

vozili
sno

FORD ESCORT 1600 RS

tekst:
Ante
Mahkota

fotografija:
Marjan
Zaplattel

16 ventilov za sončne dni

Prepričan sem, da je poročnik Ness — nedorakljivi, televizijski Eliot, ki ga samoupravni gledalci ljubijo že zato, ker v gangsterskem kapitalizmu še stotnik ni postal — vozil prav tako potuhnjeni ford, kakor jaz na dirkališču Silverston. Eliotove „teen tisy“ in danes najmočnejši escort imata namreč enak značaj: in videz slabotna koreta, pod pločevino pa dirkalni motor.

Skrivnost izjemnega vtisa, ki mi ga je escort 1600 RS zapustil v prav zadnji kamri srca, je najbrž skrita v narodovi veri, da je ponižnost najlepša čednost: pod gumijasto peto in postrani nagnjeno glavico neomadeževane skromnosti je skrito rezgetanje, ki bi se ga celo avtomobilu po formuli ne bi bilo treba sramovati.

Res, od formule 2 je escort 1600 RS — za civilno rabo, seveda! — prevzel motor, ki s 16 ventili diha tako globoko, da so mu morali prirezati krila in mu za 100 konj zmanjšati moč. Le tako so mu lahko kos hoteljski vozilki brez družini 220 KM namreč zmora dirkalni motor, ki so ga z dvema odličnima gradnema v glavi iz lahke kovine (krmiljenje ventilov poganja zobati jermen), pa s posebnimi bati, ojnjami, vplinjčji in vso ostalo zamotano solato, navili iz standardnega motorja cortine GT. Pa se je specializirana delavnica britanskega Forda — reče se ji Advanced Vehicles Operations, doma pa je v podzelaškem gnezdu Avelley v prefiji Essex in izdelala dirkalnemu motorju za 100 konj zmanjšati moč in ga za „miroljubno“ uporabo namestiti v „1600 RS“. Ostalo je še vedno 120 KM pri 6500 vrtljajih v minuti, kar je prav korenjaska moč za komaj 785 kg težki avto. In kadar široke, 166 x 13 colske gume zagrabijo v suh asfalt, zacvilijo radialce, da se daleč naokrog sliši: kako avto v devetih sekundah potegne do hitrosti 100 km na uro.

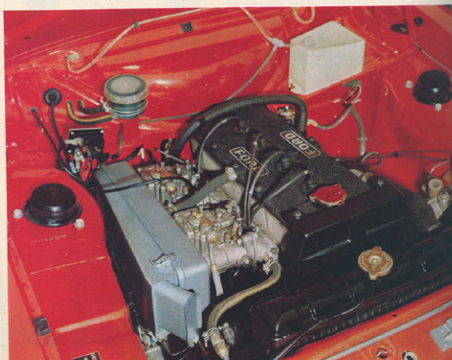
Escort 1600 RS je v resnici športni avto! Prav nič lažnivo potvorjen ni in če kdo goľuľa, potem goľuľa ne skromna zunanjost. V opornim preveč nardudjenim naj povem, da ga poprečan voznik brez teľav krotili ne na suhi, gladki cesti. Na spoľizki vlagi pa je divjim konjem, vpreženim v preprost voziček, kos le vajene roka.

Za nas, poprečnike, je torej „1600 RS“ le avto za sončne dni.

Z zviľanjem gum bi voznik najraje zavrskal, ko prevozi kilometer brez zaleta v 31 sekundah in mu je kilometrski zaleat dovolj za končno hitrost 160 km na uro.

Kar predstavljajte sil Z escortom, ki se na zunaj le za strokovnjakovo oko razlikuje od najbolj pohlevnih bratov, stojite pred rdečo lučjo na semaforu. Potom

120 KM in 1600 kubikov je v „civilnem“ avtomobilu prava redkost. Kako bi drugače: dva dvojna vplinjčca dihata skozi zgľajene liľake, vsak bat sesa skozi dva ventila in puha prav tako skozi dva izpušna ventila. Odmični gredi krmilita 16 ventilov, poganja ju zobati jermen. (desno)



Oddelke angleškega Forda „AVTO“ (za športne avtomobile v vsakdanji rabi) v majhni seriji izdeluje kar dva navita escorta. Močnejši „1600 RS“ in manj občutljivi pa bolje opremljeni escort mexico (na desni s štirimi dodatnimi žarometi). Oprema, vzmeti, posvetni deli motorja in blažilniki pa diferencial in menjalnik za rally ter hladilnik olja — so razvrščeni pred avtomobila, da bi se videlo, po čem se ločita od običajnih escortov.



je vzhlel ob zvezitnem znanju in pustite za sabo ves svoj razred in dvoletna limuzine ostanajo brez nos, če le ne cestičke dovolj hrapavo.

