

Ko so se leta 1976 v ZR Nemčiji, Španiji in Angliji zganili montažni trakovi za fieste, so imeli fordovci v delu že nov projekt. Tržne raziskave so dokazovale potrebo po prednjem pogonu, po družinski uporabnosti in po nezahtevnem motorju. Mehanizem se je sprožil: šest tisoč inženirjev, tri milijarde mark, šestnajst milijonov testnih kilometrov in – eno z drugim – pet let garaškega dela.

Takšen je prvi del zgodbe o novem escortu. Drugi del bodo povedali kupci.



Ford escort 1,6 GL

Novi escort je posebež svoje vrste: naredili so ga v nasprotju z današnjimi nevadami, na novo, do najdobrejšega delca; kot da starega escorta nikoli ni bilo. In tako se je štiri milijone lastnikov escortov iz minulega desetletja čez noč znašlo v starih škaflih. Kajti, escort, letnik 80 je avtomobil za prihodnjih deset let. Tako pravijo pri Fordu!

BITKA Z ZRAKOM

Vseh escortovih različij je dvainštrideset! Pri tem ne štejejo barve in oprema za posebna doplačila, pač pa oblika (kombi-limuzina ali klasičen kombi), število vrat (tri ali pet), paketi opreme (od osnovnega do XR 3) ter različno veliki in močni motorji (od 1,1 do 1,6 litrskega). Ford escort 1,6 GL je neke na sredini te pestre ponudbe. In takšnega smo dobili na test.

Kam so merili s tem avtomobilom, je menda jasno: v razred Fiatovega ritma, Volkswagnovega goifa, Opelovega kadetta, Talbotovega horizona in tako dalje. Njegovе zunanje podobe se je potrebno najprej privaditi. Mislim, da je escort v resnici lepši kot na slikah, zavidanja vreden lepotec pa ni. V očeh bodojo kinasta oblika in velike steklene površine (v celem 2,5 kvadratnega metra površine). Sicer pa je bila glavna naloga stilistov boj z zračnim uporom. Escort se ponaša z ugodnim količnikom zračnega upora (0,385), ki je pri športni različici XR 3 – na račun dodatnih spojlerjev – še nižji (0,375). Ti številki znašata pri VW golfu 0,42 in pri kadettu 0,40.

Ugodna escortova aerodinamika je posledica skromnega preč-

Letnik 1980

Za milijardne vsote: novinec od vrha do tal – Računalniško delo za družinski paket – Pri nas: morebiti spomlad!

nega preseka karoserije (1,86 kvadratnega metra) pa tudi izkušeni, ki so se jih fordovci navzeli od strokovnjakov za aeronavtiko. Zato so položeni zadnji del vozila s prikrjenim robom prtijažnega pokrova oklicali za »aero-zadek«; in se z zelo majhnim zračnim vrtincem (in srkom), s čisto zadnjo šipo tudi ob slabem vremenu in z odpornostjo proti bočnemu vetru.

Seveda je glavna prednost aerodinamičnih prizadevanj manjša poraba goriva, ta pa je med snovanjem tega forda sodila med poglavitne cilje.

Zgradbo karoserije je izdelal računalnik po tako imenovani »Finite Elemente Methode« in poskrbel, da je pločevina uspešno preostala vsa testna trčenja, čeprav je novi escort za 100 kilogramov lažji od starega in le za 50 kilogramov težji od precej manjše fieste.

Nazadnje so pločevino še temeljito obdelali z zaščito proti rji (od prevleke s cinkovim fosfatom do kateforeze in končnega premaza

najbolj izpostavljenih delov) pa tudi vrhni lak je zadnji dosežek s tega področja!

Novinec je v prostoru za potnike približno za sedem centimetrov daljši in za prav toliko širši od svojega prednika. To omogoča dovolj spodobno sedenje treh sopotnikov na zadnji klopi, še zmeraj pa zmanjka prostor za noge doignu, ki bi rad za volan.

Hvalimo

- *spretna in praktična zasnova karoserije*
- *dobre zmogljivosti*
- *ugodna poraba goriva*
- *odlična vidljivost*
- *prilagodljiv prtijažnik*

Grajamo

- *neuglašeno vzmetenje*
- *težave s smerjo*
- *glasen in nemiren motor*
- *slaba končna obdelava*
- *(pri nas) ga (še) ni moč kupiti*

NA POL POTI

Escort ne skriva svoje želje, da bi postal priljubljeno družniško vozilo in bi tako spodrinil tud kak zrelejši avtomobil. Žal ga pri tem





ne zadržuje le še vedno znatna notranja uteženost, ampak je na pol poti tudi marsikaj iz poglavja o kakovosti, ali končni obdelavi kot rečemo ponavadi, pa čeprav tovarna oznanja robotsko montažo vozila in elektronski nadzor na koncu vsake montažne linije.

