

FORD ESCORT GT

Štiriinšestdeset konjev potiska zapravljiček

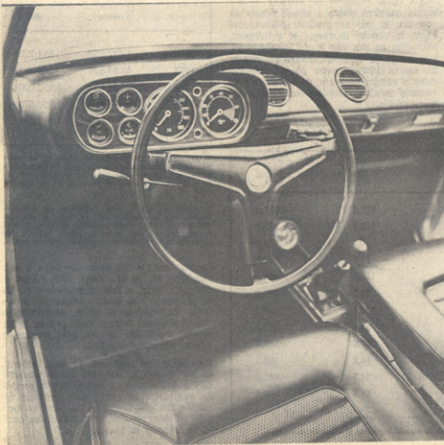
Tom Pleterski

Ko smo lani nekaj mesecev po skupinskem porodu fordovih evropskih podružnic s Celine in Otoka preskušali escorta 1100 de luxe, smo se temperamentno zredčili nad novim vozilom s številnimi prastarimi lastnostmi. Nismo bili edini, ko smo od novega vozila pričakovali več, kot so mu namenili Fordovi prodajni strategji. In če smo lani ugibali, kaj bo pokazal okus kupcev, letos potrjujemo staro reklo, da se nobena juha ne poje tako vroča, kot se skuha. Če escortov ne prodajajo za med, jih vsaj za marmelado. Na cestah jih pač ne manjka. Ford je za razmeroma nizko ceno ponudil nekaj opreme in modnih zlih, pa manj tehnike, kupci pa so ponudbo sprejeli.

Prvi je bil angleški Ford, ki je izdeloval

escorta od samega začetka. Pri nemškem oziroma belgijskem se je zataknilo, tako da je prišel na trg s polletno zamudo, vendar popolnejši v nekaterih podrobnostih opreme, da bi zadovoljil bolj razvajenega nemškega kupca. In ker bodo v Jugoslaviji kmalu na voljo le Fordova vozila iz Kölna, oziroma Genka v Belgiji (konkretno escort), smo si tokrat za test omislili nemško vozilo.

Najmočnejši escort, z izjemo angleškega «twin cam», se od ostale bratovščine na zunan loči po črni maski hladilnika in majhnem napisu GT ob straneh, od navadnega »1100s«, pa po pravokotnih žarometih. Od angleških escortov, ki jih za sedaj videvamo na cestah, pa ga ločijo okrasne letve okrog oken in z gumo obloženi rogovi na odbijačih.



Boj po ameriškem, kot po evropskem okusu zasnovani karoseriji s privzdignjenimi bokli — temu pravijo oblika steklenice za coca colo — ne gre odrekat nekoliko agresivnega športnega videza. Vsekakor pa oblika in klasična zasnova — vzdolžni motor spredaj, pogon zadaj — zagotavljata, da v escortu ni več prostora, kot v povprečju tega razreda.

Pohvale . . .

V escortu je prostorno le spredaj. Velik pomik sedežev in spreminjanje nagiba naslonjal omogočata spredaj udobno in vznožno tudi pravilno sedenje za volanom. Kar je dobro za dva, pa ni za štir. da o petih niti ne govorimo. Pač pa je priljubljen razveseljivo velik, čeprav smo vozili



tudi podčisto pritrjeno vključno z žarom in žalogo oglja.

Skoki velika vrat je vstop na prednja se-deča zelo udoben, na zadnja pa zadovoljiv. Za sedaj imajo vsi escorti le dvoje vrat. Po drugi strani razmeroma visok pas vozila in zadaj nizka streha zmanjšujeta za-steklene površine. Zadnja stranska okna so staroštino majhna, streho pa prijatelji na zadnjih sedežih na slabi cesti vrčah tudi občujjo. No, te lastnosti so že dolgo znane in enake pri vseh eskortih.

V »GT« pa je nekaj več:

Vso hvalo zaslužijo predvsem več kot odlični sedeži, ki so udobni, nudijo odlično oporo v ovinkih in v veliki meri popravljajo slabe lastnosti vzmetenja. Skratka,

povsem se ujemajo z napisom »GT«. Ker je tudi zadnja klopi oblikovana v dve se-dišči, tovarna sama prizna, da vozilo ni namenjeno petim osebam. Za razliko od escortov iz angleške tovarne, katerih prednja sedeža imata le dve legi, se sedeži v nemškem eskortu pomikajo po tračnicah. Prav take sedeže, kot so v »GT«, imajo tudi bolj »civilni« escort: z dražjo »XL« opremo. Poleg »XL« opreme, ki je v escortu »GT« serijska, ljubitelja privlačijo številni instrumenti: velika merilnika hitrosti in vrtiljavev in majhni merilniki za go-rivo, polnjenje akumulatorja, pritisk olja in temperaturo motorja. Številni merilniki pa so nekoliko varljivi. Če se voznik že zadovolji da so majhni, pa ne more odpuštili nerodne namestitve štirih malh

merilnikov, ki jih zakrivata volan in leva roka.

