



Vozili smo:
FORD ESCORT RS 2000

POWER TO THE PEOPLE!

Svet bo imel vedno dva konca: na enem se tepejo za skorjo kruha, na drugem pa brskajo po avtomobilskih perspektivah. Avtomobili iz – posplošeno rečeno – razreda GTI so ravno

to: moč za ljudstvo! Ampak tam, kjer kruh že imajo.

Ford escort RS 2000 je nekoč (leta 1973) že obstajal in tole je njegov »comeback«: leto dni po temeljiti prenovitvi escorta in oriona ter vnovič v vlogi »najzmogljivejšega escorta ta hip.«

Navzven ga je prijetno prepoznati: ker sta na prednjem pokrovu dve »dirkaški« grbi, ker je nos aerodinamiki na ljubo optimiran in na oči nižji, ker so žarometi in meglenke pod istimi stekli in ker sta meglenki na obeh straneh širokih zračnih rež v prednjem spojlerju serijsko vgrajeni. Serijski so tudi enobarvnost karoserije, prednje maske in zunanjih

ogledal, lahka kolesa platišča in spojler na zadku. Vrata pri RS so tri, všteti tudi tista na zadku, zaradi katerih so escorti kombi limuzine.

Marsikaj pri tem escortu je tako kot pri escortu S, ki smo ga testirali sredi poletja (Am-15/1991): tudi ovalno obrobljena armaturna plošča z merilniki motornih vrtljajev, hitrosti vozila,

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – vrstni – vrtno in gib 86,0 x 86,0 mm – moč 110 kW/150 KM pri 6000/min – največji navor 190 Nm pri 4500/min – dve odmični gredi v (lahki) glavi (veriga) – po 4 ventili za vsak valj – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 980 W – uravnovani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča 6J x 15 – gume 195/50 VR 15

Voz in obese: 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, prečno povezana vzdolžna vodila, stabilizator – kolutne zavore, servo, ABS – volan z zaboto letvijo

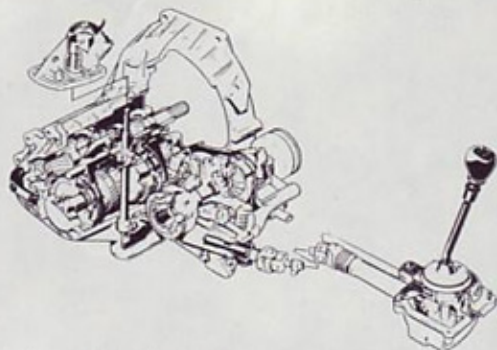
Mere in teže: dolžina 4,040 m – širina 1,692 m – višina 1,389 m – medosna razdalja 2,525 m – koloteka 1,440/1,389 m – teža praznega vozila 1110 kg – dovoljena skupna teža 1550 kg – prtljajnik 380/1130 litrov – posoda za gorivo 55 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 208 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 8,4 s – poraba goriva (ECE): 6,2/7,9 11,3 litra na 100 km

goriva in temperature hladilne tekočine ter zajeten in z usnjem preoblečen volanski obroč. Na novo vsajena pa sta prednja Recarova sedeža, ki štejeta z vsem, kar mora športni sedež omogočiti, in vključno višinsko nastavljanje na voznikovi strani, med najboljše kose escorta RS.

Naslednji boljši kos je v nosu vozila. To je nov motor, izdelan na osnovi dvolitrskega štirivaljnika z osmimi ventili, ki ga je Ford leta 1989 vtaknil v siero in scorpio ter ga označil z varčnostjo in prožnostjo.

