



Test:

FORD ESCORT RS COSWORTH

Še preden vprašate: odgovor je ne! Rep nad zadnjo šipo ni lep in nismo ga naredili sami. Z njim se je ta avto pripeljal iz tovarne! Zaradi strahu pred letenjem.

CIVILNA SLUŽBA



Informativen zadek: na njem piše vse



Zveržen bok: zaradi zračenja in aerodinamike



Ostanek prostora: prtljažnik z zasilnim rezervnim kolesom in orodjem

Krilo in kraval, to je ford escort RS cosworth! Vzniknil je tisti hip, ko so prekrizali sierra RS cosworth, in dobil homologacijsko nalogo. Šele potem je François Delecour lahko začel seštevati točke s svetovnega rallyjskega prvenstva.

Brez krila ne bi šlo? Bi, v soboto zjutraj, do mesarja! Toda vprašajte dirkače, kako veseli so, kadar jih zrak pritiska k tlom. Dvojni rep na zadku torej ni polica za svetilne lončke in močno pritrlehen spojler na nosu tudi ni samo za to, da bi z njim treskali ob robnike in pločnike. Količnik Cx znaša zaradi njiju in zaradi še česa na tem avtu resda zgolj 0,38, ampak na tako povečano ljubezen med cesto in gumami se je prijetno zanesti. Ugotovitev "samo letenje je lepše" v takšnih avtih ne velja!

Escort cosworth je dobil mehaniko sierra cosworth, seveda z merami, vestno prilagojeno manjšemu karoserijskemu okolju. Hkrati je dobil tudi povsem svojstven zunanji videz: na nosu prevlakujejo hladilne reže; ob straneh izbuljeni blatniki, obrobljena pragova in široka platišča; zadaj pa tisto krilo, zaradi katerega mimoidoči buljijo v vas, kot da se po ljubljani vozite s podmornico.

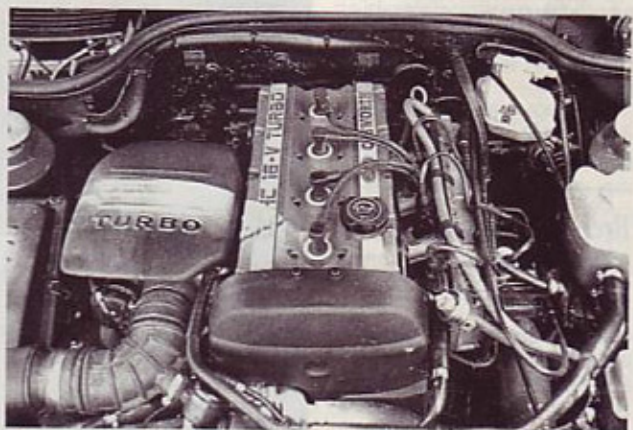
Pri 6500 vrtljajih ne boste ločili Mozarta od Avsenikov.

Če tega repa ne bi bilo, bi bil escort cosworth v konici za najmanj petnajst kilometrov na uro hitrejši, ampak potem se ne bi znal peljati tako zelo naravnost in tako zelo čvrsto skozi hitre ovinke, kot zna zdaj.

Tudi hitrosti se je nalezal od sierra. Virus se reče Cosworthov

dvoilitrski štirivaljnik s šestnajstimi ventili pod dvema odmičnima gredema, ter s turbinskim polnilnikom, ki res ve, kaj je polnjenje. Pravzaprav takole: do tri tisoč vrtljajev v minuti ne ve ničesar. Dotlej je buljenje v kazalec na merilniku polnilnega tlaka (eden od treh nad sredinsko





Znamenit motor: cosworth 16V turbo

konzolo) čisto zapravljanje časa. Potem se polnilnik nenadoma zbudi in kazalec se dvigne do 0,8 bara. Ne odnehajte, tudi če niste brali tehničnih podatkov! Samo pedal za plin čisto do tal - in vseeno, v kateri prestavi - bo sprožil še overboost, do 1,15 bara in vsakič, ko se to zgodi, se zdi, da vas je nevidnež z avtom vred pahnil od zadaj. S tem je požiranje ceste pod avtom hitrejšo od ure in pospeševalni časi so zares

