

## Kratek test

### FORD ESCORT 1.6i 4x4 CLX

Zlata ura z vodometom? Nisem slišal, da bi obstajala, tudi potreboval je ne bi, ampak imeti jo, no, zakaj pa ne? Predstavljajte si, kako debelo bi pogledal prijatelj, če bi mu jo pokazali. In kako bi si jo v istem hipu tudi sam zaželel imeti!

Avtomobil s štirikolesnim pogonom? Cel kup jih je in gotovo ga nekateri res potrebujejo.



# TEHTANJE SMISELNOSTI

Pa vseeno, imeti ga, no, zakaj pa ne? Predstavljajte si, da ga pokažete sosedu, ki ima sicer prav takšnega, ampak vaš je štirikolesno gnan! Kako bi si ga sosed v istem hipu tudi sam zaželel imeti!



Če ste tik pred tem, da kupite takšen avtomobil, se lahko odločite tudi za escorta 1.6 4x4. Če pogledate v tehnične podatke, je to zelo

dobra izbira. Seveda: prenos navora in moči k vsem štirim kolesom je stalen in kakovosten, saj je takoj za menjalnikom nameščen diferencial, ki skrbi za razdelitev motornega navora v razmerju 40 odstotkov k prednjemu paru in 60 odstotkov k zadnjemu kolesnemu paru. Takšno razmerje v praksi pomeni, da se avtomobil obnaša zelo nevtrarno, pri polnem plinu na spolzki podlagi pa zaradi večjega navora na zadnjih kolesih nekoliko uhaja zadek. Seveda je moč čutiti štirikolesni pogon tudi na dobrih podlagah, vendar je uporaben predvsem tam, kjer je oprijem koles s podlago zmanjšan.

Kdor meni, da se takšen escort razlikuje od spredaj gnanega le po štirikolesnem pogonu, se moti. Boljšo izkoriščenost danega so snovalci dosegli še s krajšo prvo prestavo in krajšo prestavo v diferencialu, iz mehanike pa sledi še neprijetnost: kardanska gred pride pri večjih





**Armatura plošča: lična in pregledna**

hitrostih v resonanco, to pa se sliši in čuti. Štirikolesni pogon vpliva tudi na zmogljivosti escorta ter na porabo bencina. Rezultat so slabši pospeški, nekoliko manjša končna hitrost in večja poraba bencina. Na testu smo izmerili povprečno porabo nekaj več kot trinajst litrov za sto prevoženih kilometrov, kar je v primerjavi z dvokolesno

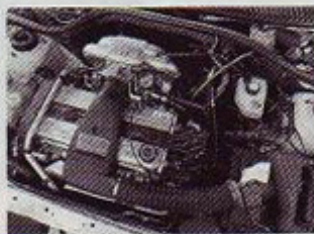
**Prtljažnik: lahko dostopen in lepo obdelan**



gnanim escortom opazno več.

Štirikolesni pogon lahko služi dvema namenoma: premagovanju poti na slabši podlagi in športni vožnji. Slednje seveda ne velja v primeru escorta z 1,6-litrskim motorjem, saj je njegova moč premajhna, da bi lahko izkoristili vse prednosti pogona. Prav prijetno pa se je z njim peljati tam, kjer ima le par gnanih koles že nepremagljive težave: po bolj ali manj blagih zasneženih, ledenih ali blatnih klancih.

V vsem drugem je tudi escort 1.6 4x4 takšen kakor vsi drugi escorti. Teštni je bil zelo lepe nebesno modre kovinske barve, pa tudi plastični kolesni pokrovi so bili zanimivi na pogled. Oprema CLX je v nekaterih pogledih skopa, saj je pomik šip ročen in volanski obroč ni nastavljen, ima pa osrednjo ključavnico z dvojnimi zaklepanjem, merilnik vrtljajev, servovolnan, po tretjini zložljivo naslonjalo zadnje klopi, ovalno analogno uro in odbijača v barvi karoserije. Prav to je tisto, kar močno prispeva k popolnejšemu zunanemu videzu avtomobila, saj je prav escort s črnima odbijačema lahko očem precej nenavaden. In če je to stvar osebnega okusa, ne morem tega trditi za vožnjo escorta. Neposreden volan, mehka in dovolj natančna prestavna ročica z nekoliko dolgimi gibi in solidni sedeži lahko skupaj z (doplačilno) klimatsko napravo in s (tudi doplačilnim) zavornim ABS vožnjo napravijo prav prijetno. Tega, da ročna zavora prime precej visoko, se je pač treba navaditi, moti le gumb, s katerim se (s pomočjo elektrike) odpirajo



peta vrata. Odpreti jih je mogoče le, kadar motor miruje, čeprav bi mehkanizem lahko deloval tudi takrat, ko motor teče in je vklopljena ročna zavora. Sprašujem se tudi, za koliko bi bil tale escort dražji, če bi vanj vgradili še nekaj metrov žice in dve mikrostikali, ki bi sprožili osvetlitev notranjosti tudi pri odprtih zadnjih vratih.

