

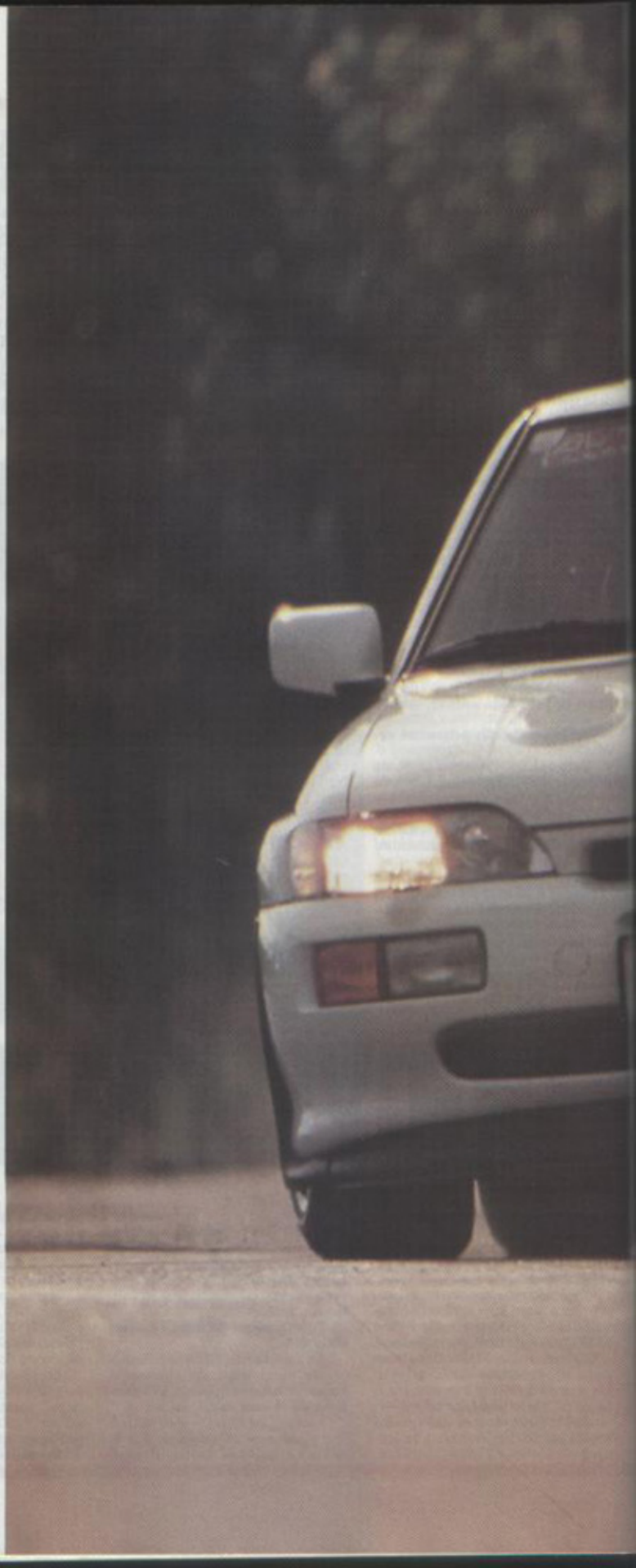
**Test**

## FORD ESCORT RS COSWORTH



# ARCUS COSINUS

To je, kot veste, matematična funkcija. Če pa bi bili na kvizu, ali se igrali asociacije in bi želeli iz imena te funkcije razviti ime avtomobila, bi najverjetneje razmišljali nekako tako: arcus? Lok, obod, obok, slavolok? Cosinus, cos? Ja, seveda, cosworth. Ha, arcus pa pomeni v tem primeru mega spojler. Pravilen odgovor se glasi: ford escort RS cosworth.