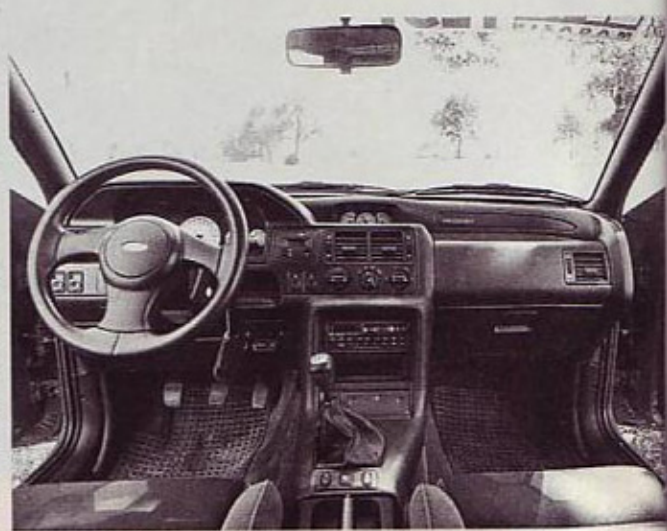
dirkaško kratki.

Škoda, da ni dirkaški tudi menjalnik. Moral bi imeti krajše gibe, hitrejšo ubogljivost in malenkostno krajšo peto prestavo. Če bi pri Fordu potem spretno odmerjeno oporo za levo nogo dopolnili še z odločnejšo bližino pedalov za zavore in plin, bi bilo na svetu zdaj že vsaj 5000 Delecourjev, ki bi vsak zase drveli policijskim radarjem nasproti.

Tako pa nič! Motor je trdo



Napadalen nos: veliko rež in spojler (skoraj) do tal



Cestnodirkaški kokpit: armaturna plošča v "terasah"

glasen, sklopka je ogabno premeška in tapete v notranjosti so še vedno takšne kot pri dizelskih escortih. No, volanski obroč in manšeta prestavne ročice sta usnjena, sedeža sta znamke Recaro, merilniki (vrtljaji, hitrost, gorivo, temperatura, električna napetost, polnili tlak in oljni tlak) imajo svetlo srebrne številčnice in volanski obroč je vzdolžno nastavljen, da lahko sedite tako, kot je prav: z dovolj stegnenima nogama in pravilno upognjenima rokama. Kdor namerava v tem avtu "ležati", naj volanskemu servoojačevalniku (odvisnemu od hitrosti vozila) navdjub kar pozabi, da bo drvel po ovinkih.

Serijska oprema obsega tudi štiri notranje hlajene zavorne kolute z ABS, osrednjo ključavnico,

Brez krila ne bi šlo? Bi, v soboto zjutraj, do mesarja!

elektriko za prednji šipi in zunanji ogledali, alarmno napravo in meglenske. Če ste optimistične sorte, boste doplačali za CD player, ampak povem vam, da v cosworthu pri 6500 vrtljajih ne boste ločili Mozarta od Avenikov. Pa tudi (doplačljivo) usnje na sedežih je v takšnem avtu namenjeno le izprijetim okusom.

Seveda bi bilo veselja z lego ter užitkov ob hitrostih hitro konec, če motor ne bi poganjal vseh štirih koles. Tako pa so pod avtomobilskim trebuhom trije diferenciali, zadnja dva z viskozno zaporo in z ravno pravnjo razdelitvijo navora, da zadek zdrse prej kot pa nos zahteva dodajanje volana.



Vozili smo:

FORD ESCORT RS COSWORTH

SKUPINA N

Jani Trček O+ in Maki Rjavčec A+ sta izstopila. Če vas zanima rally, ju tako in tako že poznate, zato ju nismo slikali. Letos vozita ford escort RS cosworth, skupina N. Jani je pustil odprta vrata, kar je zvenelo kot - izvoli MC: sedi in vozi.

Hudiča, ne pa izvoli! Da prideš na Janijev (ali pa na

Makijev) sedež, moraš preplezati varnostne cevi. Ta čas se ti desna noga zagozdi med v semiš odet volanski obroč in levi vogal armaturne plošče, glava (s čelado) ob zgornji rob vrat, zadnjica in leva noga pa sta še vedno zunaj. Jani pač manj je in teh težav nima.