Nam na primer so ostali v roki plastični vložki, namenjeni pasovom ob zadnji klopi pa tudi čričkov ves čas testa ni zmanjkalo. Obenem so nam žrle živce elektronsko vodene kontrolne lučke pod armaturno ploščo, ki so namenjene vsem tekočinam v avtu (od tiste za pranje prednje šipe, do olja v motorju). Tem so namenili takšnole vlogo: prižgati se morajo vsakič, ko voznik zasuhe kontakti ključ, potem morajo samodejno ugasniti in se med vožnjo prižgati le še, če katera od tekočin uplaha pod dovoljeni nivo. A so se prižgale vse vprek in brez razlogov! Obenem smo v testni dnevnik pripisali še naslednje pomanjkljivosti: ob pedalju za plin ni običajne opore za nogo (ker je sredinski greben krajši kot ponavadi), kar voznika utruja; modre in rdeče luči ob ročicah za nastavljanje gretja in zračenja spominjajo na božično drevesce in so za nočno vožnjo premočne; armaturna plošča je pre slabso zasenčena in odbija sončne žarke; tista stikala, za katera je zmanjkalo prostora ob volanu, so preveč pod volanskim obročem, da bi bila priločna; pražgovi pod vrati so vedno umazani, pa se umažejo tudi tisti, ki hočejo v avto, ali iz njega; in hladen motor testnega avtomobila je s težavo vžigal.

Razmeroma bogata oprema se začenja že pri standardnem paketu (varnostno lepljeno steklo, zglatnik na prednjih naslonjajih, osvetljena stikala, avtomatski varnostni pasovi, ogrevana zadnja šipa, luči za vzvratno vožnjo), stopnjuje se pa vse do paketa ghia, za tiste, ki ljubijo luksus, ali do izvedbe XR 3, za dirkače po srcu. Escort GL je nekje na pol poti – glede namigov, da bi bil rad vožnji kot je, pa tudi glede escortovske nudbe same. Res pa je, da je tudi za daljša potovanja dovolj udoben in da je z zložljivo klopjo in tako

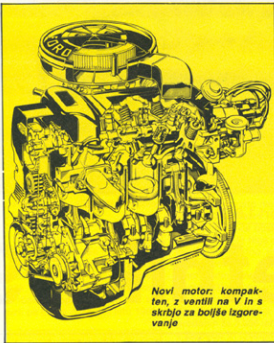
prilagodljivim prtjažnikom tudi na razne načine uporaben.

NA VSE ALI NIČ

Pri Fordu so šli na vse in so v istem zamahu ustvarili tudi povsem nov motor. Ta je v zasnovi enak za vse različice escortov, razlike so le v gibnih prostorninah, zalozah moči in – razumljivo! – zmogljivostih!

Motor so krstili s kratico CVH (compound; vaive angle; hemispherical chamber), kar je v prostem prevodu moč razložiti s kompaktnostjo, z ventili v obliki črke V in s polkroglastimi zgorevalnimi prostori. Tako so označene tudi glavne lastnosti tega motorja!

Tudi blok motorja (iz sive litine) je krojil računalnik, da bi bil ustroj kar se le da skrbno izračunan. Glava je aluminijasta, svojstvena je pa namestitev sesalnih in izpušnih vnetilov v njej. Namestili so jih namreč v dve ravnini in si tako prihranili stroške za še ono od-



Novi motor: kompakten, z ventili na V in s skrbjo za boljše izgorevanje



Velika zadnja vrata, prilagodljiv prtjažnik in polica, ki je dostikrat v napoto



Sicer pa je vozniku in potnikom v novem escortu namenjen tudi nekaj prijetnih reči: pripravna stla obroč volana s štirimi prečkami ter z manj kot štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke in natančna prestavna ročica; pripraven je zadnji brisalnik s posebno ogrevano nitjo v zadnji šipi, ki preprečuje, da bi gumasta metlica primrznila (brisalnik zaleže zoper vodo ali sneg, ki obležita na položni šipi, kadar avto stoji), prijetni pa so tudi v blago odeti sedeži, lične preproge in naspih z okusom obdelani kosi notranjosti. Na primer: všeč nam je bila posebna polička znotraj prostora za rokavice; všeč nam je bil sistem ogrevanja in zračenja, ki so ga povzeli po granadi in je speljan tudi skozi vrata, da so stranske šipe prej suhe, všeč nam je bila pa tudi pomična streha, ki je sicer za doplačilo, a jo je moč odpirati po dolgem, ali navzgor, je polprozorna, a ima drsni senčnik zoper odvečo svetlobo.