... in ukori

Če v tovarni že niso pogruntali pametnejše namestitve merilnikov, bi lahko vsaj zamenjali mesta posameznih uric. Obroč volana namreč zakriva merilnika olja in temperature motorja, ki sta pri obremenjevanju motorja važnejša kot merilnika goriva in akumulatorja. Za nameček so instrumenti spodili na neprimerna skrita mesta tudi stikali luči in brisalnikov, ki sta nizko desno pod volanom. Tam si tudi čok in vžigalnik za cigarete. Da je taka namestitvev nepraktična, potrjujeje že ugotovitev, da mi še sedaj po več tisoč prevoznih kilometrih ne uspe hitro najti pravega gumba. Tudi stikalo trobilje na kombinirani ročici luči-smerokazi ni vedno pri roki, al pa voznik zatrobi ponevedoma, ko mu je najmanj do tega.

Tovarna je vozilo opremila z uporabno napravo brši-peri, ki jo vključite z levo nogo in s pomanjkljivimi brisalniki, ki imajo eno samo hitrost, pri veliki hitrosti pa tudi premalo pritiskajo na šipo. Sama notranjost z bogatimi prevlekami — zelo ugaja tapisom na podu — okrasnimi letvami iz imutacije furnirja in športnimi sedeži je nekoliko načičkana, pa vendar na oko prijetna. Škoda, da so v tovarni z varčevanjem in nepremišljeno namestitvijo posameznih organov pokvarili uporabnost opreme. A propos; ko smo že pri varčevanju: oblasinjen volan, ki je enak pri vseh modelih, se »GT« opremi ne pada; sopotnica zaman išče ogledalo na senčniku, desna vrata nimajo ključavnice, pokrov motorja se odpira z zunanje strani, in ni zaklenjen, pokrov posode za gorivo je brez ključavnice.

Poleti zračenje ne zadostuje, čeprav so v zadku odprtine za odvajanje zraka iz prostora za potnike. Svetujem minimalno doplačilo za trikotna okenca. Dvostopenjski ventilator pa je v vozilu že serijsko in je tudi zadovoljivo močan.

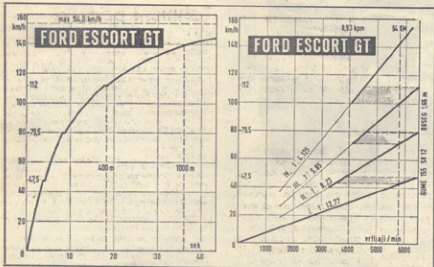
Pasji dnevi niso ravno najboljši čas za preskušanje gretja, zato se zanesemo na mnenje tujih preskuševalcev. Pišejo, da je zelo dobro tudi pri najnižjih zunan-
njih temperaturah.

Predno se lotim glavnih čarov escorta GT naj omenim še dobro vidljivost naprej, neviden zadek, ki pri parkiranju veča vrednost gumijastih oblog na odbijačih in dobre luči za večjo naprej in nazaj.

Dobri konji in navaden voz

1300-kubični motor s 64 KM (DIN) je ti-sto kar daje veljavno skromnima napisoma »GT« ob bokih malega lahkega vozila. Skoraj 50 KM na liter bencina prostornine vrvršča na mejo športnih motorjev, dobrih 12 kg na konjsko moč pa vozilu zagotavlja pospeške, ki so skoraj enaki BMW 1600 in boljši od alfa romeo 1300. Motorju godijo vrtiljaji nad 4000 v minuti, kjer ima največji navor, kljub temu pa je v spodnjem območju zadovoljivo prožen. Tovarna je pustila, da motor tudi z avo-kom kaže svoj športni značaj — pri tem pa je nad 5500 vrtiljaji že zelo vsiljiv in bi si želeli precej tišjeja. Za kmalu potem, ko smo vozilo prejehi, se je začela, občasno rezonančno oglašati tudi izpušna