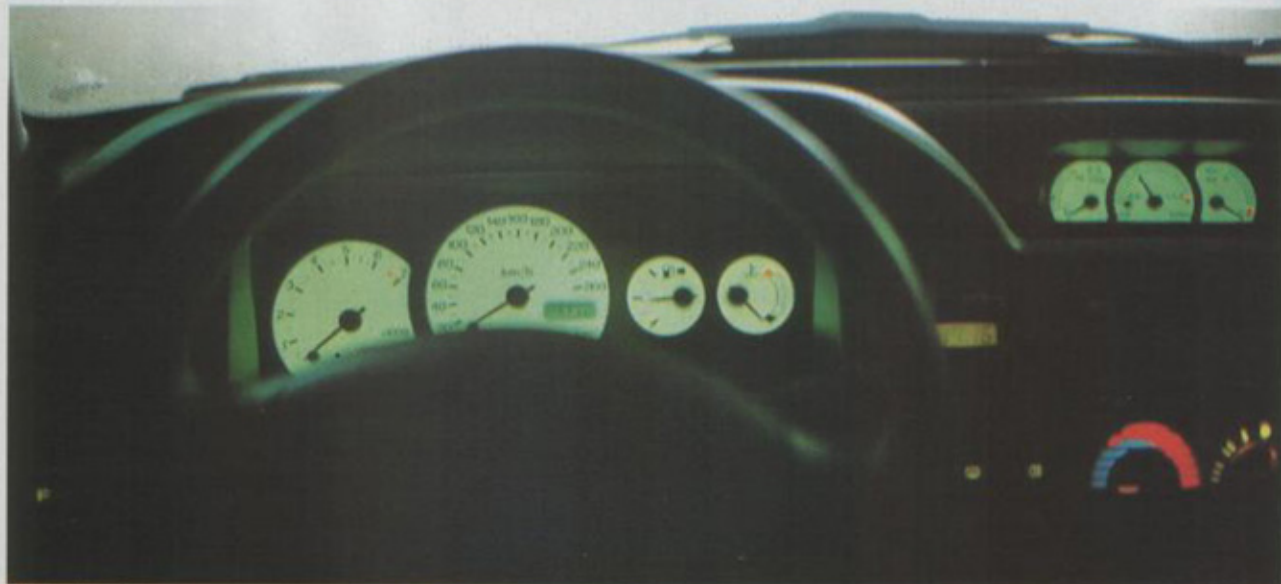
S 671-DE

## Test

Nastal je kot naslednik si-  
erre RS cosworth, namenjen  
je predvsem zmagam na ra-  
llyjih. S tem mu je bilo nalo-  
ženo težko poslanstvo, vendar  
to nalogo že dokaj uspešno  
izpolnjuje. Znano ime angle-  
ške tovarne Cosworth na av-  
tomobilu pomeni odlično  
tehnologijo, s Fordom pa je  
že dolgo povezano. Tam so  
namreč že ob koncu šest-  
desetih let razvili odlični os-  
emvaljnik za formulo 1, ki je  
pozneje postal del zgodovine  
avtomobilističnega športa.

Ta cestni dirkalnik je nare-  
jen na osnovi escorta, ki smo  
ga bili vajeni v letih od 1990  
do jeseni 1992. Torej z ne-  
izbočenimi zadnjimi lučmi ter  
nekoliko nižjim motornim  
pokrovom in brez ovalne reže  
za zajemanje zraka, ki je tako  
značilno razpoznavna za es-  
corte današnjih dni. Tukaj pa  
se podobnost s starim escor-  
tom počasi konča, saj RS cos-  
worth zapušča popolnoma  
drugačen vtis. Pogled nanj  
spominja na olimpijskega pr-  
vaka v deseteroboju ali pa na  
bull terierja. Torej je videti  
nabit z močjo, agresiven in  
nič kaj uglajen.

Prednji del vozila je na  
račun izjemno nizko spušče-  
nega spojlerja (za vsakodnev-  
no uporabo prenizko) skoraj  
zlit s cestiščem, tik nad spojler-  
jem je zajetna odprtina za do-





tok hladilnega zraka, prednji in zadnji odbijač ter pragova vozila so precej izbočeni, prav tako kot vsi štirje blatniki. Izbočenost prednjih blatnikov se pred vrati ostro konča in tam je spet moč opaziti hladilne reže, tokrat za izhod hladilnega zraka. Vtis agresivnosti

spojler v kombinaciji s prednjim izdatno prispeva k stabilnosti in vodljivosti vozila, predvsem pri večjih hitrostih, koliko ju pa za vsakodnevno uporabo potrebujete (če vam sploh koristita), je spet odločitev voznika.

Notranjost je bolj v stilu

*Pogled nanj spominja na olimpijskega prvaka v deseterboju ali pa na bull terierja.*

dopolnjujeta še dve ovalni hladilni odprtini na motornem pokrovu, pokrov prtljažnika pa je prav tako potegnen v spojler. Nad tem spojlerjem je v višini strehe namontiran še en spojler, ki zbuja asociacije na zračno ali pa vodno plovbo.

