

Ford escort 1,6 ghia

Glede na to, da so v zadnjih dvaintridesetih mesecih izdelali in prodali cel milijon fiest in da je tudi taunus na hišnem grafikonu o prodaji skoraj trikrat više kot escort, ni čisto jasno,

Konec desetletja

Poleg fieste najmanjši ford je dočkal najsto pomlad in tretjo pomladitev – Tehniška klasika in igračkanje z opremo



zakaj Ford sploh še vztraja pri tem modelu. Da bi kupce spet vsaj malo navdušili zanj, so predstavili escort – letnik 1979. Preskusili smo njegovo najboljše opremljeno različico, z 1,6-litrskim motorjem – pa bi zdaj težko rekli, da mu bo tretja (dokaj bežna) pomladitev prinesla še kaj obetavnih pomladi...

snovi in zato, ker je včasih veljalo, da je tisti, ki krmari togo zadnjo premo, bolj športen od drugih voznikov; njej je ugajal, ker je escort spremijevalec, pa tudi na račun ameriško namigujoče reklame o obliki, ki naj bi spominjala na izključno moški del telesa, a ženskam v veselje; oblika je bila všeč pa tudi otrokom, ker so bili prvotni escorti zares podobni steklenicam coca-cole na kolesih.

Z leti je navdušenje splahnelo in januarja leta 1975 so ponudili kupcem novo escortovo podobo. Avto je postal bolj škatlast, z velikim prtjažnikom, z najrazličnejšimi paketi opreme pa s skoraj nespremenjeno mehaniko. Mnogim tudi takšen ni bil več všeč.

Cena: 13.626 DM in 191.000* dinarjev

Osnova za izračun rep. in obč. davka: 186.000 din

Zavarovanje: 2023 din obvezno; 2023 din kasko brez farnžice: 26.678 din

kasko s franžizo 4000 din; 6401 din

Cestnina: 1000 din
Proizvajalec: Ford-Werke AG, 5 Köln-Deutz 1; ZR Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2; podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju

* – dinarske datjave so le približne

Novost pravkar minule jeseni je escort, pripravljen za letošnjo prodajno sezono: dobil je oglat žarometa, novo motno črno masko na nosu, širša platišča (in gume), obroč volana z dvema prečkama, nove prevleke v notranjosti in gumaste bočne letve pri vseh, tudi pri najcenejših različicah. Torej gre spet le za kozmetiko, ki naj bi prekrila starostne gube na koži in pripomogla k čednejši poslovni bilanci. Escort mora – tako kaže – zdržati na trgu vsaj še to leto, potlej bo nared njegov naslednik, ki se bo bil z novo obliko in z novimi (fordovskimi) triki z opremo. Da se na kupčijo ne bi spoznali, se pa za Fordove res ni potrebno bati! Seveda se zdi krivično zmerjati avto, ki

Tako je videti, da so dokončno zatonieli časi, ko je bil ford escort na vso moč preprčiljiv družinski avto. Njemu je bil všeč zaradi klasike v za-

je v svojih najboljših letih navdušil skoraj osem milijonov kupcev. Toda escort, kakršen je zdaj, se je postaral in pri tem ni moč prav nič pomagati.

GHIA – ZA POČUTJE

Tovarniške ponudbe, naj preskusimo escort 1,6 ghia, smo bili vseeno veseli. Saj smo kmalu za njim dobili na testno parkirišče tudi Oplov kadet, to pa pomeni, da si bomo oba avtomobila močnejše vtisnili v spomin in tako prepričljivejše ter bolj kritično zaznali spremembe, ki jih boste verjetno že letošnjo jesen ponudila njuna naslednika. Saj smo zadnji escort (1,3 GL) testirali že pred štirimi leti, vtisi o posameznih vozilih pa sčasoma in zaradi pogostega presedanja od volana do volana hitro zbledijo.

Da je znova pomlajeni escort zaradi nekaj porcij pudra na karoseriji zdaj bistveno lepši, bi težko rekli. Zaradi precej poševnega in visokega zadka (v njem se skriva zelo uporaben prtlačnik!) se je ta avto ves čas zdel pretirano ozek in visok. Zaradi ravno odsekane nosu je pa zdaj zares že iz mode in ga pred tem tudi oglata žarometa ne zmoreta



K opremi «ghia» sodi tudi popolna notranjost, s potrebnimi merilniki vred

rešiti. Za oznako testnega avtomobila je pisalo «ghia», to pa pri fordih pomeni najbogatejšo opremo! Avto je bil zato prekrit s kovinsko (rjavo) barvo in posajen na platišča iz lahke kovine s širokimi michelinovimi gumami nizkega preseka. Ghia pa pomeni še brisalnice žarometov, zunanje

ogledalo z notranjim nastavljanjem, uro, merilnik vrtljajev, kosmate preproge in tekstilne prevleke na (zelo dobrih) sedežih. Marsikaj od tega je pri Fordu moč dobiti tudi za doplačilo ali v kombinaciji drugih paketov opreme, k vsem pa sodijo tudi vzglavnika na prednjih naslonjalih, prednja

avtomatska varnostna pasova in ogrevana zadnja šipa.

