



Ford escort 1,4i

Tudi, če naj escortova življenjska in delovna doba velja le od leta 1980 (ko so ga odlično modernizirali s pogonom na prednji kolesi) dalje, in tudi, če upoštevamo njegovo vnovič posodobljeno izdajo letnik 1986, ta, zaradi fieste na ravno najmanjši ford ni več mlad. Je pa še vedno zelo mladosten; in tudi čisto pri vrhu, ko gre za najboljše prodajane osebne avtomobile v Evropi.

Navsezadnje je bilo retuširanje pred dvema letoma dovolj odločno, da še vedno zaleže. In vse to velja tudi za orion, ki vozi vstrec z escortom, le da ima namesto escortovih zadnjih vrat klasičen zadek in ločen prtljažnik v njem. Karoserijske poteze so še vedno moderne in tudi sodobno aerodinamične (escort:  $C_w = 0,36$ ), hkrati pa dosledno v hišnem slogu – po vzoru fieste, sierra in scorpia.

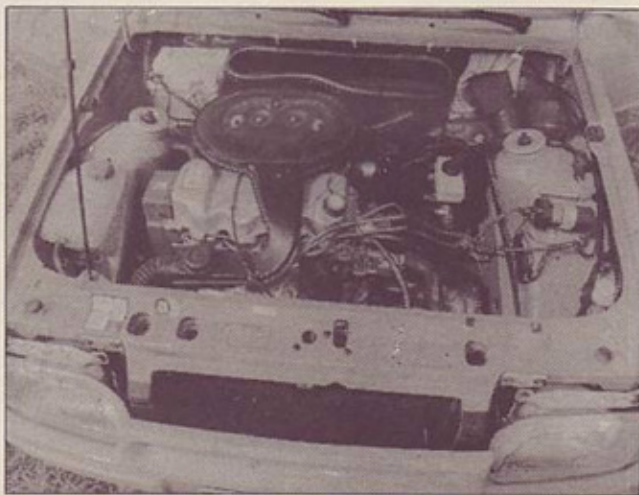
Pri escortovih vratih je mogoče šteti do tri ali do pet, odvisno pač od tega, kaj si kupec želi. Tudi oprema je po fordovski v paketih: globlje sežeš v žep zaradi nje, več je dobiš. Na testnem escortu je pisalo »C«. To je tako rekoč osnovna možnost: nič luksusa, nič razkošnih preprog in nič merilnika vrtljajev na armaturni plošči. Tam so le ura, merilnik hitrosti z dvema števcema ter dva kazalca: za motorno temperaturo in zalogo goriva. Ampak tudi v escortu C je življenje še vedno prijetno: zaradi dovolj pomičnih in udobnih sedežev, zaradi dovolj natančne obde-

## KRATKO REČENO

### C, hit, kat!

lave celotne notranjosti in zaradi ličnosti, ki so jo namenili voznikom vsem neposrednemu okolju. Prikladno odmerjene so razdalje med volanskim obročem, prestav-

no ročico in pedali, pripravne so tudi ročice s kratkimi peclji ob volanskem drogu in povsem dovolj pri roki so tudi vsa druga stikala v avtu: na primer za gretje zadnje



Motor: s sredinskim vbrznavanjem in katalizatorjem

šipe ali za njen brisalnik. Zunanji ogledali sta ročno nastavljivi od znotraj, prednji naslonjali sta podaljšani v dvižna zglavnika in v avtu so tudi štirje varnostni pasovi. Deljivo zadnje naslonjalo, na primer, pa sodi že v višji cenovni razred.

Je pa jasno, zadnja vrata, ki sežejo žal le do višine zgornjega roba zadnjih luči, je moč visoko privzdigniti; za seboj povlečejo tudi snemljivo polico, zadnje klop pa je mogoče v celem zganiti. Zato je escort (že vseh zadnjih osem let) kombi-limuzina, s čimer se odločno razlikuje od bratskega oriona.