Zahtiko od športnih vrstnikov v tem razredu, ki se, karolje povzame, z najmočnejšim escortom komaj lahko merijo — v mislih imam NSU 1200 TT: opel kadet 1900 rally, renault 12 gondini, fiat 128 rally — se „1600 RS“ na zunan sploh ne loči od navedenega escorta, ne po strupeni barvi, ne po okrasih trakovih, ne po dodatnih žarometih.

Kar je že tako zelo običajno običajen, naj zaslouijo karoserji, oprti, prostornosti, zavoram in uporabi nekaj opomb, ki veljajo za vso založo escortov. Najprej oblika. Na zunaj je najmanjši ford podoben ločku mila v javnem umivalniku. Pooba obrabljenega mila pride od oblik, ki so na vse strani tako zelo zaobljene, kot bi avto predirili avtomatiziranim princim, kjer si samodejno metlice želijo kar nanaj ovir. Zaradi oblin avto dobro reže zrak največja hitrost 188 km na uro!, karoserija je malo več, če bočni veter se občuti bolj, kot obeta aerodinamika.

Zelo drag videz — skromnosti

O prostorni notranjosti največ pove primerjava: 40 cm dlgi escorti je 15 cm daljši od fiata 128 in 20 cm krajši od renaulta 12, pri tem pa je dolžina njegove notranjosti od armaturne plošče do naslednjega zadnjih sedežev! malodane enaka renaultu in 128. Po širini na prednjih in zadnjih sedežih je escort za las boljše od NSU 1200, malodane enak renaultu 12 in nekoliko ožji od fiata 128. Po prtljarniku ga premagata kadet in NSU, slabša pa sta fiat 128 in renault 12. Če k vsaj tej primerjavi prostornosti dodamo, da smo ga primerjali z limuzinami, „1600 RS“ pa prvi boljše kot večina športnih dvosedelnikov (za ta denar), dvojne escorta ni kaj občati.

Oprema je enaka kot v escortu 1300 GT, ki smo mu povpretil obilno oceno v Avtu 15. avgusta 1980. Seveda bi si v dragem športniku kot je „RS“ želeli lepšate sedeže, da bi se pri zbežanju vožnji v ožjih lokih ne oklepali volana kot pijanec pilota. Ob smeri hitrosti (za „1600 RS“ na odprti cesti blizu 150 km na uro) pa so sedeži udobni, nudijo odlično oporo in v veliki meri ublažijo trdo vzmetenje. Tudi urice na armaturni plošči je „1600 RS“ podedoval od običajnega „GT“. Skoda, da športni volan bolj zakriva merilnika za olje in temperaturo motorja kot pa drobna kazalca, ki pripovedujejo, kdaj goriva je še v posodi in kako se polni akumulator.

Ko tem se moral z nogami krepko upirati v vrata na isti strani in ob predor kardanske gredi na drugi, da me v ostvih oknih ni središčno premetavalo, sem se potolžil z izjemno natančno ročno menjalnika. Ne poznam avtomobila, ki bi mi luže ravnal ostrejšo ročico kot escortu. Pedali in ročna zavora se natančno tam, kjer jih potrebuje voznik, v sedežih

se telo spočije tudi na dolgih vožnjah in pomembna stikala so vodna na obeh in pri roki. Všeč mi je tudi ročica na levi volana, ki zna vse: ravnata utiralpca, bleskivo, prižiga zasenčene in blesčeče luči.

Avtomobilski Don Juan: „Avto na Angleškem — 16 ventilov...“

Ko sem torej zamišljal ob zelo visoki ceni (koliko bo stal v Jugoslaviji ve menda le Goran Štok, ki si escort kupuje za dirke) in pritril na plin v avtu, ki ni bil moj, sem se navdušil. Motor se ne zmeži za vrtljaje niti takrat, ko seže kazalce na merilniku v rdečo polje pri 6500 vrtljajih v minuti in prav tako mirni ostanajo ventili, če se z drugo plaziš v mestnem prometu. Takrat pa, ko teška noga zahteva vse in se ne odmakne od pospevalnika niti za trenutek, seže prava prestava do resničnih 65 km na uro, druga do 97 in tretja do 137. V besedah običajnih voznikov je to svedea vse za 10 do 15 km na uro več — po merilniku hitrosti.