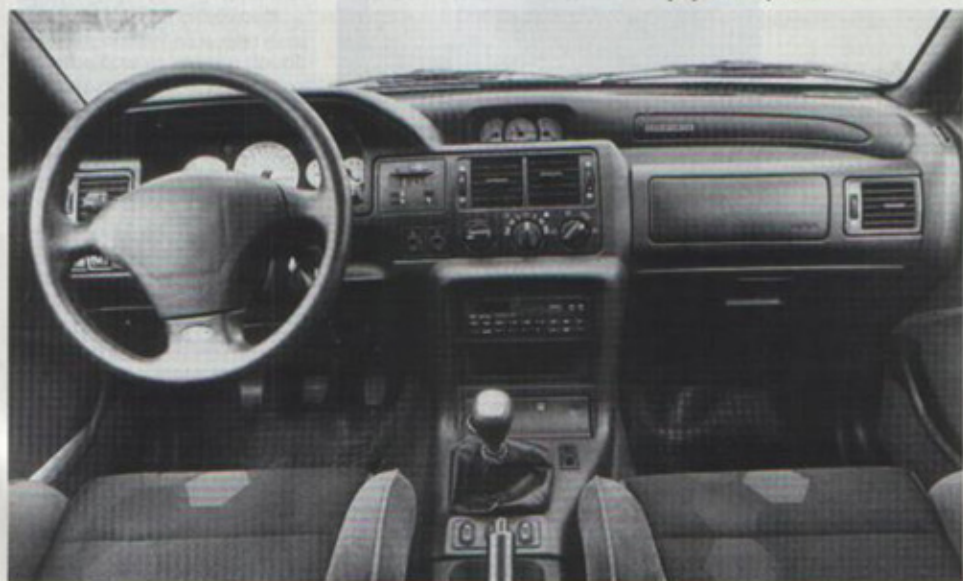
No, ford escort RS cosworth, ob katerem na reklamnem posnetku stoji Michael Schumacher, je za ta spojler prikrajšan in morda tudi to malo vpliva na še bolj prijazen nasmešek tega sicer zelo simpatičnega nemškega dirkača. Pa pustimo sodbo o lepoti zadnjega mega krila vsakemu vozniku posebej, saj si je moč izbrati avto s spojlerjem ali brez njega. Zagotovo pa zadnji

navadnega escorta. Plastika na armaturni plošči in njena obdelava bi bila lahko za ta avto malo boljša, toda kateremu dirkaču pa je to mar? Prednja sedeža sta za sedenje odlična in neutrujajoča, namestiti ju je možno po željah, telesni oprijem pa je vrhunski in to je dokaz, da je ime Recaro res sinonim za dobre sedeže. Plezanje k zadnji klopi ni preveč naporno in je celo manj težavno, kot bi od takšnega cestnega športnika pričakovali.

Stopalke so bolj za cestno uporabo, saj so razmaknjene na največji še uporabni razmik. Opora za levo nogo pa bi morala biti v tem avtomobilu, glede na njegove lastnosti, temeljitejša. Po zaslugi vzdolžno nastavljivega volana je moč najti tudi dovolj dobro lego telesa. Nekoliko bolj športno agresivna bi lahko bila prestavna ročica, saj je malce previsoka, za hitro poseganje po njej pa se je treba kretnje tudi privajati.

Testni escort RS cosworth je premogel tudi solidno in bogato opremo. Avto je imel osrednjo ključavnico, električno vodenje prednjih šip in zunanjih ogledal, klimatsko napravo, kakovosten radiokasetofon, ABS, ogrevanje prednje šiipe, zračni blazini pred voznikom in sovoznikom, sončno streho ter merilnike v belem oziroma svetlo srebrnem fluorescentnem dizajnu. Merilniki turbopolnilnega tlaka, električne napetosti in oljnega tlaka so nameščeni v sredini nad sredinsko konzolo, tam, kjer je ponavadi pri escortih ura, le-to pa so names-

**Armaturna plošča s fluorescentnimi instrumenti je preveč plastična**



tili levo od sredinskih prezračevalnih rež. Od opreme v tem escortu najbolj ostane v spominu alarmna naprava, ki je dokaj zapleteno zasnovana in zahteva nekaj privajanja. Je pa tudi delno nepraktična, kajti če pred spuščeni zapornicami ali v prometnem zastoju ugasnete motor za več kot minuto, za zagon potrebujete spet vsaj pol toliko časa.

Vzdolžno nameščen štiri-valjni v nosu je bil pred kratkim nekoliko dodelan, saj je spremenjena motorna elektronika v prid manjši porabi goriva, nov in sodobnejši pa je tudi turbinski polnilnik, ki je sedaj manjši in s tem tudi lažji. Njegov namen je predvsem zmanjšati "turbo luknjo", se pravi izboljšati prožnost motorja pri nizkih vrtljajih. Na novo so zasnovali glavo motorja in oblikovali njen pokrov, ki daje zdaj nekoliko manj dirkaško robat vtis.