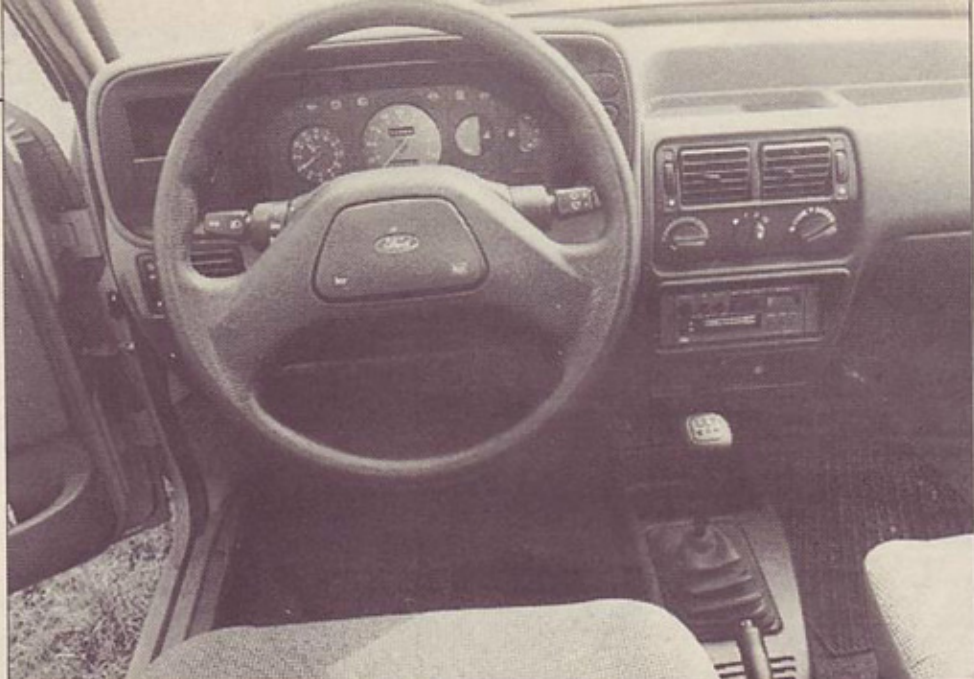
Na zadku testnega avtomobila je – poleg črke C – pisalo še cel kup reči: na primer »hit«, kar je razmeroma cenena domislica prodajne službe, da bi bil avtomobil drugačen kot sicer in bi pritegnil kakšnega novega kupca, pa tudi 1,4i in kat.

Slednji oznaki pripadata motorju in njegovemu izpuhu. Motor z 1,4 litra gibne prostornine se je znašel v escortu (in orionu) med že omenjeno pomladitvijo teh dveh vozil. Razvili so ga iz večjega 1,6-litrskega štirivaljnika in z njim spodrinili manjši 1,3-litrski motor. Da bi bil kar se le da varčen, so mu namenili posebej zavite sesalne kanale, s katerimi so vzbudili izrazitejšo vrtinčenje zmesi bencina in zraka ter tako prispevali k boljšemu izgorovanju pa tudi k ugodnejši porabi goriva. V celem gledano je to povsem moderen, v avto pa prečno nameščen motor, z lahko glavno, z odmično gredjo v njej in nasploh z vsemi tistimi tehničnimi lastnostmi, ki smo jih pri sodob-



nih, a konvencionalnih motorjih navajeni. Kakšnega pol leta po krstnih voznjeh so številki 1,4 pri-taknili še črko »i« in besedico »kat«. »i« pomeni sredinsko vbriz-gavanje goriva, ki ga ravna elek-tronika. Sredinsko zato, ker gori-vo ni vbrizgavano v vsak valj pose-bej, ampak v uplinjač, od koder gre po običajni poti dalje. Tako so omogočili delovanje uravnava-nega katalizatorja (=kat-i) v izpuš-nem sistemu, kupcu takšnega es-corta seveda, če se odloči za to različico, pa mirnejšo vesto ob pri-zadevanjih za čistejšo okolje.

Hkrati je omenjeno vbrizgavanje v uplinjač prispevalo tudi k boljšemu izkoristku goriva, kar je pre-prečilo, da bi na račun katalizator-ja končna moč motorja pretirano upadla. Motor escorta 1,4i streže z največjo močjo 54 kW oziroma 73 KM pri 5600 vrtljajih v minuti ter z največjim navorom 103 Nm pri 4000 vrtljajih v minuti. Motor sam



Voznikovo okolje: zgledovanje pri dražjih fordih

## Tehnični podatki

**Motor:** Štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtina in gib 77,24 x 74,30 mm – gibna prostornina 1392 kubikov – kompresija 8,5:1 – največja moč 54 kW (73 KM) pri 5600/min – največji navor 103 Nm pri 4000/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – sredinsko vbriz-gavanje goriva (z uplinjačem) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 980 W – elektronski vžig – uravna-van katalizator

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enoko-

lutna suha sklopka – petsto-penjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – pre-stavna razmerja: I. 3,58; II. 2,04; III. 1,32; IV. 0,95; V. 0,76; vzvrat-na 3,62; diferencial 3,84 – platiš-ča 5J x 13 – gume 155 SR 13 (semperit)

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samo-nosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijai-čni vzmeti, vzdolžne opore, prečna vodila, teleskopska blažilnika – dvokrožne zavore, spredaj kol-utne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna za-vora na zadnji kolesi (ročica

med sedežema) – volan z zoba-to letvijo, 3,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

**Mere in teže:** dolžina 4,022 m – širina 1,640 m – višina 1,385 m – medosna razdalja 2,400 m – kolotek spredaj 1,404 m, zadaj 1,427 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 870 kg – dovoljena skupna teža 1325 kg – dovoljena teža prikoli-če z zavoro 900 kg, brez zavore 450 kg – prtljajnik (normno) 360/700/1030 litrov – posoda za gorivo 48 litrov

**Zmogljivosti (tovarna):** naj-večja hitrost: 165 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 13,3 s – poraba goriva (ECE): 6,0/7,6/8,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

po sebi sicer ni najbolj uglašene in najtise sorte, a ga je brez škode za ušesa mogoče priganjati neka-ko do 500 vrtljajev v minuti. Potlej postane razmeroma glasen, vrti se pa še vedno rad. Ampak, ker je hkrati tudi povprečno prožen, zna biti takšno priganjanje odveč, še posebej, če ste ta escort izbrali zaradi varčnosti in ne zaradi dirkaš-kih dosežkov.

Ko smo med testom pospeševali na vso moč, smo dosegli hitrost 80, 100 in 210 kilometrov na uro v 8,7, 13,5 in 20,0 sekunde. Naj-večjo hitrost 168 kilometrov na uro pa je escort zmogel v četrti prestavi, ker je peta tudi bolj na-ravnana na varčnost kot na hitrostne dosežke.

Ker je escort postavljen na štiri posamično obešena kolesa in, ker je v podvožju, glede na močnejše motorne možnosti, tudi veliko rezerve, po tej plati ni nikakršnih težav. Servoojačevalnik volana bi sicer olajšal parkiranje na tesnem, ampak v paketu C ne sodi. Je pa dobro videti, da se zna escort med naglim odzemanjem plina, ali kratkimi zaviranjem odzvati s precej hitrim spodnašanjem zadka, kar je lahko tudi zabavno, če so vam takšne lastnosti všeč.

• • •

Kratko rečeno: ford escort na splošno ali pa kot različica 1,4i C hit kat je tiste vrste avtomobil, ki se noče postarati. Je prijeten, dobro izdelan, družinsko upora-ben in dovolj varčen avtomobil. A ni več skrivnost: tudi njemu so leta že šteta. Novi ford escort bo na vrsti kmalu za novo fiesto.

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