VIDEZ	9	Karoserija ni izvirna, je pa vseeno lepa. Z nemško, oziroma GT opremo, je lepši, kot je bil escort iz angleške tovarne, ki smo ga testirali lani. Crna maska hladilnika, pravokotni žarometi in precej nagnjeni prednja in zadnja šipa ter majhna višina mu dajejo športni nadh.
PROSTORNOST	8	Prostora je na prednjih sedežih in v prtljajniku. Za ta denar so na voljo veliko bolj prostorni avtomobili. Dvoja vrata.
UPRAVLJANJE	9	Odličen, natančen volan, ubogljiva pedala in odlično sinhroniziran menjalnik z natančno in lahko prestavno ročico. Najboljša ocena gre po zlu zaradi nerodne namestitve nekaterih gumbov.
OPREMA	9	Bogato opremljen avto z nekaterimi pomanjkljivostmi, ni ključavnice na zunanjih vratih, brisalnik z eno samo hitrostjo. Dobra končna obdelava.
VIDLJIVOST	8	Dober pregled naprej, majhna zadnja stranska okna. Zadka voznik ne vidi, vendar to ne moti, ker je kratek.
NAVEGJA HITROST	10	Za ta razred in ta denar nadpovprečno velika, čeprav upoštevamo, da je potovalna hitrost omejena s 6000 vrtljaji na minuto (glej diagram).
POSPESKI	10	Zelo dobri pospeški, ki jih imajo le vozila za več denarja.
FORABA GORIVA	8	V skladu z zmogljivostmi vozila povprečna, kljub velikemu številu vrtljajev motorja. Močno odvisna od načina vožnje.
LEGA NA CESTI	8	Trdo vzmetenje zelo popravlja slabe lastnosti enostavne toge preme. Vozilo je v normalnih okoliščinah neproblematično, v slabih pa zahteva previdnost. Vešč voznik izkoristi dobre lastnosti odličnega volana.
UDOBJE	7	Športno udobje za dve, največ tri osebe. Odlični športni sedeži precej popravljajo slabe lastnosti podvozja.
MOTOR	9	50 KM na liter ga skoraj uvršča med športne motorje. Kljub temu je enostaven. Zelo poslušno reagira na pedal za plin in se rad vrti. Prožnost je le povprečna. Zahteva pogosto pretikanje. Nekoliko nemirno teče.
ZAVORE	10	Odlične dvokrožne servo zavore — spredaj kolotne — prestopajo vse obremenitve.



Motor escorta GT je v rasnovi motor angleške costine 1300. Z rahlim dvigom kompresije, povečanim številom vrtljajev in boljšim polnjenjem valjev (dvojni uplinjač, boljša izpušna cev) so motorja vtilili 61 KM pri 5800 vrtljajih v minuti. Tako se je tudi točka, kjer ima motor največji navor, pomaknil na 4800 vrtljajev. Vožnja s takim motorjem zahteva spočetka nekaj vaje, saj ga mora voznik, ki želi voziti športno, paziti, da vrtljaji ne padejo pod 4000 v minuti. To ni težko, ker je odlični menjalnik skupaj s prestavnim razmerjem 1:1,125 v diferencialu izračunan na vožnjo in veliko vrtljajev. Obremen je tak s prenosom preračunan bolj na pospeške, kot na največjo hitrost in bolj vžigaste in sirne ceste, kot na ravne. Na željo kupca namreč Ford vgradi v escorta tudi diferencial z razmerjem 1:3,777. Po sklepih Zveznega izvršnega sveta torej vsaj Slovencem pripravljamo diferencial s prestavnim razmerjem 1:1,125... Motorja veliko število vrtljajev ne škodi, saj je srednja hitrost halov zaradi ekstremno kratkega šipa pri 6000 vrtljajih 12,95 metra na sekundo. To število vrtljajev tovarna tudi dovoljuje kot stalno obremenitev motorja, za kratek čas pa dovoljuje pospeševanje na 6500 vrtljajev. Največja trajna hitrost je torej le 147 km na uro. Ze pretikanje pri 5800 vrtljajih v minuti zagotavlja zelo dobre pospeške, tako da so vsi vrtljaji le rezerva v stiski in za izjemne vročokrožje. Dovoljeno zgornje mejo smo skoristili tudi, ko smo merili pospeške na hvališi stezi.



cev. No. hrupa motorju ne zamerimo. Stevilnih konjev v razmeroma majhni glni prostornosti, pač ni tako lahko ustila. Zvočni v podvozju, prenosu moči in drugih organih, pa so primerno zadrženi. Tako smo ob prepevanju velikega števila vrtljajev uživali v okretnem hitrem vožnjo in se brez skrbi zanašali na odlične pospeške. Na zabavnih turističnih cestah doma in v Italiji je bil escort res pravi vGTa. Pa bi bil še bolj, če ne bi bilo druge strani — senčne.