Semiš na volanu ni vreden

počenega groša: na rokavice se lepi, kot bi ga premazal s kdejem. Pedala so odlična: lopatasto velika in pripravno vsaksebi. Vse drugo v avtu je bolj ali manj serijsko, le varnostna kletka je prepletena vse do zadka.

Motorna moč je za 40 KM več kot pri serijskem vozilu, razdalja vozila od tal je opazno večja, gume so bile tokrat (zaradi voženj po asfaltu) brez profila (in so šle tudi zelo hitro rakom žvižgat), blažilnike je moč prilagoditi vrsti vozišča (asfalt/makadam), vozilo tehta 1200 kilogramov, zna drveti do 260 kilometrov na uro in utegne porabiti tudi do povprečno 30 litrov bencina na 100 kilometrov.



Odlična prednja sedeža: recaro

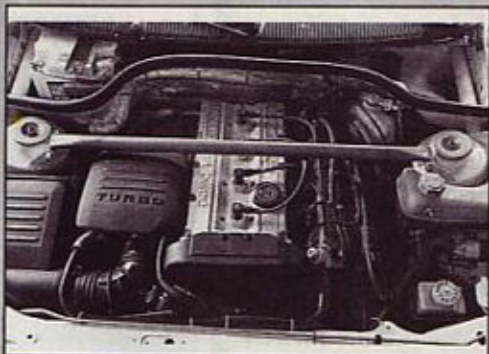
Ker je zadek brez klopi in nekaterih oblog, je izpušni zvok za voznika bolj slišen, kot v civilni različici. In, ker je motor zmogljivejši, obremenitve vozila pa so tehnološko večje, sta prednji vzmetni nogi ojačani z medsebojno vezjo.

Več kot 7000 vrtljajev v minuti motorju škodi, nekaj pod njimi pa si voznik želi več motorne moči. Polnilnik zamuja, toda overboost se zdi odločnejši, menjalnik je navaden, torej tudi tukaj prepočasen.

Vodljivost vozila je tokrat drugačna kot pri osnovni ponudbi: na asfaltu je nos težji in zahteva "več volana", na pesku pa je cosworth lahkotnejši in bolj baletniški; še posebej, če ga je treba že pred ovinkom postaviti v pravo smer.

Sicer pa: skupina N je šele na pol poti do čisto zaresnega dirkaštva. Skupina A je tisto, zaradi česar so se escorta RS coswortha pri Fordu sploh lotili!

Tekst: M. ČESENJ
Foto: M. DRUŽNIK



*"Vauu! Tole pa ni več šala!
Koliko konjskih moči pravite,
da zmore?"* Saia

Tako je na dobrem asfaltu in tudi na račun odličnih gum lega tega escorta skoraj idealno nevtralna, na pesku (pazite na prednji spojler, lepo prosim) pa se začne nadaljevalni tečaj. Če ne obvladate drešenja vseh štirih koles hkrati, kupite fiesto dizel! Bo manj bolelo.

Vzmetenje je kratko, plinsko blaženje je čvrsto, ampak, glej čudež, zaradi sunkov s tal si v tem avtu ne boste zrahljali kosti. Seveda je čutiti kratke gube in ostre asfaltno robove, ampak mehкости podvozja je še vedno dovolj, da bo prisedla tudi tašča. Pa še strah je ne bo, ker se karoserija ne nagiba - oba stabilizatorja sta namreč nalašč dovolj krepka.

Kaj pa težave? Ne, brez njih ne gre. Zjutraj bo cosworth tudi pri dvajsetih stopinjah plusa vžigal kot da ste v boksu formule 1. Bo, ne bo, bo, ne bo. Poskusite znova: bo, ne bo, boooo! Zdaj ga malo ogrejte. Če morate peljati vzvratno, se nikar ne obračajte: skozi režo med zadnjima kriloma se vidi toliko kot nič. Ste končno odpeljali? Poljub od sosedov. Zbudili ste jih!

