

Kratek test

FORD ESCORT RS 2000 4x4

Escorti so, tako kot golfi, astre, zeiksi in drugi, konfekcijski izdelki. Zato so, tako kot razredni konkurenti, kar malce dolgočasni.

Sem ter tja skoraj vsak od njih zaide v kakšen butik. Tam, kjer je bil testni escort, se na butične zadeve spoznajo.



Prav imate: ford escort je ford escort, tudi če je RS 2000 4x4. Toda tista prefinjena obdelava osnove je čar, ki potegne ljubitelja dobre vožnje. Escort RS je prepoznaven na zunaj: ogledali in odbijača so v barvi karoserije, v prednjem odbijaču sta meglenki, med kolotekoma je na pragovih plastičen spojler, spojler je tudi na zadku, gume so nizkopresečne in platišča so aluminijasta. Nič pretresljivega, a kič že dolgo ni več v modi. Escort RS je prepoznaven tudi v notranjosti: merilniki so na beli podlagi in prednja sedeža sta (za doplačilo) Recarova. In končno, escort RS je prepoznaven tudi pod motornim pokrovom: krvavo rdeč pokrov na glavi motorja jamči za športne užitke in dušo tega escorta.

Torej le ni tako preprosto: tale escort je vseeno drugačen od večine escortov. Ker je prednji odbijač v barvi karoserije, je tudi izraz

prednjega dela veliko zrejši, predvsem pa lepši, kot če bi bil odbijač motno črn. Široke in nizke gume velikega premera kažejo, da je moč, ki se prenaša na podlago, precej večja od sto konj, črni plastični obrobi razbijata monotonost in prav bela barva je tista, ki poudarja diskretno agresivnost.

Escort RS je namenjen uživačem v vožnji in notranjost pričara vozniku prav takšno počutje. Viva Italia! Sedeža sta brez pripomb: ravno prav trda, povsod dobro bočno oprijemljiva in njuna zglavnika sta na pravem mestu. Za dobro sedenje med ostro vožnjo je mogoče voznikovega nastaviti tudi naklon sedalnega dela in za isti namen je – prijetno debel, ravno prav velik – volanski obroč (z zgornjima prečkama na



Motor: moč, prožnost, užitki

idealnem mestu) nastavljen, v tem primeru kombinirano, kar pomeni, da se pri izvlečenju samodejno spušča oziroma pri potiskanju od sebe dviguje. Ne vprašajte, zakaj, ampak izkaže se povsem uporabno. In tudi ne sprašujte, zakaj so merilniki na beli podlagi! Baj je to sedaj »športno«, gotovo pa je prijetno za oko (dobro, priznam, to je stvar okusa), ponoči pa belina zaradi barvne osvetlitve preide v rahlo zelenkast odtenek, podčrtan

Escort RS je namenjen uživačem v vožnji.

NA RAZPOTJU



z rdečimi kazalci na merilnikih. Tudi lepo. In v veselje novih lastnikov (vseh) escortov je sedaj armaturna plošča veliko bolj človeška, prijetnejših linij kot pri starem escortu, a še vedno zelo uporabna. Tako je snovalcem uspelo pred sovoznika namestiti zračno vrečo, predal pod njo in polico na vrhu. Gumbi za nastavitve zračenja in gretja, vstevši tistega za (v vročini preslahotno) ročno klimatsko napravo, pa so še vedno

Prtljažnik: po tretjinah povečljiv uporaben





ko se v roki znajdejo med vožnjo neprijetne drobnjarije. No, če ravno govorimo o opremi, ne morem mimo stikal za (električni) pomik prednjih šip, ki sta nameščeni med prestavno ročico in ročico ročne zavore (zakaj tam, ne vem), in ne morem mimo ročne nastavitve zunanjih ogledal: saj je nastavitev res lahka in preprosta, a pri vsej tej opremi bi pač lahko bila električna.

Toda bistvo escorta RS je čisto drugje! Šestnajstventilski dvoilitrski motor s kvadratnim razmerjem med vrtno in gibom, z lahko glavom, z dvema odmičnima gredema v glavi (gnanima z verigo) in z večtočkovnim vbrizgom odlikujejo velika moč (litrska moč znaša kar



Armaturna plošča: športni ton, preprosto, uporabno

75 KM na liter prostornine), spodoben navor in velika hitrost batov (srednja hitrost bata pri največji moči znaša dobrih 17 metrov na sekundo). Vse to priča, da je motor športno navdihnen, v kombinaciji s kratko izračunanim menjalnikom pa deluje tudi izredno prožno. Nehote se spomnim brutalnega escorta coswortha s turbomotorjem; lepi spomini, a RS je veliko bolj »civilen«, bolj prožen, še vedno pa ponuja dovolj dirkaških užitkov. Če bi se po naključju zgodilo, da bi mi kdo hotel podariti enega ali drugega, bi gotovo izbral escorta RS.