Pododovano od zapravljička

Arhalčno podvozje s togo zadnjo premo na listnatih vzmeteh je namreč povsem kos le gladkemu asfaltu. Sicer pa smo se nad preprasto nevedeno togo premo že tolikokrat pridušali, da nima smisla izgubljati besed. V primerjavi z navadnim escortom pa je GT le neprimerno boljši po zaslugi trših blažilnikov in pasastih gum. Voznik, ki hoče voziti športno, pa se ga mora najprej privaditi. Skoraj nevtralne lastnosti pri dokaj zmerni vožnji, se pri hitri vožnji v ovinek sprevezlje v močno spodnašanje nosu vozila. Z dodajanjem volana in nekočk plina je na gladkem asfaltu zadeva opravičena; če na meji še spodobne zadek, se to zgodi enakomerno in vozilo lepo zdrzne skozi ovinek.

Z volanom, glavo in kostmi

Več dela z volanom ima voznik na zgubnem vozišču, ko poskakujoča toga prema nenaodna spreminja smer vozila. Obenem mora voznik v ovinkih paziti, da se



motor vedno dovolj hitro vrti, tako da rezerva moči pomaga vozilu za ovinka. To ni težko, saj je pretikanje s kratko natočenostjo prestavno ročico, med največjimi veselji escortovega voznika. Skratka, malo privajanja in na asfaltu s escortom ne bo problemov — dokler je cesta suha. Zelo dobre in neutrudljive servo zavore pa skrbiijo, da ni težav, ko je treba vozilo na hitro ustaviti.

V spominu imamo še escort, ki smo ga testirali lani, zato smo bili toliko bolj zadovoljni z dobro stabilnostjo pri vožnji namerost. Pa tudi z bočnim vetrom ni velikih težav, spet se izkaže natančen in dokaj neposreden volan.

Za togo zadnjo premo vedno opozorilo na splošni cesti in makadamu: Manj plina in pamet v roke, da ne bo glav v torbi.

Kakorkoli že: ob upoštevanju omejitve, ki jih narekuje preprosta toga prema se za s escortom GT voziti hitro in športno. Športno nastrojenemu vozniku so v bistru neproblematične vozne lastnosti, posebiki in okretnost dovolj, da se navdihi nad vošnjo.

Poleg športne duše, pa mora imeti voznik tudi športne kosti, kajti vzmetenje je vse prej kot mehko. Vozne lastnosti so tudi pri escortu GT pridobljene na račun udobja. Vseeno pa smo športniki v uredništvu menja, da vzmetenje je ni neprijetno. Gibi vzmeti so krajši kot pri navadnem escortu, trdi amortizerji pa karoseriji hitro umirijo. Neprijetnosti takega vzmetenja predvsem čutijo potniki na zadnjih sedeh.

Z escortom GT so nas več kot 5000 kilometrov dolge vožnje stale v povprečju 11,5 litra goriva super na 100 kilometrov. Omejeno povprečje je izračunano na mešanih vožnjah v raznovrstnih okoliščinah. V primerjavi z drugimi vozili tega razreda je »GT« povprečno ježen.

Razmeroma velike količine olja — 0,5 do 0,8 litra na 1000 kilometrov, ki jih zahtevajo številni vrtiljaki motorja, so v resnici povsem povprečne, ker tovarna predpisuje menjavo olja le na vsakih 10.000 kilometrov.

Modus vivendi

Escort GT je šolski primer avtomobila, ki je namenjen določeni kategoriji voznikov, bolje rečeno — kupcev. Kdor želi udobno vožnjo, naj jo išče drugje. Mladenič po letih ali po duši pa v escortu GT za majhen denar dobi zmogljivosti, po katerem bi sicer moral v višji razred in druge cenike. Ta escortu tudi ne zamere skromne prostornosti zadnjih sedežev, trdih vzmeti, glasnega motorja in številnih drobnih pomanjkljivosti v opremljenosti. Ford se je pri lanskoletnem novem escortu potrudil le toliko, da se lahko boje s konkurenco. Z modelom GT posebej, pa je očitno imel še poseben namen: osvojitvi voznika, ki za potesitev dragih športnih želja nima pretresljivo velikega nošenjčka. Tako ima tudi sveta prepričanja od vseh številnih upravičenih kritikah tudi svoj modus vivendi; toliko prej, je po prepričljivi in Fordovih navadah sklepamo, da je poceni tudi vzdrževanje vozila. Bomo videli, če je res.