Motor premore štiri ventile na vsak valj, dve odmični gredi v glavi, že omenjeni turbinski polnilnik in zmore po novem 162 KW (220 KM) pri 6000 vrtljajih. Največji navor 290 Nm pa doseže pri 3100 vrtljajih v minuti. Turbinski polnilnik zajame pravo sapo približno pri 2500 vrtljajih, le trenutek pozneje pa s pomočjo "overboosta" (dodatno povečanega polnilnega tlaka), ki ga sprožite s pohojenim pedalom za plin, doživite čudovit pospešek á la cosworth. Ni najbolj pripročljivo, vendar če takrat opazujete merilnik turbinske aktivnosti, bo kazal kar 1,3 bara, kar je precej. Takrat se bo iz ovalno oblikovane izpušne cevi zaslišal motorju primerno robat zvok, pred semaforji pa se z grgranjem, ki ga premore v nižjih vrtljajih, nikar ne postavljajte.

Pritisk na pedal sklopke daje občutek, da je namenjena voznjam v spodnjem območju vrtljajev, saj deluje izjemno mehko in ne dirkaško trdo, kot bi pričakovali. Prenosi moči so solidno izračunani, le razigrani turbopolnilnik bi hotel nekoliko krajše gibe prestavne ročice.

Pogon na vsa štiri kolesa



**Vrhunska sedeža**



**Na račun pogona je v prtljajniku bolj malo prostora, omejuje ga tudi zasilno rezervno kolo**



se prenaša prek treh diferencialov, razdeljen pa je tako, da se prenašata na zadnji kolesni par dve tretjini moči in navora. Tako je voznja z escortom v ne preveč zahtevnih razmerah prava zabava, saj je avto nadzirljiv in lahko vodljiv. Dirkanje s tem cosworthom pa je seveda druga pesem. K dobri legi vozila pripomorejo tudi odlične gume pirelli P zero ter štirikrat kolturne in hlajene zavore, ki se ob pretiravanju nekoliko pregrejejo, vendar to ne pokvari vtisa o dobrem zavornem učinku.

Podvozje je športno trdo in čvrsto, a še vseeno premore dovolj udobja za vsakodnevne vožnje. Avto hoče po svoje le, če zapeljete čez ostre robove, seveda takšne, ki jih prednji spojler še dovoljuje, recimo čez globoke kolesnice v utrujenem asfaltu, vendar se kmalu tudi to izkaže kot popolnoma nenevarno.

Escort RS cosworth s svojim videzom upravičeno izziva ljubosumne poglede, z zmogljivostmi in hrupom, ki ga ob tem zganja, pa svoj image tudi dokazuje. Namenjen je tistim, ki hočejo biti cestni posebnosti, predvsem pa je namenjen čisto pravim dirkačem.

**Tekst: ANDREJ SUPÉ**  
**Foto: MATEJ DRUŽNIK**

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 90,82 x 76,95 mm - gibna prostornina 1993 kubikov - kompresija 8,0:1 - največja moč 162 kW (220 KM) pri 5700/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,0 m/s - specifična moč 83,8 kW/1113,9 KM/liter - največji navor 290 Nm pri 2500/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (ford - EEC - M) - turbinski polnilnik na izpušne pline (garret) s hladilnikom polnilnega zraka, polnilni tlak 0,85 bara (over-boost: 1,3 bara) - vodna hlajenje 7,5 litra - motorjna olje 3,6 litra - akumulator 12 V, 43 Ah - alternator 1260 W - uravnovani izpušni katalizator

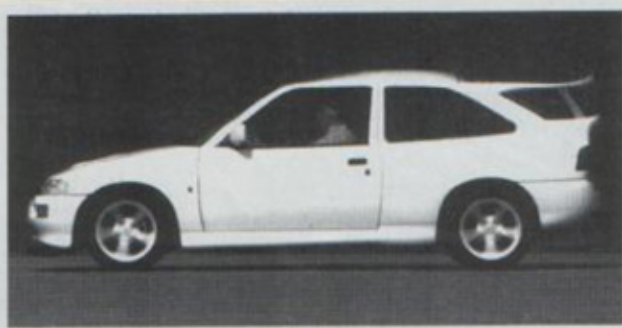
**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,610; II. 2,080; III. 1,360; IV. 1,000; V. 0,830; vzvratna 3,260, diferencial 3,620 - sredinski diferencial z viskozno zaporo, delitev navora 34 odstotkov (spredaj), 66 odstotkov (zadaj), zadnji diferencial z viskozno zaporo - platišča 8) x 16 - gume 225/45 ZR 16 (pirelli P zero), katalni obseg 1,85 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 36,9 km/h

