

Upoštevajo vse številnejšo dizelsko ponudbo tudi v nižjem in srednjem avtomobilskem razredu je bil že skrajni čas, da se zganejo tudi pri Fordu. To so storili tako, da so – pred približno letom dni – ponudili tržišču povsem nov dizelski izdelek, enako uporaben za tri njihove modele: za escort, za orion in za fiesto.

Novi motor je obveljal kot prvi Fordov dizelski izdelek, saj so si naftne motorje (za granado in siero) sposojali pri Peugeotu. A so tudi ta dizel snovali družno s svojim kolinskim sosedom – firmo Klöckner-Humboldt-Deutz, ki ima s takšnimi agregati dosti več izkušenj.

PRIKRITA KLASIKA

Za razliko od večine ostalih sodobnih dizlov Fordovega niso razvili iz podobnega bencinskega motorja, ampak so sivolitinski izdelek zastavili povsem na novo. Tako je nastal 1608-kubični štirivaljinik s povsem kvadratnim razmerjem med vrtino in gibom v valjih, s petkrat vležajeno ročično gredjo in z odmično gredjo v glavi, gnano z zobačitim jermenom. Visokotlačno črpalko so namestili ob motorji blok, ženejo jo pa zobniki, ki so spremno vpeti in vzmeteni, pa tako ne povzročajo odvečnega hrupa. K črpalki sodí tudi pospeševalnik za hladni vžig motorja, ki omogoča zgodnejše vbrizgavanje goriva in tako olajša zaganjanje v hladnih jutrih. Seveda pa je tudi ta motor opremljen s predgrevjem, zaradi katerega je mogoče že po nekaj sekundah čakanja ob na pol zasukanem vžigalnem ključku zagnati motor – ta pa steče ubogljivo in brez oklevanja. Če upoštevamo še vrtnične komore v »sivi« glavi, je mogoče reči, da zasnova tega motorja še dažeč ni revolucionarna, ampak pov-



Ford escort 1,6 D

Varčevalni program

Po zgledu Volkswagna in Opla: 1,6-litrski dizel znamke Ford



sem klasična, čeprav je z zmogljivostmi zlahka kos tekmečem svojega razreda. Tako po največji moći 40 kW (54 KM) pri 4800 vrtljajih v minutih kot tudi po najugodnejšem navoru 95 Nm pri 3000 vrtljajih v minutih. Ne gre pa prezreti: Fordov dizel je takoj po vžigu robat in glasen in šele po nekaj minutah zmernega priganjanja postane uvidnejši do potniških ušes. Tresljajev v območju nižjih vrtljajev pa se nikdar povsem ne otrese.

Tokrat smo ga spoznavali v nosu escorta z oznako 1.6 D, kar pomeni, da smo vozili najcenejšo in po opremi najbolj špartansko dizelsko različico tega modela. Kljub temu pa je k opremi in ne glede na različico pristrel tudi petstopenjski menjalnik z izrazito varčevalnim znacajjem, torej tudi s precej »dolgiljim« četrtjo in peto prestavo. Pa, saj je pri dizilih takšne vrste že vnaprej jasno: to niso dirkalniki, pač pa avtomobili, s katerimi se je mogoče voziti dovolj urno in tekoče, da je potovalno hitrostno povprečje še sprejemljivo.



Peta vrata: uporabnost kombi-limuzine

ugodno, a obenem dovolj varčno, da se nakup v večini primerov izplača.

Med našimi meritvami je escort 1,6 D zmogel največjo hitrost 147 kilometrov na uro, kar je za las boljše od tovarniške napovedi, z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro pa je pospešil v 18,3 sekunde, kar je za las slabše od uradnih obljub. Toda pri tem je porabil – če smo ga gnali na vso moč, tudi po avtomotski cesti – povprečno 6 litrov plinskega olja na 100 kilometrov, če smo bili z njim samo malce prizanesljivi pa je poraba prav hitro splahnela za okrogel liter goriva na 100 kilometrov. Petlitrsko povprečje pa je celo za naše zahtevne razmere glede goriva na vso moč ugodna motorova želja. In tako, vidite, se nam je ta escort prikupil.

