

Kratek test

FORD ESCORT 1.6i 16V CLX

POD SVOBOD

Oval. Geometrijsko nedovršen izraz. Lik? Morda simbolika? Ali pa le zaključena črta, na kateri temelji sodobna oblika Fordovih avtomobilov?



Ura! Prosim lepo, da mi oprostite, ampak tale ura je dobra, tudi če vam ni všeč.

Kdo bi vedel, kaj so Fordovi oblikovalci mislili s tem! Ampak dvoje je res: da so vsi sodobni avtomobili že močno zaobljeni in da so tudi ford prav takšni. Escort ni izjema.

In escorti so že skoraj sinonim za avtomobile spodnjega srednjega razreda. Najbolj vidna, zunanja prenova escorta je vplivala zlasti na njegov prednji del. Motorni pokrov je oblejši in se vsaj navidezno bolj izrazito spušča proti prednjemu odbijaču, med njima pa sta oblejša žaromet in maska motorja, ki si to ime komajda še zasluži, saj reže za zrak zgoraj omejuje motorni pokrov, spodaj pa odbijač. V enakem slogu je oblikovana notranjost, ki je sedaj veliko prijetnejša kot pri prejšnjih escortih. Armaturna plošča je več kot za korak sodobnejša in morda moti le ne najbolj spretno izbran material zanjo, vsekakor pa je popravila splošen vtis o tem avtomobilu, ko voznik (ali drugi potniki) sede vanj. Vse ročice so logično razporejene in dobro vidne in edini stikali (zadnje me-

glenke in ogrevanja zadnje šipe) sta skoraj tako veliki kot ura. Ura! Prosim lepo, da mi oprostite, ampak tale ura je dobra, tudi če vam ni všeč. Je ravno na pravem mestu, da jo oplazi že bežen pogled in taisti bežni pogled zmora tudi prebrati čas na njej. To je pač prednost analognih ur in njena (spet) ovalna oblika je le še stvar okusa. Tudi drugi merilniki so skozi volanski obroč dobro vidni ter razločni in vsakdo, kdor se na forde spozna, takoj določi njihovo pripadnost. Nekoliko od rok sta le volanski ročici, saj sta za spoznanje previsoko nameščeni, ampak volanski obroč z zajetnim osrednjim delom, ki pokriva zračno vrečo, ima na sredini tudi stikalo troblje. Po najnovejši prenovi se sprašujem le, ali snovalci niso našli primernejšega prostora za stikalo varnostnih utripalk, kot za volanski obroč.

Material za sedeže in vratne obloge je na pogled in otip prijeten, le pri izstopanju se zaradi medsebojnega drgnjenja tkanin nabere statična električna, kar opa-

Armaturna plošča je več kot za korak sodobnejša.

zimo z neprijetnim preskokom iskre, ko se dotaknemo vrat. Kljuge za odpiranje vrat na notranji strani so oblejše in služijo, kot prej, tudi za zaklepanje, le da po novem (tudi od zunaj) ni mogoče več videti, ali je avtomobil zaklepan ali ne. Ker testni escort nima električnega pomika šip, je opremljen z (nekoliko preniško nameščenimi) ročicami, zaradi česar se mora voznik med vožnjo skloniti predaleč naprej. Spomnite se cestninskih postaj na avtomobilskih cestah!

Oprema z oznako CLX v escortovem primeru pomeni tudi skopo osvetlitev notranjosti z lučjo, sicer dovolj močno, lučjo na sredi stropa, ki se z odpiranjem zadnjih vrat ne prižge. In ko v escortu ni radijskega sprejemnika, sovozniku pod nogami nagaja šop žic, ki so sicer namenjene avto-



NIM SONCEM



mobilskemu ozvočenju.

Udobni in oprijemljivi sedeži omogočajo prijetno vožnjo, ki jo plemenitijo še dobra lega (nenastavljivega) volanskega obroča, natančen, neposreden in trdo servoojačan volanski mehanizem, dobra vidljivost, vstevši tudi tri vzvratna ogledala, temeljiti brisalniki in dobra mehanika. Ta se z voznikove strani prične pri ročici menjalnika, ki je le pri mrzlem avtomobilu nekoliko trda, so pa njeni gibi izboljšani, mehkejši in natančnejši tudi takrat, ko je treba pretakniti v vzvratno prestavo. Menjalnik sam dovoljuje tudi hitre gibe, ampak takrat ni več tako natančen kot sicer. Prav tako uglajen kot menjalnik je tudi že znani, 1,6-litrski, šestnajstventilski motor. Brezhibno vžiganje v vseh razmerah in izjemno tih tek pri nižjih vrtljajih sta njegovi boljši lastnosti, čeprav ne smemo mimo dobre razdelitve navora in volje do vrtenja. Ne, ne razganja ga od moči in ni dirkaške sorte, toda največja hitrost, ki jo omogoča, je v primerjavi z njegovo prostornino in največjo močjo takšna, da tudi daljše vožnje minejo hitro in udobno. Temu je prirejeno tudi podvozje, ki je udobno in mehko in zato so prečna nagibanja v ovinkih razmeroma izrazita. Zasnova je takšna, da je dolgo nevtralen, le zadek je za sunkovito odzemanje plina ali celo za rahel dotik zavornega pedala v ovinkih zelo občutljiv. Potemtakem je za nekoga, ki sredi ovinka ugotovi, da je prehitel, to lahko zelo nerodno, posebej če takšnih presenečenj ni več.