Prava poslastica v tej kombinaciji motorja, trdega podvozja in kratkega menjalnika je štirikolesni pogon. Ta jamči za boljše lego na cesti v ekstremnih razmerah (to velja za ekstremne razmere na cesti ali za ekstremne želje voznika), ponuja pa svojevrstne užitke pri vožnji v ovinek in na neidealnih podlagah. Razdelitev teže in pogona jamčita za nevtravno lego, čeprav pri pospeševanju malenkostno sili iz ovinka nos, pri zaviranju pa zadek. Toda prav to večji voznik lahko obrne sebi v prid. Tisti, ki je pripravljen na večjo porabo goriva, povečan hrup in krepak finančni dodatek, bo z mehaniko escorta RS 2000 4x4 več kot zadovoljen.

Še najbolj nerodna stvar pri vsem skupaj pa je ta, da zna biti tudi prav takšen escort več kot soliden družinski avto. Voda na mlin mladim, športno navdihnjem očetom! Tako, pa ste na razpotju: bi primaknili še nekaj denarja ali bi se odločili za enega mnogih escortov 1.6?

VINKO KERNČ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriklatni - vstni - gibna prostornina 1998 kubičkov - kompresija 10,3:1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000/min - ročni grad v 5 letih - 2 odmični gredi v glavi (verigo) - 4 ventili za vsak valj - elektronska večtočkovni vbrizg (ford) - vodno hlajenje 9,3 litra - uravnavani katalizator

Prenos moči: molar pogonja vsa štiri kolesa - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,230; II. 2,130; III. 1,480; IV. 1,111; V. 0,850; vzvratna 3,460; diferencial 3,560 - sredinski diferencial z visokozno sklopko, razdelitev navora naprej/nazaj 40/60% - gume 195/50 R15 V (goodyear eagle NCT 2)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trkotna prečna vodila, stabilizator - zadaj pologa prema, vzdolžna vodila s prečno povezavo, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračne zavore, spredaj kolone (znotraj hlajenje), zadaj kolone, servo, ABS - valon z zobato levijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4136 mm - širina 1700 mm - višina 1415 mm - medosna razdalja 2525 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1462 mm - vpadni krog 10,5 m - notranje: dolžina 1600 mm - širina 1390/1400 mm - višina 920/860 - vzdolžnica 900/1100/810 - 600 mm - prtljajnik (normna) 380/735/1145 l - posada za gorivo 55 l

Težer: prazno vozilo 1270 kg - dovoljena skupna teža 1700 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 208 km/h - pospešek 0-100 km/h: 9,1 s - poraba goriva (DIN) 6,1/7,9/11,1 l neovirane goriva na 100 km

Naše meritve

Največja hitrost 206 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h:	4,5 s
0 - 80 km/h:	6,9 s
0 - 100 km/h:	9,7 s
0 - 120 km/h:	13,4 s
0 - 140 km/h:	18,2 s
0 - 160 km/h:	25,7 s

1000 m z mesta: 31,0 s (171 km/h)

Prožnost:
1000 m od 40 km/h (IV.): 34,9 s (161 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.): 40,7 s (135 km/h)

Zavarna pot:
od 150 km/h: 96,9 m
od 100 km/h: 44,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na	resnično
60	56,7 km/h
80	78,7 km/h
100	96,3 km/h
120	114,9 km/h

Trušč v notranjosti (dB):

prestava	III	IV	V
hitrost			
50 km/h	61	62	62
100 km/h	70	67	65
150 km/h	.	73	72
200 km/h	.	.	77

Poraba goriva:
Testno povprečje 13,3 litra/100 km

Hvalimo

- Zavore
- Kratkost menjalnika
- Lega na cesti, podvozje
- Prednja sedeža

Grajam

- Slabo poziranje ovi za benon
- Namestitev stikal in luč za osvetlitev notranjosti
- Poraba goriva

Končna ocena:

Ford escort RS 2000 4x4 je avtomobil, namenjen dobrim voznikom in uživačem v vožnji, ki znoja izkoristiti vse, kar ponuja mehanika tega avtomobila. Ni dirkalnik, je pa škoda denarja, če ga kupite le za postavljane; napis »RS« in »4x4« so dosti cenejši!

preprosti za razumevanje. Iz armaturne plošče se pri višjih vrtljajih motorja oglašajo čriček in zaradi (električno pomične) sončne strehe so luči ter stikala za osvetlitev notranjosti neprijetno daleč zadaj na stropu. Ampak veliko velikih odlagalšč odtehta marsikatero zadrego,