Vidite, po vsem skupaj se vprašanje smiselnosti postavi samo po sebi. Cena ekskluzivnosti je v tem primeru precejšnja in treba je le razčistiti, v kolikšni meri se to na koncu izplača. V uteho ostaja le, da je escort eden redkih avtomobilov, kjer si je takšen pogon v kombinaciji s takšnim motorjem moč omisliti.

VINKO KERNČ  
Foto: MATEJ DRUŽNIK

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiriklani - vrstni - glava - prostornina 1597 kubičkov - kompresija 10,3:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - ročni gred v 5 letajih - 2 admčni gredi - v glavi zobast jermen - 4 ventili za vsak val - elektronska - voščlokovni vbrzgi in vžig (ford) - vodna hlajenje 7,0 litra - uravnavani katalizator

**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - petstopenjski - sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,580; II. 1,910; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,760; vzvratna 3,620; diferencial 4,000 - sredinski diferencial, razdelitev motornega navora 40 % naprej, 60 % nazaj - gume 185/60 R 14 H (dunlop SP sport D8 M2)

**Vozi in obese:** 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične abese, vzmetne roge, trkotna prečna vodila, stabilizator - zadaj polhoga prema, vzdolžna vodila s prečno povezavo, vijačne vzmeti, teleskopski blažniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, ABS - volan z zobato levljavo, servo

**Mere, zunanje:** dolžina 4136 mm - širina 1690 mm - višina 1394 mm - medosna razdalja 2525 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1455 mm - rajdni krog 10,5 m - notranje: dolžina 1610 mm - širina 1390/1390 mm - višina 920/880 - vzdolžnica 910 - 1110/820-610 mm - prtljažnik (normno) 380/735/1145 l - posoda za gorivo 55 l

**Teže:** prazno vozilo 1230 kg - dovoljena skupna teža 1690 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 650 kg - dovoljena obtežba strehe 50 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h: 12,3 s - poraba goriva (CC) 6,9/8,5/10,5 l neovinsčenega bencina na 100 km

## Naše meritve

**Največja hitrost** 181 km/h (V. prestava)

Pospeški:	
0 - 60 km/h:	5,9 s
0 - 80 km/h:	9,3 s
0 - 100 km/h:	14,1 s
0 - 120 km/h:	21,1 s
0 - 140 km/h:	30,6 s
1000 m z mesta:	35,6 s (148 km/h)

**Prožnost:**  
1000 m od 40 km/h (IV): 37,5 s (141 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V): 43,8 s (122 km/h)

**Zavorna pot:**  
od 150 km/h: 107,7 m  
od 100 km/h: 41,8 m

Natančnost merilnika hitrosti: kazalec na	resnično
60	54,5 km/h
80	73,9 km/h
100	92,6 km/h
120	111,1 km/h

Truš v notranjosti (dB): prestava hitrost			
	III	IV	V
50 km/h	61	60	60
100 km/h	70	66	65
150 km/h		73	71
pristi tek		41	

**Poraba goriva:**  
Tehno povprečje 13,1 litra/100 km

Hvalimo	Grajamo
<ul style="list-style-type: none"> <li>Izdelava</li> <li>Pogon 4x4</li> <li>Armatura plošča</li> <li>Pomik prednjega sedeža</li> <li>Barva</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Cena pogona</li> <li>Pospeški</li> <li>Resonanca kardanske gredi</li> <li>Skopa osvetlitev notranjosti</li> <li>Poraba goriva</li> </ul>

**Končna ocena**  
Ford escort 1.6 4x4 CLX je avtomobil, pri katerem si je treba biti na jasnem glede dveh stvari: ali znate izkoristiti tisto, kar ponuja štirikolesni pogon, in potem, če to znate, ali to tudi res potrebujete, takšni, kot je bil testni, stane namreč dobrih 43.000 DEM.