

Vozili smo: FORD ESCORT / ORION

Ford je v želji, da bi ustregel avtomobilistom, obnovil svoja modela escort in orion. V skladu z modnimi težnjami evropskih proizvajalcev jima je spremenil videz tako, da je prej ostre linije zaoblil. Z družino šestih bogato opremljenih različic je ponudil več, kot je kdo kdaj prej v srednjem razredu, v katerem je leta 1972 uspešno začel z escortom, ki ga je izdeloval v Saarlouisu v ZR Nemčiji.



MEHKEJŠI V

V novo serijo escortov, kombi-muzin s tremi ali petimi vrati ali v kabrioletni izvedbi, ter v limuzine orion s štiri vrati je vložil Ford več kot milijardo in pol dolarjev, torej trikrat več, kot je porabil leta 1981, ki je postavil na cesto escort s sprednjim pogonom.

Trudil se je, da bi obdržal svoj srednji razred escort/orion z vsemi pozitivnimi lastnostmi. V ta namen je školjko retuširal toliko, kot je bilo potrebno za ohranitev podobe celotne družine, od fieste do scorpia, kar pomeni, da so si vsi ti modeli med seboj podobni in da se v bistvu razlikujejo samo po velikosti. V oči zбоде Fordova previdnost, da se ne bi preveč oddaljil od tistega, kar so kupci že sprejeli, kajti upoštevati je treba, da je šel ta model dobro v promet. V grobem vzeto, je školjka bolj zaobljena in bolj aerodinamična, medosna razdalja pa je večja za 125 mm. Escort je daljši za 7 mm in ima za 15 odstotkov oziroma za 20 litrov večji prtljajnik. Kolotek je širši za 35 mm spredaj in zadaj, vozilo je širše za 45 mm, pa tudi posoda za gorivo je povečana za 15 odstotkov in sprejme zdaj 55 litrov.

Poleg zaobljenih vogalov zбodejo pri novih modelih v oči izredno velike zasteklene površine, zaradi katerih je manj mrtvih kotov. Voznik ima odlične razgled naprej in nazaj, pa tudi dober občutek pri parkiranju. Poleg zmanjšane hrupa, ki ga povzroča zrak, in bočnega žleba, ki pripomore k večji trdnosti školjke, sta escort oziroma orion na pogled skladna tudi zaradi kombinacije odbijaja in maske, ki daje pečat vsej seriji. Vozilo pri parkiranju ni občutljivo za udarce, ker so odbijaji iz jeklenih jeder, oblečenih v prožno plastiko. Rekli bi lahko, da je avto prav po zaslugi tako skladne školjke videti hiter.

Nič manjšega zadovoljstva ne zagotavlja voznikom in potnikom udobna notranjščina, ki je za nameček spredaj in zadaj še povečana. Voznik bi, kar zadeva njegov položaj, danes izdelanemu avtomobilu le težka kaj očitil. To velja tudi za Fordove. Vprašanje je samo, kako in koliko prestaviti sedež, da dobiš najugodnejši položaj. To je mogoče do-

seči z dvema ročicama in dvema kolesci, od katerih je eno namenjeno nastavljanju osrednjega dela naslonjala. Pri dražjih različicah je mogoče poleg tega tudi volan pomikati naprej in nazaj. Popolna in nevsiljiva armaturna plošča je malce levo od volanske osi, toda instrumenti so dobro vidni in grafične simbole, ki so zeleno osvetljeni, je mogoče brez težav »brati« tudi ponoči. Sprednji del je skladen in si, ker ni prenatrpan, zasluži pohvalo. Tudi zadnji sedeži so uspešno oblikovani in udobni. Prostora za kolena je več, ker so v naslonjalih sprednjih sedežev vdolbine. Uspešno zasnovan je zlasti zadnji del kabrioleta, ki je ponavadi pri tem tipu avtomobilov tesen. Odgovor je v zaobljenih površinah ob sedežih, ki rabijo kot naslonjala, tako da je mogoče s koleni postrani kar udobno sedeti. Udobje je enako ne glede na to, ali sedite na zadnjem sedežu escorta ali oriona.