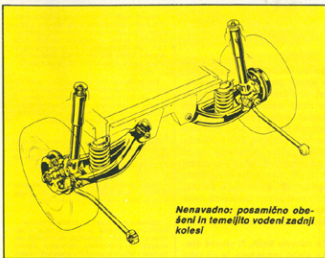


vrti, da je tudi dovolj prožen in da je pri porabi goriva dostojno skromen. Zamerimo mu pa nemiren tek pri nižjih vrtiljih, hrupnost v višjih območjih in nepokorščno v mrzlih jutrih, ki smo jo omenili že prej.

Zelo srečno roko so imeli inženirji pri izračunavanju prestavnih razmerij v menjalniku in diferencialu, saj so z razmeroma dolgo prvo prestavo preprečili odvečna zdravavanja pogonskih koles ob ostrih štartih, prav tako pa so podaljšali tudi četrto prestavo, ki omogoča razmeroma veliko končno hitrost ob povsem za motor nenevarnih vrtiljih. Prav zaradi tega se jim o petstopenjskem menjalniku niti ne mudi razmišljati.

mično gred. Pač pa so si morali zaradi večjih ventilov izmisliti dve svečice. Zgorevalni prostori valjev so krogiaste oblike, batna čela so vdrti, zmes bencina in zraka pa doteka od strani, da je vrtnčenje še boljše. Pritaknili so še brezkontaktni elektronski vžig in uplinjač, ki ga pri fordih poznamo že od prej in ima prilagodljivo Venturijevo oev. Presek grla se prilagaja voznikovim zahtevam po dodajanju in odvzemanju plina in tako skrbi za optimalno zmes – pač glede na potrebe med vožnjo.

K lepim lastnostim motorja so dajo tudi pogon oljne črpalke z rolično gredjo, hidravlični dročniki, ki samodejno izravnajo zračnost ventilov, zobati jermen, oblikovan in preračunan na daljšo življenjsko dobo, in še nekaj drobnarij, ki prav tako prispevajo k nezahtevnosti pri mehanikarskem delu. Na vsakih 10.000 prevoženih kilometrov zahteva tovarna le me-



Nenavadno: posamično obošeni in temejiito vodeni zadnji kolesi

njavo motornega olja in pregled najobremenjenjših delov vozila, običajni servisi intervali pa so

dolgi 20.000 kilometrov.

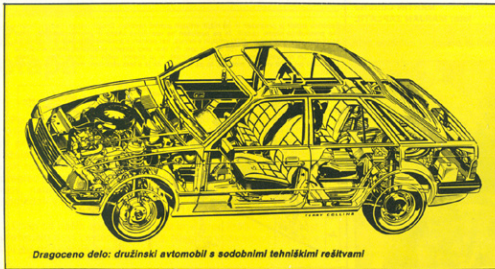
Motorju je treba priznati: da je močan in poskočen, da se rad za-

SLOVO OD TOGOSTI

Kajti: kombinacija motorja in menjalnika, ki ju ponuja escort GL zadovolji tudi voznika, ki mu ni le do tekoče, ampak tudi do živahne, celo ostre vožnje. Razumljivo je, da se ta del lastnosti pri močnejših različicah escortov še okrepi in prav zmogljivost po tej plati je »nagovorila« strokovnjake, da so se – saj je skoraj neverjetno! – poslovlili od toge zadnje preme in tako vsa štiri kolesa posamično oprli. Escortova zadnja prema je zdaj skoraj natanko takšna kot pri lancii delti, z vzdolžnimi in prečniimi vodili in z vsemi možnostmi za dobro ime. A se čudovitost tehniških risb izpod escortovega trebuha razblini tisti hip, ko cesta pod njegovimi kolesi ni več gladka.