Če bi bil drog volana v escortu pravilno naravnani, voznik svojemu delovnemu prostoru ne bi imel kaj očitati. Tako pa je tovarna že od nekdaj in pri vseh escortih varčevala z drugim zglobom volanskega droga – pa je potrebno v teh avtomobilih sedeti postrani. To pa ni prijetno ne med kratkotrajnim vijuganjem ne med dolgotrajno vožnjo po ravni avtomobilski cesti. Na novo »upognjeni« prečki volanskega obroča prispevata k boljše mu prijemu rok v položaju »dvajset do štirih«, pa tudi k še bolj grobemu videzu volana, ki je z debelim srednjim delom že tako in tako precej robot.

Prijetno pri fordih je to, da so vsa nujna stikala v ročicah ob volanu – in se je vozniku potrebno stegovati le tedaj, ko želi vklopiti kaj takšnega, kar ni pogosto v rabi. Prijetna je tudi kratka in natančna prestavna ročica, ki se zatakne (tudi to je stara fordovska navada) le med pretikanjem v vzvratno prestavo. In navsezadnje bi pohvalili tudi razmerje pedala – prestavna ročica – volan, če bi bilo moč





vozniki sedež odriniti malce dje nazaj. Ampak v tem primeru bi bil escort kot štirisedežnik skoraj povsem neuporaben, širim vratom navkljub.

Saj je že ob običajni legi prednjih sedežev zadaj prostor le za otroke – pod pogojem, da ne rastejo prehitro. A se escort znova izkaže v prtijažniku, kjer je kolo nameščeno ob strani in ostane veliko prostora za prtijažo – ne da bi jo morali zlagati na cesto, kadar žebelj predre zračnico. Je pa prtijažnik tudi precej malomarno obdelan in je kot takšen pravo nasprotje celotnega avtomobila, ki mu nesolidnost ne moremo očitati.

V escortu je takole: nadporečno velik voznik se počuti utesnjeneja in si želi, da bi volan ne silil tako zelo v trebuh. Tudi notranja širina vozila sodi v nižji avtomobilski razred, ne glede na to, kaj avtomobil v resnici zmore. Zmore pa ta escort, s 1600 kubiki v motorju, razmeroma veliko.

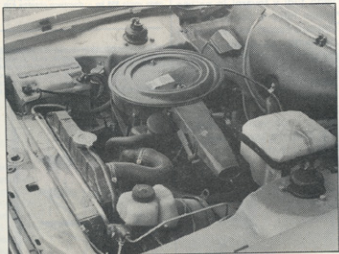
DOBRO, STARO ŽELEZO

Štirivaljni motor, ki je bil v testnem avtomobilu, je po moči takoj za tistim, ki poganja

na pol dirkalni escort 2000 RS, in zmore 84 KM (62 kW) pri 5500 vrtljajih v minuti. Ne po zasnovi ne po zmogljivostih to ni motor, ki bi silil med bisere modernega časa, saj ni moč spregledati podatka, da ukazuje ventilom stranska odmična gred in da se s takšno močjo hvali že marsikateri izmed motorjev z manjšimi gibnimi prostorninami. Toda ne smemo pozabiti, da je escortov 1,6-litrski motor (enako velja pa tudi za vse druge escortove motorje) že zdavnaj in temeljito preskušeni, da brezhibno vžiga tudi v zelo hladnih jutrih



Prtijažnik je v resnici dosti večji kot je videti na sliki. Ni pa tako natančno obdelan kot ostali deli avtomobila.



Preskušeni, malce zastarel motor: 1589 kubikov, 84 KM. Po okusu zmernih voznikov

in da zmore dolgotrajno drveti z največjo hitrostjo. Res pa je tudi, da zganja v višjih območjih vrtljajev huji kot le znosen trušč in da njegovi pospeški obremenjenemu vozilu niso vselej kos. Tudi prožnost ni tolikšna, da bi na njen račun zaslužil hvalnico, toda nezahvalnim voznikom so všeč ravno takšni motorji: od njih vedo, da jih skoraj zagotovo ne bodo pustili na cedilu in da je za vsakdanje potrebe na voljo dovolj moči – obenem pa poskočnosti in hitre vožnje. Tudi menjalnik je sprtno izračunan, le prva prestava je nerazumljivo »dolga«, kar je v prid varčevanju z gumami, moti pa tistega, ki bi se rad postavil ob zelenih luči na semaforih.