Pa saj je civilna služba tega fordov povsem jasna: vzbujati pozornost, vzbujati dirkaške želje in gojiti hitrost. Izpuh so katalizirali, trušča pa ne. In če se vam zdi, da vam ljudje s pločnikov prijazno mahajo, pogledjte znova: včasih tudi jezno žugajo. Zavist, vam pravim, čista zavist!

Tekst: MARTIN ČESENJ
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 6250/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,0 m/s - specifična moč 81,3 kW [110,4 KM/liter) - največji navor 294 Nm pri 3500/min - ročni gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati [ermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (weber marelli) - turbinski polnilnik na izpušne pline (garett), s hladilnikom polnilnega zraka, polnilni tlak 0,8 bara (overboost: 1,15 bara) - vodna hlajenje, 7,5 litra - motorno olje 3,6 litra - akumulator 12 V, 43 Ah - alternator 1260 W - uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa - enokolturna 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 - ploščica 8) x 16 - gume 225/45 ZR 16 (pirelli P zero), katalni obseg 1,85 m - hitrost vozila pri 1000/min v V. prestavi: 36,9 km/h

Voz in obese: kombi-limuzina - 3 vrata, 4/5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,38 - vsa štiri kolesa na posamičnih obesih - spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator - zadaj poševna vodila, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, štirikrat kalutne in notranje hlajene, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska točna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levljivo, servo, 2,5 zavrtljaja 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 - rajdni krog 10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1600 mm - širina (komoalci) spredaj 1390 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 980 mm, zadaj 930 mm - vzdolžnica prednji sedež 930-1110 mm, zadnja klop 750-570 mm - premer volanskega obroča 360 mm - prtljajnik (normna) 267 litrov - posoda za gorivo 65 litrov

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): 8,4/9,4/12,4 litra neosvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

231 km/h [V. prestava]

Pospeški:

0 - 60 km/h	2,9 s
0 - 80 km/h	4,8 s
0 - 100 km/h	6,5 s
0 - 120 km/h	9,4 s
0 - 140 km/h	12,5 s
0 - 160 km/h	17,0 s
0 - 180 km/h	22,5 s

1000 m z mesta:
27,2 s (192 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):
33,6 s (179 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):
39,6 s (157 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h 81,9 m
od 100 km/h 36,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na:	resnično:
60 km/h	58,1 km/h
80 km/h	76,5 km/h
100 km/h	97,9 km/h
120 km/h	117,3 km/h

Poraba goriva

testno povprečje:
14,4 litra/100 km

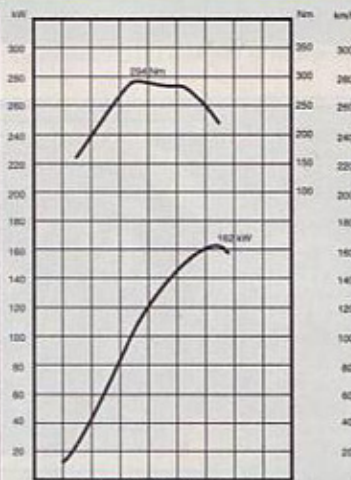


DIAGRAM MOTORJA

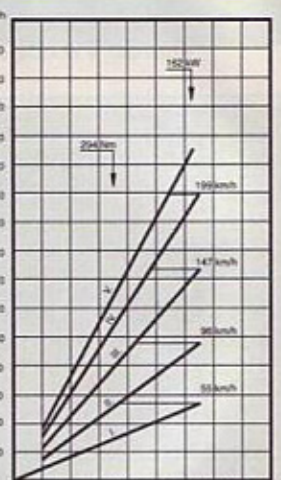


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- športni videz
- lega na cesti
- uglednost motorja
- zavore
- gume
- sedenje na prednjih sedežih
- občutek, da ga imate

Grajamo

- pogled na zadnji spojler
- "turbo-luknja"
- neprijeten zvok motorja
- prednji spojler

Cena

545.853 ATS
KAPOSI, CELOVEC

Končna ocena

Ford escort RS cosworth je kot cirkus Medrano. Posamični artisti so odlični in občinstvo vneto plaska, ampak kič je prevelik in glasba je preglasna. Dve uri programa je več kot dovolj. Potem mir in tišina dobro deneta. Toda ime cirkusa si zapomniš za vse življenje.