KOMPAKTO OKOLJE

Kajti povrh tega, da ni žejen, je Fordov dizel, ko gre za escort, vgrajen v prav prijetno in uporabno okolje. Čeprav le z osnovno opremo je testni avto stregel z vsemi nujnimi napravami (ogrevana zadnjščina, zadnjščina, zadnji brisalnik z brzgalko, zglavnika na prednjih sedežih, zunanjji ogledali), s prijetnim udobjem (blago na sedežih, preproge) in z vsem tistim, kar pri escortih že poznamo (kombi-limuzina z zložljivo zadnjo klopo), do-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni-štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen poprek nad prednjim premo – vrtnina in gib 80,0 x 80,0 mm gibna prostornina 1608 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 40 kW (54 KM) pri 4800/min – največji navor 95 Nm (9,7 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – visokotlačna crpalka bosch – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 68 Ah – alternator 630 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenski synchronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 Jx13 – gume 155 SR 13 (semperit TTS)

Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamečnih obesah – spredaj vzmetni no-

gi, enojna prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačne vzmeti, prečna in vzdolžna vodila, teleskopski blaznilni – dvokrožni zavorni sistem, spredaj kolutna, zadaj bobnaste zvore – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, prestava 19,6:1; 3,75 zavrtljaja volana od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,068 m – širina 1,640 m – višina 1,399 m – medosna razdalja 2,402 m – kolotek spredaj 1,400 m – zadaj 1,423 m – rajdnji krog 10,5 m – teža praznega vozila 870 kg – dovoljena skupna teža 1325 kg – prtljažnik 440/755 litrov – posoda za gorivo 48 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 146 km na uro – pospešek 0 – 100 km na uro: 18,1 s – poraba goriva (ECE): 4,2/5,8/5,5 litra plinskega olja na 100 km

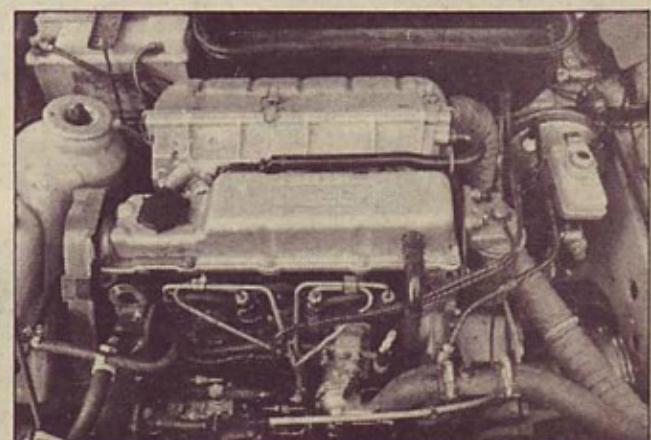
bra vidljivost, okretnost, dobro počutje za volanom, in tako naprej). Le armatura plošča je ob takšnem paketu opreme bolj prazna (merilnik hitrosti, kilometrski števec, merilnik goriva in

temperature hladilne tekočine, glavne kontrolne luči), vžigalnika ni in zunanjost vozila je gola, hočem reči brez vsakršnih olješevalnih dodatkov. Ampak escort je escort, to pa pomeni do-

volj zgledno končno obdelavo in dovolj zanesljivo lego na cesti. Pri tem moram reči tole: volanu, navkljub dizlu v nosu, niso pridali servovojačevalne naprave, pa je zato ob počasni vožnji, še posebej pa med parkiranjem odločno pretežak; štirikrat posamične obese so sicer ostri vožnji močno v prid, ampak na slabem cestišču postane escort neotesan avtomobil, ki je preslabo kos udarjem od spodaj, pa jih zato razdaja vozniku in sопotnikom. In, če prvim ostra vožnja, je dobro vedeti tole: pri največjih hitrostih je v podvozu vozila – glede na nežne motorne zmogljivosti – še ogromno rezerv, saj v enako okolje vgrajejo dosti zmogljivejši bencinski motorje, toda sredi ovinka je ravno šibak dizel lahko prav neprijeten pomočnik. Zato se je na ne dovolj odločno moč motorja potrebno privaditi že dosti prej, preden tvegate dirkaško vijuganje.

Eno z drugim: ford escort 1,6 D je kot predstavnik nižjega srednjega razreda povsem kos zahtevam štirih ali petih potnikov; kot dizel je povsem kos sebi podobnim tekmečem; kot delček varčevalnega programa pa zna biti olajšanje, ki je v prid marsikateremu žepu. In prav zato so ga tudi naredili.

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL



Fordov dizel: nov, ne pa novatorski