Novi izdelek je enako velik, z dvema odmičnima gredema v lahki glavi ter s po štirimi ventili za vsak valj. Bloka in ojnica v njem niso spremenjali, nova pa je, jasno, glava in nove so njene termične zmogljivosti. Šestnajst ventilov je nameščenih pod kot 40 stopinj, njihovi premeri pa znašajo 33,5 (sesalni) oziroma 30,0 milimetra (izpušni). Fordovci so tokrat prvič uporabili vbrizgovalne šobe s stranskim dovodom goriva. To je termični trik: dovajano gorivo ostaja hladno tudi med vžiganjem ogre-



Menjalnik: popolna sinhronizacija

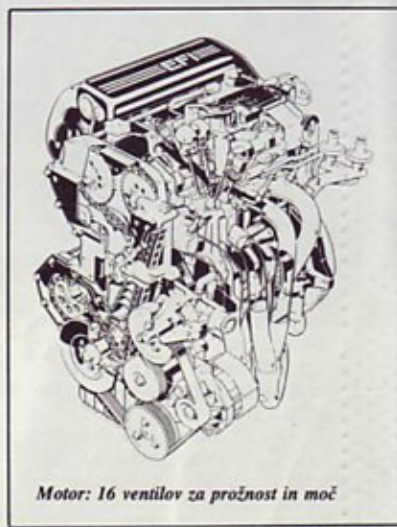
tega motorja, vžig je zato boljši. Vbrizgavanje in vžig goriva sta elektrinizirana in opremljena s po eno vžigalno tuljavo za en par valjev. Izpušni kolektor so izkoristili za sekundarni zračni sistem, natančni pa so bili pri geometriji sesalnega sistema – ugodni krivulji motornega navora v prid.

Specifična moč motorja znaša 75 KM na liter gibne prostornine, kar pomeni največjo moč 150 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Uradno oznanjeni največji navor meri 190 Nm pri 4500 vrtljajih v minuti, toda krivulja na diagramu se odločno vzpne že takoj po vrtljajski številki 2000 in ostane do konca približno enako visoko. Te značilnosti motorja, ponujene v obliki prožnosti, tudi izza volana ni mogoče prezreti.

Hkrati s tem se motor rad vrtil, in to tudi na ves glas oznanja. Žal trušč ni tiste prijetno-športno-zamolke sorte, ampak deluje razglašeno, vstevši tudi zadnji del izpušne cevi.

Ne tako zelo ubran, kot mislijo v tovarni, pa tudi nov petstopenjski menjalnik. Njegova tovarniška oznaka je MTX-75 (kratica je za »manual transaxle«, številka pa za milimetrsko razdaljo med glavno in izhodno gredjo menjalnika), njegova posebna odlika je sinhronizirana vzvratna prestava, njegova namembnost pa so motorji od 1,8 do 2,5 litra gibne prostornine oziroma navori do največ 220 Nm. Ohišje menjalnika je dodelno, celoten menjalnik s potrebnim oljem vred pa tehta samo 37 kilogramov. Uporabili ga bodo tudi pri štirikolesnem pogonu za RS 2000, ki ga načrtujejo za prihodnje leto, zdaj pa je na prvem mestu tovarniško objavljenih odličnosti tega menjalnika njegova lahkotnost in natančnost pri pretikanju.

Escort RS 2000, ki smo jih vozili, so bili še predserijski izdelki. Morebiti je bil to vzrok, da novi menjalnik ni pokazal vseh dobrih lastnosti, tudi lahkotnosti in natančnosti ne. Zato je bila vožnja s tem escortom



Motor: 16 ventilov za prožnost in moč

manj športna, kot sem si obetali, da bo. Športnost ji odrekata tudi preveč razmaknjena zavorni pedal in pedal plina, premalo športna pa sta tudi končno prestavno razmerje, ki se s tretjo in četrto prestavo preveč zanaša na motorno prožnost, ter volanski obroč, ki ima za hitro sukanje in dober prijem preveč odebeljene prečke. Gibi prestavne ročice so za 60 milimetrov krajši kot pri drugih escortih, kar omogoča gibkejšo pretikanje, podvožje escorta RS pa je za 30 milimetrov nižje in hkrati otrdeno, kar sicer povečuje »živčnost« vozila na neravnih tleh, v celoti pa izboljšuje njegovo lego. Navsezadnje zahtevajo to tudi končne zmogljivosti escorta RS 2000.

In kaj poreče ljudstvo? Najnovejši »GTI« iz Fordove tovarne mu bo zanesljivo všečen. Navsezadnje (nemška) cena zanj niti ni strašljiva: nekaj manj kot 34.000 mark. Fordov »power to the people« je tako dosegljiv.

Martin Česenj