Vožnja z novim escortom je milo rečeno »poskočna«. Glavna krivdala ti resda na neuglašene blažilnike, toda escortovemu podvozju ni mogoče priznati niti značilne nemške trdote niti francoskega udobja. Poskus, da bi bilo podvožje uspešna mešanica obeh, se je namreč povsem ponesrečil.

Avtomobil enako slabo prenaša dolge cestne valove in kratke grbe, resnično natežaven ostane le na gladki cesti, pa čeprav je močno ovinkasta in je voznik zelo hiter. Ko pa se čistiše skviri, vozila ni več moč umiriti; nogo s plinala – je slišati kot edino razumno zdravilo. Menda bodo blažilnike v prihodnje otrdili in le upamo lahko, da bo escort potem tudi raje ostajal v ravni smeri, na »hitrih« cestnih odsekih.



Dragoceno delo: družinski avtomobil s sodobnimi tehniškimi rešitvami





Da ne bo pomote: vožnja z escortom ni nič manj ugodna kot pri večini avtomobilov iz njegovega razreda. Le težko je razumeti, da se pri vožnji, ki so ga s fanfarami in hvalečnicami napovedovali že podružno leto pred rojstvom, in ki ima površ vsega tudi posevno dozorelo zasnovno, niso maice bolj potrudili. Tistih 16 milijonov testnih kilometrov izveni v prazno in to je tisto, kar motil

Drugače pa legi na cesti ni mogoče veliko očitati in tudi s hitrimi dodajanjem in odvzemanjem volana ni nikakršnih težav. Navsezadnje so tudi zavore namenjene ostrim vožnjam, pa je neuglasnost testnega vzmetanja toliko bolj vpijoča.

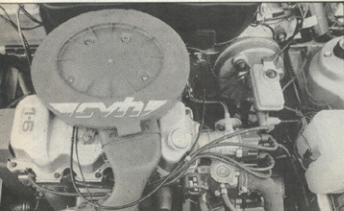


Sveveda bodo številne od očitanih napak prej ali slej popravili, torej ni nikakršnega razloga, da novi ford escort ne bi postal uspešen avtomobil. Pravzaprav imajo pri Fordu za prvo polovico tega leta okroglih 650 milijonov dolajev izgube, odrešenje naj bi se pa pripeljalo ravno v escortul. Žal jugoslovanski kupci ne bodo mogli primakniti svojega deleža, saj za novi escort zastopnik nima cene in je - predvidoma - do prihajajoče pomladi tudi ne bo imel.

Za zdrave tistih, ki visoke številke zelo prenašajo, je pa tako morda še najbolje!

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

Štirivaljni je nameščen poprek nad prednjo premo in učinkuje zelo tično



Tehniški podatki

Motor: štirivaljni - štiriventilni - vrstni - nameščen poprek nad prednjo premo - vršina in gib 76,9x79,82 mm - glava prostornina 1997 kubičnih - kompresija 8,8:1 - največja moč 59 kW (79 KM) pri 5900/min - največji navor 125 Nm (12,7 kgm) pri 3000/min - rožnični grad v 5 letih - obdelani grad v glavi (zodeti jermen) - glava iz lahke litine - padočisti uplinjač ford s samodajnim očistem - mazanje pod pritiskom, zbirni filter v glavnem toku - mehanska črpalka za gorivo - vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem - akumulator 12 V, 43 Ah, alternator 630 W - brezostna ciglana ciglana naprava - švedske motorčrati.

Prenos moči: motor sprejeda pogonja prednji kolezi - enokolovna suha sklopica - štiristopenjski avtomatski menjalnik - prelatna ročica na tleh - prestavna razmerja: 3,15; 1,81; 1,27; 0,96; vzvratna 3,81 - prestava v diferencialu 3,8:1; Kolesa: jeklena prestava pletasta 5 x 13 - gume 155 BR 13 (semperit).

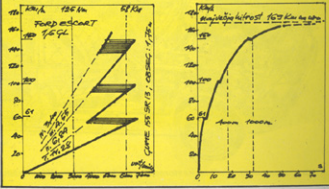
Voz in obse: kombi-limuzina s tremi (ali petimi) vrsti - Benelux - samonosa karoserija - vasa širiti kolesa na posamičnih kardanjskih - sprejeda vrmetni nogi, enajna držalna plošča, predni stabilizator - predna in vzostna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki.

Zavore: dvokrožni zavorni sistem - sprejeda kolotrine, zadnje bobinate zavore, sivo, omejevalnik moči zadnje - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedezema.