Napredni »zeleni« motorji

Fordovi motorji so opremljeni s posebnim elektronskim sistemom za vžig, ki so ga prvič preskusili lani na 1,3-litrskem motorju, zdaj pa ga že vgrajujejo v vse izvedbe escorta in oriona. Bistvo je v tem, da razdelilnik ni več potreben. Elektronika zazna, kdaj doseže bat zgornjo mrtvo točko, in določi tisti idealni trenutek, ko bo svečka vžgala natančno razpršeno zmes goriva in zraka. Razen 1,6 CVH EFI, imajo v glavnem vsi modeli katalizatorje in tako imenovane potovalne računalnike z izredno obsežnim spominom – ECE-IV mikroprocesor. Vsa ta elektronika skrbi za natančno delovanje motorja. Izpušni plini pri tem ustrezajo strogim zahtevam. Razen svečk z dolgo življenjsko dobo ni delov, ki bi jih bilo treba servisirati. Plod izredno natančno nastavljenega motorja je tudi gospodarna poraba bencina.

Motor z gibno prostornino 1,3 litra HCS (High Compression Swirl – visokokompresijsko vrtnčenje), ki se po zaslugi dobro preračunanega razmerja med gibom in vrtno ponaša z odličnim izgorevanjem, je oprem-

ljen z zadnjim modelom dvojnega webrovega uplinjača z ročnim čokom. Ta motor izdelujejo v dveh izvedbah, in sicer z močjo 46 kW (63 KM) in 44 kW (60 KM) pri 5000 vrt./min. Dobro so se obnesli tudi motorji 1,4 CVH, ki so jih izdelali štiri milijone. Zadnja generacija teh motorjev je lažja in ima manj batnega trenja. Po tej tehnologiji so izdelali tudi 1,6-litrski motor z elektronskim vbrizgavanjem goriva. Za nove modele so na njem spremenili sesalno-izpušne cevi, sesalni kolektor in odmično gred, ki ima zdaj odmičake pod drugačnimi koti. Tudi ta je opremljen z mikroprocesorjem EEC-IV, ki krmili webrove brizgalne šobe. Ford se je odločil, da poleg bencinskih motorjev ponudi, vsaj za zdaj tudi 1,8-litrski dizel z močjo 44 kW (60 KM), torej s prav takšno, kot jo ima bencinski 1,3-litrski HCS, le da ima pri skoraj enakih zmogljivostih mnogo manjšo porabo. Ob tej priložnosti so prikazali prototip dizelskega motorja z enako gibno prostornino in turbokompresorjem gartett, ki ima za 50 odstotkov več moči in za 64 odstotkov boljši navor, zato

lahko escort oziroma orion doseže 185 km/h in pospeši od 0 do 100 km/h v 11 sekundah, torej tako hitro kot 1,6-litrski bencinski motor z vbrizgavanjem goriva. Najnižje na tej lestvici je 1,1-litrski motor, kakršnega ima fiesta, vendar ga vgrajujejo samo v escorta.

Bogata izbira menjalnikov

Za doplačilo je mogoče dobiti kot motorjema z 1,4 in 1,6 gibno prostornine Fordov avtomatski menjalnik





IDEZ

CTX, ki ima prav take lastnosti kot šeststopenjski. Prvič so ga leta 1987 vgradili v fiesto, lani pa tudi v escorta. Izkazal se je z enostavnostjo, boljšimi karakteristikami in varčnostjo, česar o klasičnem avtomatskem menjalniku ravno ne bi mogli trditi. Za nekatere trge, na primer za Španijo, vgrajuje Ford tudi štiristo-

penjski menjalnik, sicer pa sodi petstopenjski k standardni opremljeni. V escortu in orionu, ki smo ju vozili, je petstopenjski menjalnik precizen s kratkim hodom in tih. Ponaša se z obilico novosti, med drugim tudi s posebnim širokim keramičnim magnetom, katerega naloga je privlačiti opilke in s tem omogočiti žisto mazanje.