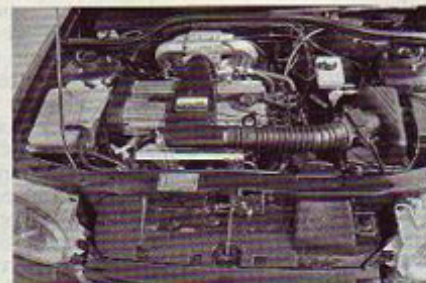
Toda dirke k sreči ostajajo domena tistih, ki se s tem ukvarjajo. Ford escort pa je takšen, da zna vožnjo v pomladanskem sončnem

popoldnevu narediti udobno in prijetno. Brez strahu, da bi ob koncu dneva obžaloval vsak kilometer prevožene poti. In to veliko šteje!

VINKO KERNČ
 Foto: TOMI LOMBAR



Dober vtis v vseh pogledih: armaturna plošča



Dobre zmogljivosti in majhna poraba goriva: motor Družinsko povečljivi litri: prtljažnik



Ne, ne razganja ga od moči in ni dirkaške sorte.

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vstni - glbina prostornina 1397 cm³ - kompresija 10,3:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - elektronsko večtočkavni vbrizg in vžig - vodna hlajenje 7,0 lita - utrivavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,150; II. 1,910; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,760; vzvratno 3,620; diferencial 3,820 - gume 175/70 HR 13 (uniroyal rallye 340/70)

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosa karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, tlakna prečna vodila, stabilizator - zadaj pošlega pisma, vzdolžna vodila, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (notranje hlajene), zadaj bobnaste, servo - volan z zobalo letvica, servo

Mere, zunanje: dolžina 4135 mm - širina 1690 mm - višina 1395 mm - medosna razdalja 2525 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1460 mm - sidni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina 1610 mm - širina 1390/1390 mm - višina 960/860 mm - vzdolžnica 910/1100/820/620 mm - prtljažnik (norma) 380/735/1145 l - posada za gorivo 55 l

Teže: prazno vozilo 1085 kg - dovoljena skupna teža 1625 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 490 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (javna): največja hitost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,3 s - poraba goriva (ECE) 5,7/6,9/9,1 l nevzvišenega bencina na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost	183 km/h (V, prestava)		
Pospešek:			
0-60 km/h	5,4 s		
0-80 km/h	7,9 s		
0-100 km/h	12,3 s		
0-120 km/h	18,0 s		
0-140 km/h	25,0 s		
1000 m z mesta	32,7 s 161 km/h		
Prožnost:			
1000 m od 40 km/h (IV)	37,5 s (143 km/h)		
1000 m od 40 km/h (V)	42,4 s (126 km/h)		
Zavorna pot:			
od 100 km/h	56,1 m		
Natančnost merilnika hitrosti kazalec na	resnično		
60	54,9 km/h		
80	74,2 km/h		
100	94,7 km/h		
120	113,1 km/h		
Trušč v notranjosti (dB):			
prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	60	60	59
100 km/h	68	65	65
150 km/h		73	72
prost tek		44	
Poraba goriva:			
testno povprečje	10,5 lita/100 km		

Hvalimo

- oblika armaturne plošče
- zmogljivosti motorja
- zmanjšan trušč v notranjosti
- ura
- volanski obroč

Grajamo

- skromna oprema (CLX)
- nameslitev stikala varnostnih utripalk
- ropanje stikala troble in zadnje police
- zadnji šipi se spustila le do polovice

Končna ocena:

Če sedite v Fordu escortu 1.6 CLX, ne dobite občutka posebne pripradnosti. Je pa avtomobil nemško natančno in kakovostno izdelan. Njegova mehanika je brezhibna in omogoča prijetno vožnjo, k je boljšemu počutju pa bi prispevala nekoliko bogatejša oprema.