BOČNO DRSENJE

Poprečna poraba goriva, ki smo jo izračunali na koncu testa, ni bila bistveno večja od tiste izpred štirih let, ki smo jo izmerili escortu 1,3 GL. Majhno razliko razložimo z nizkim kompresijskim razmerjem 1,3-litrskega motorja, ki je krivo, da je tam poraba nadporečno velika, pa tudi z načinom vožnje, saj nam tokrat ni bilo potrebno na vso moč pritiskati na plin, da bi bilo hitrostno poprečje vselej zadovoljivo.

Če ste količjak nemirnega duha, boste v tem avtomobilu spoznali, da brez spodnašnja ne gre. Spodnese pa zadek in to vsakič, ko je ovinek prester ali pa je hitrost pretirana. Povem naj, da to ni nič slabega, ker je moč escort – tako kot skoraj vse forde – zelo dobro loviti in je tudi volan s precej neposrednim prenosom pripraven, a vseeno dovolj lahak za to.

Escortu drsi na mokrem in, jasno, na zimskem cestišču.

Na suhih tleh se prav dostojno umiri, na valovitem pesku pa toga zadnja premo robato poskoči, pa je vožnja v takšnih razmerah že na ravni cesti majhna umetinja. Ves čas morate spretno sukati volan, da ostane avto v pravi smeri.

Escortov trebuh je enako klasično ustvarjen kot je bil zamišljen tedaj, ko je prišel na svet prvi escort. Tedaj je bilo ob vseh boljše, alfah in audijih takšen zaostanek moč razložiti s sveto preproščino, ki je blagodejno vplivala na ceno v trgovini in pozneje, pri servisnih opravkih. A že, ko smo testirali escort 1,3 GL in ugotovili, da stane nekaj več kot sto tisočakov, se nam je zdel predrag. Zdaj, komaj štiri leta pozneje, stane takšen escort, kakršnega smo preskusili

tokrat, precej več kot tristo tisočakov, torej je zdaj še dosti manj poceni. Za takšen denar je pa seveda že vredno razmisliti – ali se velja ukvarjati s

Hvalimo

- preskušeni, trpeženi in nezahteven motor
- dovolj dobre zmogljivosti
- bogata oprema
- dobra prednja sedeža
- priprava prestavnih ročica
- natančna končna obdelava (razen prtljavnika)

Grajamo

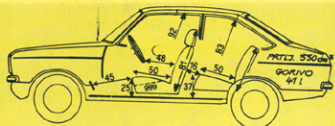
- prostorska stiska na zadnji klopi
- neukročena toga prema
- majhna posoda za gorivo
- postrani nameščen volan
- slabi brisalniki
- odločno previsoka cena

preproščino v motorju in podvožju ali ne. Ali je avto vredn tolikšnega posega v žep – hiter je pa majhen, ne preveč koto in je že dolgo ne moderen?

Ob takšni cenzi se celo drobnarje, kot so slabi brisalniki in glasen ventilator ne zdijo več malenkostne.

Escortu je odzvonilo, minula slava gor ali dol. To, mislim, vedo tudi v tovarni in na vse kriplice hitijo s sodobnim novincem. Escort, kot je ta, ki ga poznamo, pa ostaja bolj ali manj privlačna limuzina za tiste družinske očete, ki niso izbirčni pri tem, v čem sedijo, kadar vozijo. Konec koncev zana bitl ta avto prav prijeten nakup – ob sezonski razprodaji. Njegova sezona gre pa h koncu, to vemo!

MARTIN ČEŠENJ
foto JANEZ ZRNEC



NOTRANJE MERE (prednji sedež v zadnji legi) v cm: širina pri kolnih spredaj 126, zadaj 138; širina prednjega sedeža 54, zadaj 120; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega nastavila pri 160; pomik prednjega sedeža 121; uporabna prostornina prtljavnika (merjeno s kockami) 330 dm³

Tehniški podatki

Motor: Briljavni – štirikatalni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 80,98 x 77,62 mm – gibna prostornina 1589 kubikov – kompresija 9:1 – največja moč: 84 kW (83 kW) – DIN pri 5500/min – največji navor: 12,7 kgm (124,5 Nm) pri 3500/min – ročična gred v 5 letajih – stranska odmična gred (verigal) – padalčni registrski uplinjač weber 32/36 DGV – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – mehanika črpalka za gorivo – vodno hlajenje – črpalka, termocisterni in ventilatorjem – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 630 W – svečke motorcraft AG1R-12

Prestavni mehi: motor spredji pogonjan zaradi kolese – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na 16h – prestavna razmerja: 3,237; 1,995; 1,419; 1,000; vzvratna 3,667 – diferencial s hipoidnim ozobljem 3,54:1