Izjemne moči bi se malodane ustriali, če bi o 16-ventilnem stroju le bral in podvožje oceneval po žalostnih skušnjah mojega prvga srečanja z 1,1-litrskim escortom — na testu pred tremi leti. Takrat se je vožnja iz tako premo neuzojanih listnatih vzmeteh zdelo kot rdečo, ki je na makadama pomagala obupati spomine, kako so se vozili gospodje njega dni, ko sta k opremi avtomobilista le sedita karistara čepica in šal. „Voznik nikoli ne ve“, sem zapisal maja 1968, „v katero smer in bo odskočil avtomobilov zadel; meča ga v zrak in v oblažinih strop in vak trenutek mora biti pripravljen, da se spodenjaš avtomobila upira z volanom, kot bi sedel na divjem konju.“

V treh letih so Fordovi inženirji ukrotili klasično podvožje — pri najbolj športnem escortu seveda za ceno zelo trdih vzmeti, za palec debelih stabilizatorjev in dragocenih blažilnikov. Zdaj se prav presenetljivo dobro drži ceste. Ko enakomerno dodajata plin, je vozilo zelo nevtrale. Če pritisnete pospevalnik do konca, je treba volan odzvetati — vozilo vse čast odlično obvladate. Brez plina je v ovinkih volan treba nekoliko dodajati.

Vse je torej lepo — dokler ne pade dež. Takrat pa se izkaže, da je tako premo premo zapletenih vodil (v zvezi z dirkalnim motorjem) primarna le za izkušene voznike. S tem opozorilo o „prilagojeni hitrosti“, je escort „RS“ divji konj, ki ga ni pretirano težko krotiti.

In izjemno moč pomaga, da s prvo prestavo v resnici lahko tudi vozite in ne le spuljete, da je druga na voljo malodane v vseh območjih normalne vožnje, tretja vključena pri divji jagi po delnih cestah, ko je četrta na delu le, kadar se cesta na daleč zravna. Za debel mošnjček in spretnega mehanika je 16-ventilni escort vselej naš presenečenje snobov v kabrioletih: avto je dvakrat bolj divji, kot se zdi na pogled. Navsezadnje je prava škoda, da so mehaniki, ki znajo gojiti tako zapleten motor, doma le na Angleškem.

TEHNIČNI PODATKI

Motor

valji	4, vrstni, glava iz lahke kovine
glavna pragmatina	1601 kubik
glavni ležaji	6
vrtno	80,97 mm
glin	17,72 mm
oljnice gred	2, v glavi
kompresija	10,1
največja moč	120 KM (DIN) pri 6500 o/min
največji navor	18,5 kpm DIN pri 4000 o/min
hlajenje	vodno
upljinat	svojni s sesalnimi trjaki, DCOE

Prenos moči

sklopka	enokoturna, suha
menjalnik	štiristopenjski

Voz

linuzina	dvoje vrat, štiri osebe
karoserija	sabotna

Obese in vzmetenje

prednja prema	posastične obese, McPhersonove noge, teleskopski hidravlični blažilniki, stabilizator
zadnja prema	tega prema na istinskih vzmeteh, teleskopski hidravlični blažilniki, vzdržalna vodila

Volan

konstrukcija	z roboto levitvo
sprejeda	9,65 metra
zadaj	kolturne
ročna zavora	bobnaste servo dvokrotne mehanizma na zadnji koleksi

Kolesa

prtičica	5,5 col
gume	165 x 13, pasaste

Oprema

akumulator	12 voltov, 38 amperokih ur
obkrajena karoserija	350 vstov
brizalniki	z dvema hitrostima serijski sprejeda
varnostni pasovi	

Mere in teže

dolžina	3578 mm
širina	1570 mm
visina	1346 mm
medosna razdalja	2400 mm
koletek	1295 mm (spredaj), 1321 mm (zadaj)
namajnja razdalja od cestne	147 mm
priljučnik	424 litrov
teža praznega vozila	785 kg
posoda za gorivo	45,9 litra

Vzdrževanje

servisni pregledi	vsakih 10 000 km
-------------------	------------------