Popolnoma novo podvozje

Za večino avtomobilistov je podvozje skrivnost in o njem govorijo le izjemoma, pa še to ponavadi le o sla-

bih ali dobrih blažilnikih. Za vse tiste, ki hočejo vedeti kaj več o razvoju avtomobilskega podvozja, tako zelo pomembnega za varno vožnjo, pa navajamo, kaj vse je Ford izboljšal. Obese so popolnoma nove s posamičnimi MacPhersonovimi nogami spredaj in vzvojno vzmetjo zadaj. Spredaj so dvojni pokončni vložki na vodilih v obliki črke L, na katerih so teleskopski blažilniki z vijačnimi vzmetmi. Nova sprednja prema omogoča natančno in lahko vodenje vozila, s tem pa tudi udobno vožnjo. Vsi modeli z 1,6-litrskim motorjem imajo spredaj močnejši prečni stabilizator in za četrtino mehkejšo prednje blažilnike, medtem ko so v dizelski izvedbi močnejše vijačne vzmeti.

Koles zaradi spremenljivega koraka ozobljenja volana pri večjem obratu ni treba toliko zasukati – od ene do druge skrajne točke le za 2,95 obrata. V pomoč je servojačevalnik, ki je tokrat kot dodatno oprema v escortu oziroma orionu vgrajen prvič. Tudi elektronski varnostni zavorni sistem je mogoče dobiti za doplačilo. Drugače pa imata spredaj kolutne zavore (večina izvedb s prisilnim hlajenjem) in zadaj bobnaste.

Najbrž se samo po sebi razume, da je oriona in escorta spriču tolikih novosti lahko voziti in da mora biti voznik več kot zadovoljen. Solidno skladež vseh, za prijetno vožnjo pomembnih prvin je plod računalniške

kontrole in dolgotrajnega testiranja. Pa vendar bi kazalo posebej opozoriti na poln volan za dober oprijem, precizen menjalnik in pričakovan odziv zavor že na najrahljejši pritisk na pedal. Zaradi vsega skupaj ima človek, vsaj pri izvedbi z opremo »ghia«, po nekaj minutah vožnje občutek, da je avta že vajen, zato lahko vso pozornost posveti cesti in prometu na njej.

Za nas je bil posebno presenečenje kabriolet, izpeljan iz escorta z motorjem 1,6 l. Školjka je toga kot pri limuzini, hrupa pa ni preveč slišati niti tedaj, če je streha odprta ali če sedimo zadaj. Kabriolet, ki so nam ga ponudili, da ga preskusimo, je imel tak mehanizem za dviganje strehe kot golf ali peugeot 205, torej ročni, vendar je mogoče za doplačilo dobiti tudi elektromotor.

Novim modelom, seveda dražjim, je vgradil Ford alarmni sistem, ki nas je s svojo učinkovitostjo prav neprijetno presenetil. Povedati je namreč treba, da ni samo glasen, pač pa blokira tudi vzije.

Ko so pri Fordu načrtovali escorta oziroma oriona, so posvetili posebno pozornost hitremu servisiranju avtomobila (kontrolni servis je predviden na 12 mesecev) zaradi obrabe materialov, pa tudi tedaj, če je zamenjava pločevinastih delov potrebna zaradi karambola.



Na predstavitvi novih modelov je Ford pokazal samo escorta XR 3i, katerega uradna premiera bo šele marca prihodnjega leta. Kar zadeva ponudbo na jugoslovanskem trgu, se je generalni zastopnik, beograjski Interkomerc, odločil, da oktobra za začetek ponudi escorta 1,6 in oriona 1,4 v izvedbi CL.

Miroljub Nikolić