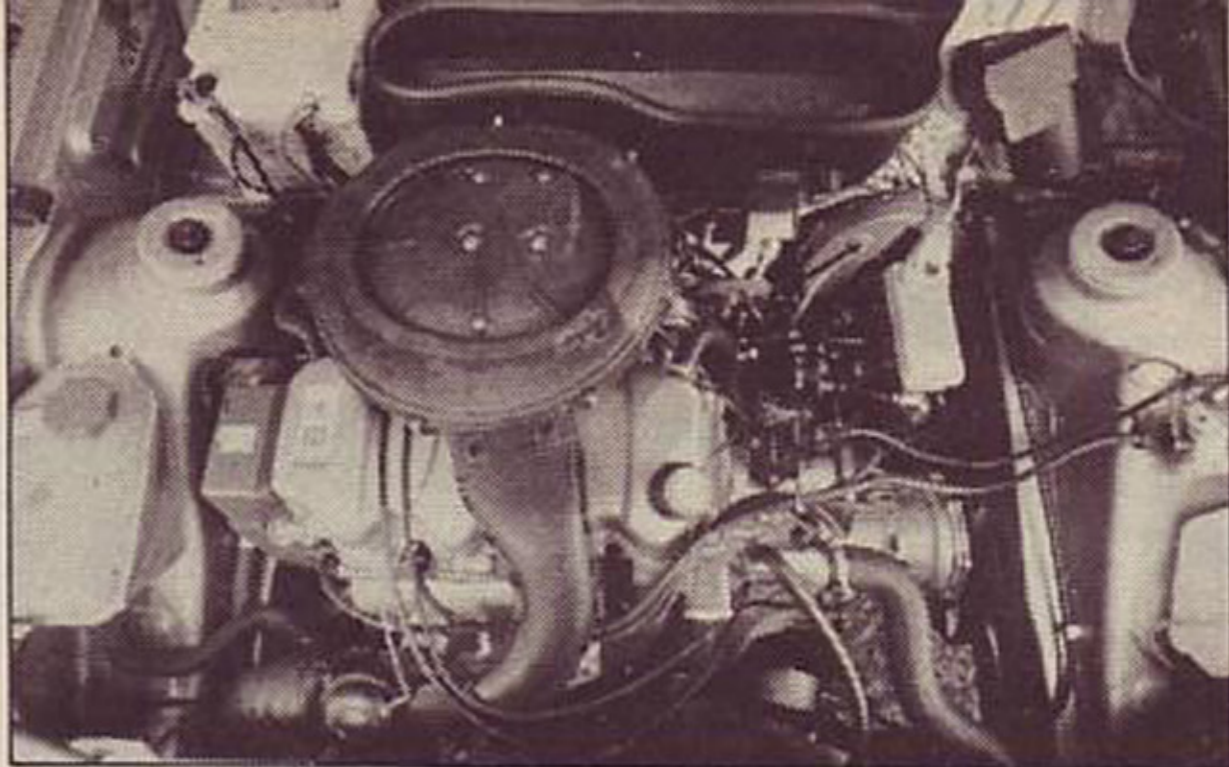
**Mere in teže:** dolžina 4,022 m – širina 1,640 m – višina 1,405 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,404 m, zadaj 1,427 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 885 kg – dovoljena skupna teža 1325 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 450 kg – prtljažnik (normno) 360/700/1030 litrov – posoda za gorivo 48 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 167 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 12,7 s – poraba goriva (ECE): 4,9/6,4/8,1 litra bencina super na 100 km

blažilnikoma; pa je escort tudi po tej plati dodelano vozilo.

Ena od njegovih posebej privlačnih značilnosti, za zdaj še nenavadnih v tem vrednostnem

razredu, je možnost doplačila za napravo zoper blokiranje zaviranih koles (ta naprava – uradno se ji reče SCS, oziroma Stop Control System – je pri različni-



**Motor 1,4: varčen, a ne ravno zgledno uglajen**

cah RS turbo in XR3 serijska). Njeno delovanje je mehansko-hidravlično, z dvema modulatorjema ob prednjih kolesih, ki sta kos celotnemu diagonalno dvokrožnemu zavornemu sistemu. Prednost tega sistema ABS – v primerjavi doslej uporabljanih sistemov z enakimi in podobnimi nalogami – je v znatno nižji ceni (komaj tretjina od sicer veljavnih), kar pomeni doplačilo 1000 zahodnonemških mark. Testni avto sicer ni bil opremljen s tem dodatkom, ampak po mnenju testnikov, ki so SCS preskusili, je ta naprava vredna svojega denarja.

Dobro in varno pa zavira ford escort tudi brez nje. Prednja koluta sta namreč posebej hlajena in tako kos tudi številnejšim zaporednim naprežanjem. Tako smo – med testom – nergali le na račun kolesnih gum: bile so

običajnih mer, ne nizkopresečne, pa so se zategadelj cvileče oglašale izpod vozila, navsezadnje pa kvarile tudi njegovo sicer dobro lego na cesti.



Ford escort 1,4 ghia je torej kombi-limuzina, ki z mnogimi svojimi lastnostmi prerašča mere nižjega srednjega razreda. To pa pomeni, da čvrsto drži pozicijo, ki mu na Fordovi prodajni lestvici pripada: med fordoma fiesto in sierra. Z najnovejšimi oblikovnimi posegi ter s številnimi nadrobnostmi opreme je zdaj tudi escort čistokrvni predstavnik hišnega sloga. Takšen bo ostal še vsaj tri polna leta: povsem nov ford escort so namreč napovedali za leto 1990.

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL