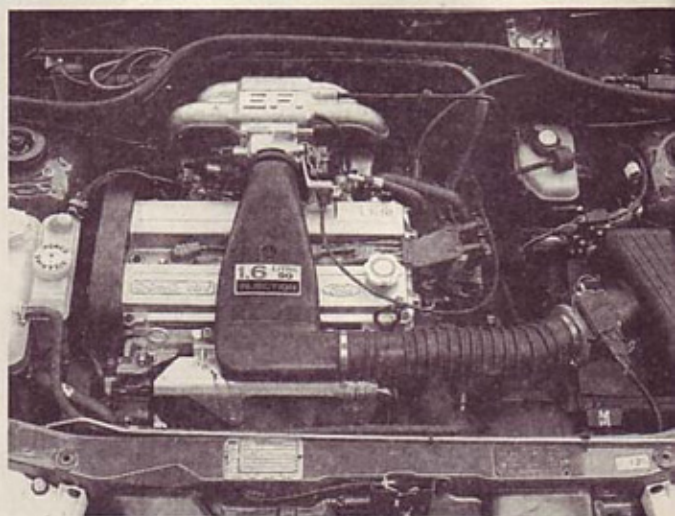


GLOBINSKO DELO

Konkurenca je hudič in v tem primeru sta to VW golf ter opel astra. Zato so ford escort (in orion) pred dvema letoma na novo obdelali, zato so jima januarja letos vgradili sveže šestnajstventilske motorje in zato sta pravkar doživela še »face-lifting«. Da, dobila sta nova obraza.

Prednja pokrova teh dveh fordov sta zdaj (podobno kot na primer pri mercedesih in audi-jih) skupaj s prednjima maskama zavihnjena povsem do prednjih odbijačev. Escortu so v isti sapi naredili tudi nov zadek: zadnja vrata so za 70 milimetrov daljša, zadnja šipa je za 9 odstotkov večja kot prej. Tudi zadnje luči so večje in aerodinamika je optimirana. Količnik zračnega upora (pri escortu in orionu) znaša glede na različice od 0,32 do 0,35.

A to ni vse. Obeh karoserij so se lotili predvsem tam, kjer tega ni videti: v karoserijski strukturi. Ojačali so celotno vzdolžno in prečno konstrukcijo karoserije, z vzdolžnimi nosilci v prednjem delu in z bočnimi ojačitvami v strešnih robovih, pragovih ter vratih vred. Močnejše kot prej so zdaj tudi prečna ojačitev v nosu in v zadku, stena med motorjem in potniškim prostorom ter streha vozila. S številnimi pločevinastimi »vozli« so omogočili načrtovane »zmečkanine«, ki ob trčenju prevzemajo nevarno energijo, na novo pa so zavarovali tudi premike volanskega droga, ki je zdaj ob čelnih udarcih manj nevaren za voznikovo glavo. Hkrati so volanski obroč nad vse mehko obložili in tako še dodatno zmanjšali količnik HIC (Head Injury



Novi 1,6-litrski motor: uravnan na prožnost

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiriktalni – vrstni – vrtna in gib 76,0 x 88,0 mm – gibna prostornina 1597 kubikov – kompresija 10,3:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min – največji navor 134 Nm pri 3000/min – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – elektronsko vbrizgavanje goriva (ford) – vodno hlajenje – uravnavani katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča 5J x 13 – gume 175/70 TR 13.

Voz in obese: kombi-limuzina – samonosna karoserija – spredaj posamične obese (vzmetni nogi), zadaj palčnega prema (vijačne vzmeti, vzdolžna vodila) – volan z zobato letvijo, servo.

Mere in teže: dolžina 4104 mm – širina 1606 mm – višina 1400 mm – medosna razdalja 2525 mm – teža praznega vozila 1105 kg – prtljajnik (normno) 380/1145 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 177 km/h – pospešek 0-100 km/h: 12,3 s – poraba goriva (ECE): 5,7/6,9/9,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Criterion), ki označuje nevarnost volana za voznikovo glavo. Prihodnje leto bo moč doplačati tudi za zračni vreči (eurobag) pred obema prednjima sedežema.

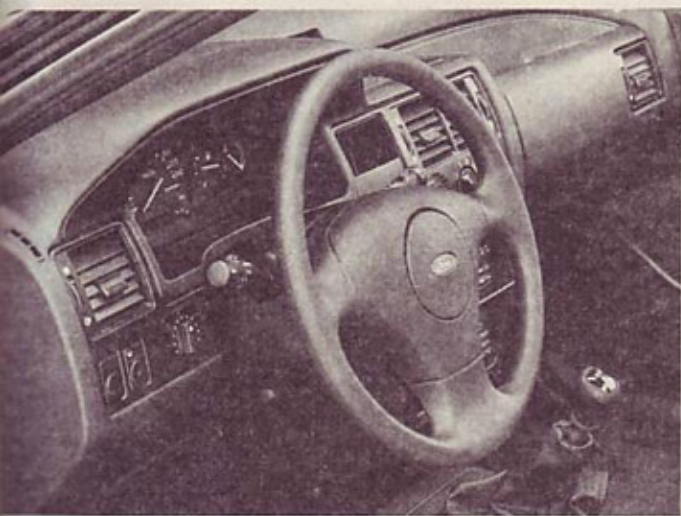
A tudi to še ni vse. Nova escort in orion (vštevši escort kombi) sta dobila tudi nov motor: 1,6-litrski štirivaljni šestnajstventilski agregat iz že znane družine »zeta«, s katerim so zapolnili vrzel med manjšim 1,4-litrskim in večjim 1,8-litrskim motorjem ter tako poskrbeli za celovito motorno hierarhijo v tem delu prodajnega programa. Novinec je izrazil pri-

mer dolgih batnih gibov, saj so ti povsem enaki kot pri motorju 1,8i-16V, vrtnice valjev pa so dosti manjše. Manjši so tudi preseki izpušnega in sesalnega sistema, pri čemer je slednji v celem precej na novo zasnovan. S tem so motor uglasili predvsem na prožnost in na lagodno delovanje v srednjem območju, manj pa na visoke vrtljaje in na krivuljo moči v zvezi z njimi. Gledano v celem je ta motor dobrovoljen izdelek: lahko vžge, lahko steče, se oglašava ravno toliko, kot se za šestnajst ventilov v njem spodobi, in se začne stresati šele, ko se igla za štetje vrtljajev premakne čez številko 5000. Navsezadnje zanjo ni nikakršne potrebe, saj so odzivi na dodajanje plina povsem sprotni tudi ob dosti manjši vrtljajski številki, vtis motorne prožnosti pa bi bil še učinkovitejši, če bi četrta in peta prestava v menjalniku ne bili tako zelo varčevalni. Motor z lahko glavo in z dvema odmičnima gredema v njej ter s Fordovim elektronskim vbrizgavanjem goriva, z elektronskim vžigom in z uravnavanim katalizatorjem so namenili predvsem tistim kupcem, ki bi se radi vozili brez pretiranega trušča in brez prevelikih števil na bencinskih črpalkah. In kolikor lahko ocenim po razmeroma kratki krstni vožnji, je namera tudi uspela. Le pri voznikovem celotnem udobju se je rahlo zataknilo: nastavljava volanski obroč in sedež glede tega nista dovolj usklajena, pa je precej težko najti pravi položaj telesa, sedežu (pravzaprav obema v prednji vrsti) pa očitam tudi neustrezno obliko, predvsem v križnem delu hrbta, čeprav tega samo na pogled ne kažeta. Preskusni escort 1,6i-16 V je nosil še oznako CLX, ki sodi v spodnji del paketov z opremo, ta pa narašča – delno tudi hkrati z motorji vse do luksuzne ghie ter športnih XR3i in RS 2000. Pri tem ostaja orion le CLX in ghia, karoserijsko gledano, pa sta na voljo še že omenjeni kombi in tradicionalni escort cabrio.



Pod razmeroma bežnimi lepurnimi popravki se pri novih escortu in orionu skriva torej predvsem globinsko delo: zavoljo več vštite varnosti in zavoljo popolnejše motorne palete. Da, konkurenca je hudič in to velja zdaj (spet) v obeh smereh. »Dirki« med astro, escortom in golfom ni videti konca.

Martin Česenj



Izdatneje oblažinjeni volanski obroč, pozneje tudi zračni vreči