Naše meritve

(Testni avto je prevozil 7000 km, na našem testu 5800 km)

Največja hitrost: 154,0 km na uro (merjeno povprečje zadnjih 200 metrov, zalet 2600 metrov, povprečje štirih meritev)

Pospeski:

400 m brez zaleta: 18,3 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 112 km na uro.

kilometer brez zaleta: 36,0 sekunde, hitrost zadnjih pet metrov 139 km na uro.

- ▷ 0 — 60 km/h: 5,3 sekunde
- ▷ 0 — 80 km/h: 9,0 sekunde
- ▷ 0 — 100 km/h: 13,8 sekunde
- ▷ 0 — 120 km/h: 22,2 sekunde
- ▷ 0 — 140 km/h: 37,5 sekunde

Kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v četrti prestavi: 40,1 sek — hitrost zadnjih pet metrov 135 km na uro.

Poraba goriva:

▷ na potovanju: najmanj 8,3 litra goriva super na 100 km (zmerno, nikoli hitreje od 100 km na uro), največ 13,6 litra na 100 km (hitra, športna vožnja po vijugastih in strmih cestah); na avtomobilski cesti: 8,4 litra na 100 km (poprečna hitrost: 105 km na uro) oziroma 11,6 litra na 100 km (poprečna hitrost 130 km na uro).

▷ po mestu: najmanj 9,9 litra, največ 12,3 litra na 100 kilometrov.

▷ pogrečna poraba pri testnih vožnjah 11,5 litra na 1000 kilometrov.

Natančnost merilnika hitrosti:

- ▷ kazalec na 60 — res. hitrost 57,8 km/h
- ▷ kazalec na 80 — res. hitrost 77,6 km/h
- ▷ kazalec na 100 — res. hitrost 97,1 km/h
- ▷ kazalec na 120 res. hitrost 116,3 km/h
- ▷ kazalec na 140 — des. hitrost 133,8 km/h

Tehnični podatki

MOTOR: štirivaljni — štiristakni — vrstni — vrtna in gib 80,88 x 82,99 mm — gibna prostornost 1296 kubikov — kompresija 9,2:1 — največja moč 64 km (DIN) pri 5600 vrtiljajih v minuti — največji navor 8,93 kpm (DIN) pri 4000 vrtiljajih v minuti — specifična moč 49,3 KM na liter — ročna kladnja v petih letajih — stranska odmična gred — vodno pihanje s črpalko in termostatom — v hladilniku 6 litrov hladilne tekočine — hladno mazanje — v katerju 3,6 litra olja (s filtrom) — dvojni padočni registerki uplinjač weber 35 DPE — mehanika črpanja za gorivo — skumulator 12 voltov, 57 amperskih ur — dinamo 264 vatov.

PRENOS: MOCII: motor spredaj poganja zadnji kolesi enokolutna suba sklopka — menjalnik s štirimi sinhroniziranimi prestavami — prestavna razmerja: I — 3,377:1, II — 1,995:1, III — 1,418:1, IV — 1,090:1, vzvratna: 3,867:1 — prestavno razmerje v diferencialu 4,134:1 (po šelji 3,777:1) — prestavna ročica, med sedežema — pasazne gume 155 SR 12 — pnevmatika 8,0 C x 12 — pritisk: spredaj 1,4 atn., zadaj 1,9 atn.

VOZ: limuzina za štiri osebe — dvoje vrat — samonosa karoserije — prednji kolesi na posameznih prečnih osovah, Mc Pherosovi vzmetni nogi, prečni stabilizator — zadaj: toča prena na neodvisnih listnatih vzmeteh, teleskopska hidraulična blažila — dvokrotne zavore s servo ojačevalnikom zavorne moči, spredaj kolturne, zadaj bobnaše — mehanika ročna zavora na zadnji kolesi — volan na zobato letov — posoda za gorivo 41 litrov.

MERE IN TEŽE: dolžina 3978 mm — širina 1572 mm — višina 1380 mm — medosna razdalja 2400 mm — širina kolesov: spredaj 1297, zadaj 1292 mm — notranja širina (pri kolmočih): spredaj od 127 cm — zadaj 134 cm — najvišja višina od tal 171 cm — rajdni krog 10,90 metra (3,3 vrtiljaja volana do skrajne leve do skrajne desne) — teža praznega vozila pripravljeneza za vožnjo 790 kg — največja dovoljena teža 1200 kg.