Volan: prinos z zobato letvijo - prestava 18,4:1 - 3,75 zavrtaja od ena do druge skrajna točka - tridinski vrstnosti drog.

Oprema: dvostopenjski blažilniki in tiser - električna brizgalka za prednje šipo - varnostne utripalke - zgranika na prednjih nalonjih - avtomatska varnostna pasovna sprejeda - blago na sedeh - priproge - zvonjenje ogledalo z notranjim nastavitvami - ogrevana zadnja šipa, z brizgalnikom - brezostni ventilator - luč za vzvratno vožnjo - vžigalniki - ura - merilniki goriva in temperature hladne tekočine - kontornje luči za zavore, za nivo vode za prednjo šipo, za olje, hladilno tekočino in gorivo.

Escortov motor je pregleden in ob nižjih vrtilnih prevodnih. Drugih namigov med dvostopenjsko preskušnjo nismo opazili. Je pa pooblaščen za vzostne ukaze in prijetno zmogljiv. Med merjenimi smo preizkusi pri 8500 vrtilnih v minuti, kar pomeni v posamičnih presedah hladnojezo resnično hitrosti: 81, 100, in 150 km na uro. Pri tem smo zmerili pospešek, prečni podoben tistem, ki jih obiljuje tovarna. Navjejujo hitrost, ki je znatno večja od »tovarniške« dozobe avtomobil pri 5400 vrtilnih motorja, lo pa pomeni, da je s tem escortom moč tudi dojeti šest dvostopenjski preskušnjo nismo opazili. Je pa pooblaščen za vzostne ukaze in prijetno zmogljiv. Med merjenimi smo preizkusi pri 8500 vrtilnih v minuti, kar pomeni v posamičnih presedah hladnojezo resnično hitrosti: 81, 100, in 150 km na uro. Pri tem smo zmerili pospešek, prečni podoben tistem, ki jih obiljuje tovarna. Navjejujo hitrost, ki je znatno večja od »tovarniške« dozobe avtomobil pri 5400 vrtilnih motorja, lo pa pomeni, da je s tem escortom moč tudi dojeti šest



NOTRANJE MERI (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kolenih sprejeda 130, zadnje 130; širina prednjega sedeža 51, zadnje klopi 120, notranja dolžina od armature plošče do zadnjega nastojala preži 165; pomik prednjega sedeža 12; uporabna prostornina prtljavnika 320/61/100l

Mere in teže: dolžina 4,063 m - širina 1,840 m - višina 1,400 m - medosna razdalja 2,393 m - volikot sprejeda 1,390 m, zadnje 1,430 m - teža praznega vozila 885 kg - dovoljena obtežba 510 kg - dovoljena skupna teža 1378 kg - prtljavniki 440/758 litrov (tovarna) - dovoljena teža prtljavnice z zavortu 900 kg, brez zavore 440 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg.

Vzdrževanje: posoda za gorivo 40 litrov - karter s filtrom 3,75 litra - hladilni sistem z grelnikom 6,8 litra.

Zmogljivosti: teoretična hitrost v 4. prestavi pri 1000/min: 22,5 km na uro - teža na moč: razredno vozilo 14,8 kg/kW (10,9 kg/kM), poino obremenjeno vozilo 23,7 kg/kW (17,4 kg/kM) - največja hitrost (tovarna) 187 km na uro - pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna) 11,0 s - poraba goriva na do: 6,4/8, 2/9,3 litra super benzina na 100 km.

Naše meritve

Testni avtomobil je pred meritvami prevozil 8500 km/mesečno v dveh osebah in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 169 km na uro

Pospeška:

0 - 40 km na uro:	3,0 s
0 - 60 km na uro:	4,8 s
0 - 80 km na uro:	7,5 s
0 - 100 km na uro:	11,2 s
0 - 120 km na uro:	15,9 s
0 - 140 km na uro:	24,3 s
450 m brez zaleta:	17,4 s (končna hitrost 121 km na uro)
1000 m brez zaleta:	32,1 s (končna hitrost 150 km na uro)

Prevoznik: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 35,3 s (končna hitrost 130 km na uro)

Poraba goriva - povprečna na testu: 10,9 litra na 100 km.

Poraba olja: 0,3 litra na 1000 km. Hladnošt: merilnika hitrosti: kazalec na 80, resnična hitrost 59 km/h, kazalec na 100, resnična hitrost 78 km/h, kazalec na 100, resnična hitrost 96 km/h