**Voz in obese:** kombilimuzina - 3 vrata, 4/5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,38 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj poševna vodila, vijolične vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokračne zavore, štirikat kolotne in notranje hlajenje, servo, omejevalnik moči (zadaj), ABS, mehanska račna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levljico, servo, 2,5 zavrtaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4211 mm - širina 1738 mm - višina 1425 mm - medosna razdalja 2552 mm - kolotek spredaj 1467 mm, zadaj 1480 mm - rajni krog 10,5 m - notranje: dolžina lad armature plošče do zadnjega naslonjalca 1600 mm - širina (kromolci) spredaj 1390 mm, zadaj 1420 mm - višina nad sedežem spredaj 980 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1110 mm, zadnja klopa 750-570 mm - premer volanskega obroča 360 mm - prtljajnik (normna) 267 l - posoda za gorivo 65 l

**Teže:** prazno vozilo 1275 kg - dovoljena skupna teža 1725 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 225 km/h - pospešek 0-100 km/h: 6,1 s - poraba goriva (ECE): 8,4/9,4/10,9 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



**Naše meritve**  
**Največja hitrost:**  
 225 km/h (V. prestava)

**Pospeški:**

0- 60 km/h	2,9 s
0- 80 km/h	4,7 s
0-100 km/h	6,3 s
0-120 km/h	9,2 s
0-140 km/h	12,3 s
0-160 km/h	16,8 s
0-180 km/h	22,2 s

1000 m z mesta  
 26,9 s (191 km/h)

**Prožnost:**

1000 m od 40 km/h (IV.)	33,4 s (180 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	39,7 s (158 km/h)

**Zavorna pot:**

od 150 km/h	82,9 m
od 100 km/h	37,2 m

**Natančnost merilnika hitrosti:**

kazalec na	resnično
40	km/h
60	58,1 km/h
80	76,5 km/h
100	97,9 km/h
120	117,3 km/h
140 km/h	137,2 km/h

**Poraba goriva:**  
 testno povprečje  
 13,9 litra na 100 km

## Končna ocena

Vozijo ga in z njim zmagujejo slavni ljudje. Del tega kupite tudi s "cestnim" fordom escortom RS cosworthom. Ta avto kar kliče po hitrosti in na cestah z njim lahko za začetek požanžete obetaven rekord na policijskem radarju (kar je seveda nemoralno), kakšnega navneža pa prepričate, da osebno sodelujete v programu Eureka. Premore tudi dovolj dobrih lastnosti za zmerno vožnjo, predvsem pa imate v njem cestni dirkalnik za zmerno ceno.

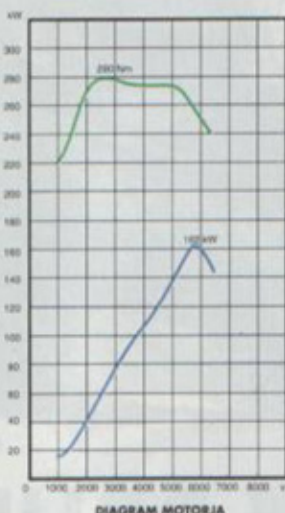


DIAGRAM MOTORJA

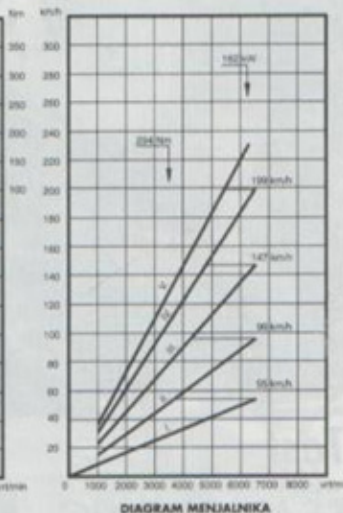


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- lega na cesti
- zmogljivosti
- prednja sedeža
- agresiven videz
- gume
- motorni prestiž
- dve zračni blazini

## Grajam

- zvok motorja ob nizkih vrtljajih
- (pre)nižek prednji spojler
- preveč hrupa ob visokih vrtljajih
- povsod vas prepoznajo

**Cena: DEM 65.000\***  
 (Summit motors, Ljubljana)