Kolesa: nihanja 5 1/2 J x 13 – gume 175/70 SR 13 (mochevni) – pritisk skoraj 1,6 zadi 1,8 bara

Vol in obesa: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonovna karoserija – prednji kolosi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prema na volila, stabilizator – zdaja toga prema, listnate vmeti, vzročilna volila, stabilizator, teleskopski blatniki

Prevoja: dvokrožne – sarvo – spredaj kolturne, zadaj bobnate – mehanika ročna zavora na zadnji koleci, ročica med sedetema

Volan: prenos z zobato letvo – prestava 17,8:1 – rajoni krog 9,5 metra – 3,6 zavrtinja od eno do druge stranje točke

Oprema: ovostopenjski brisalnik s preklopnjalkom – električna brizgalca za pranje šip – ogrevano zadnja šipa – od znotraj nastavljivo zunanje vzvratno ogledalo – avtomatska vernošna pasova in vzglavnikavna oprema – blago na sedeh – preproge – varnostne srtipalke – luči za vzvratno vožnjo – zaščitne letve na bokih – platišča iz lahke kovine – menilni vrtijavej – ura – vžgalnik

Mere in teže: dolžina 3,878 m – širina 1,556 m – višina 1,398 m – medosna razdalja 2,407 m – kolotek spredaj 1,289 m, zadaj 1,315 m – najmanjša razdalja od tal 0,12 m – prostornina na prtljavnika 411 litrov(tovarnost) – teža praznega vozila 955 kg – dovoljena obtežba 410

kg – dovoljena skupna teža 1365 kg – dovoljena teža priklole brez zavore 450 kg, z zavoro 750 kg

Vadjevanje: posoda za gorivo 41 litrov – karter s filtrom 3,25 litra – hladilni sistem z grelcem 5 litrov – menjalnik 0,9 litra – diferencial 1,0 litra

Zmogljivosti: teoretična hitrost v črti pri 1000/min 29,8 km na uro – teža na moč pri 2500/min 13,3 kg/KM (15,4 kg/KW), povprečno 16,2 kg/KM (22,0 kg/KW) – največja hitrost (tovarna): 162 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna): 12,9 s – normala poraba goriva po DIN: 9,1 litra na 100 km

Naše revite

Testni avtomobil je pred meritvami prevozil 6000 km. Meritve z dvema osebama in s popolno posodo goriva.

Največja hitrost: 164 km na uro

Pospeški:

0-40 km na uro: 2,6 s

0-60 km na uro: 5,5 s

0-80 km na uro: 8,4 s

0-100 km na uro: 12,6 s

0-120 km na uro: 19,7 s

0-140 km na uro: 30,6 s

400 m brez zaleta: 19,0 s (končna hitrost 117 km na uro)

1000 m brez zaleta: 35,4 s (končna hitrost 144 km na uro)

Prazožnje: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četiri: prestavi: 39,6 s (končna hitrost 139 km na uro)

Poraba goriva (v litrih na 100 km): na navadnih cestah 9,9 (do 100 km na uro), avtomobila 13,0 (ostra vožnja)

Na ozkih cestah: ca 10,2 (poprečno 110 km na uro), avtomobila 14,7 (poprečno 150 km na uro)

v mestu: 10,6 do 13,2

Poprečna poraba na testu: 11,9 litra na 100 km

Poraba olja: 0,4 litra na 100 km

Natančnost merilnika hitrosti: kazalnik na 80, resnična hitrost 58 km/h

kazalnik na 100, resnična hitrost 96 km/h

Kaj pravi ona?

Ze leta 1975 je rekla, da ji je bila prejšnja oblika bolj všeč! Zdi se ji, da je prebrala in preokoren. Strah jo je, kadar ga spodnese, ježi so, ko med parkiranjem ne vidi zadka. Všeč so ji platišča, barva, notranjost in prestavna ročica. Pravi, da se ji ne zdi prester, ampak predrag. Če bi že toliko denarja namenila avtu, da natančno ve, kaj bi kupila! Na čase povedati pa neče!

Na merilnikih hitrosti in vrtijavej ni nikakršnih oznak, do katerih meja se sme priganjati motor, in ker avtomobil motor ni šele stopa, da bi ga razgrajilo od moči, tudi pretiravanje z vrtinjo ne zaleže veliko. Zato smo med meritvami pospeških preizkušili pri Revitju 6200, kar je za 790 vrtijavej nad območjem največje moči. Ta meja pomeni v posamičnih prestavah naslednje resnične hitrosti: 56, 93 in 131 km na uro. Največjo hitrost: 164 km na uro doseže ta avto pri 5500 vrtijavej v minuti (torej natančno pri največji moči motorja) in je takšno doizgrajina.

