



Test: **FORD ESCORT S**

EVERGREEN

Se spominjate prvih escortov? Videti so bili kot velike steklenice coca-cole, kakšna grešna damska misel pa je ob njih zablodela tudi k hujšim rečem. Potem sta se oblika in zasnova spremenili, toda escort je ostal.

Njegovo (v prevodu) spremljevalsko ime gre pač vzeti dobesedno: ostal je zvest nižjemu srednjemu avtomobilskemu razredu in ostal je zvest kupcem, ki se že leta in leta odločajo zanj. Zvestobo jamči z denarno dosegljivostjo, z zunanjo preprostostjo, s tehniško nezahtevnostjo in s čisto zadovoljivimi, čeprav povprečnimi zmogljivostmi. Obresti za vse te lastnosti si odštevajo z uvrstitvami v vrhove pro-

dajnih lestvic, svoje evergreenstvo pa ohranja – sodeč celo po pogostosti na naših cestah – tudi od lanskega, zanj prenovitvenega avgusta dalje.

Takrat so mu namenili novo, daljšo in širšo karoserijo, ki je ob znatno povečani medosni razdalji pridobila največ pri prostornosti, medtem ko oblika sam po sebi ni pretirano vznemirljiva.

Ford escort je kombi-limuzina s tremi ali s petimi vrati (tistim,

ki so bolj limuzinsko zagnani, ponuja tovarna orion, ki se od escorta razlikuje le po klasičnem prtljažniku v zadku), s po japonsko oblim nosom (vključno nizka trapezoidna žarometna na njem), s precej nizkima bokoma ter z navpično odsekanim in na pogled rahlo preširokim zadkom. Escorte (in hkrati orione) prodajajo s pomočjo motornih razpredelnic in opremskih paketov. Testni promerek – escort S – je



sodil v približno sredino ponudbe. Spoznati ga je moč po tankih črnih plastičnih obrobah na bokih, po črnem spojlerju na zadku, po temeljitejših (predvsem prednjih) sedežih in po trikrakem volanskem obroču, ki so ga – kdo ve zakaj? – odeli v ceno ponarejeno usnje.

Sedeža sta boljša od navadnih, nista pa še povsem dobra; njuni bočni obrobi sta premečki, sedalni površini pa sta prekratki. S (kot šport) pomeni tudi samo dvojna bočna vrata in zahteva športno plezanje na zadnjo klopi. Ta je po tretjini deljiva in zložljiva, kar pomeni možnost sprotnega povečanja prtljažnika pod orjaško polico, obešeno na zadnja vrata. Tisto o prostornosti je res: v tem avtu štirje odrasli ljudje povsem dobro (prostorsko gledano) sedijo in tudi za petega se najde dovolj širine na klopi.

Notranjost: ugodje, obilici plastike navkljub





Prtljažnik: nadaljevanje prostornosti



Rezervno kolo: pravih mer in spravljeno v dnu prtljažnika

Manj navdušujoča, čeprav dovolj natančno obdelana pa je obilica plastike (tudi zoprno trde, ali celo robate), s katero je obdan potniški prostor.

Voznik ima armaturno ploščo, izdelano iz mešanice ovalov in oglatih obrob. Obsega merilnike vrtljajev, hitrosti, goriva in temperature v motorju, pa tudi digitalno uro in razumno nameščena stikala. Zunanji ogledali sta ročno (od znotraj) nastavljivi, čeprav je iz tovarniških obljub mogoče razbrati, da bi morali biti elektrificirani in celo ogrevani. Tako kot brizgalki za prednjo šipo. Pač pa smo dobili elektriko v ključavnicah, sonce skozi pol-

prosojno dvižno streho, meglenke in zadnji brisalnik z gretjem zadnje šipe vred.

Gledano v celem voznik dobro sedi: prijajo mu majhen in zajeten volanski obroč, kratka in lahkotna prestavna ročica in spretno razmaknjena pedala, (vključno z oporo za levo nogo vred). Ko se človek sprijazni, da zadka in nosu ni mogoče videti, da je gretje zadnje šipe počasno in da prednja brisalnika pri večjih hitrostih omagata, postane z avtom zadovoljen.

In vključi motor. To je v tem primeru 1,6-litrski štirivaljnik z lahko glavo in odmično gredjo v njej, s Fordovo napravo za elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig ter uravnavanim katalizatorjem v izpušnem sistemu. Elektronizirano vbrizgavanje goriva (multipoint) prispeva k največji moči 77 kW oziroma 105 KM pri 6000 vrtljajih v minuti – in to je dobro. Precej slabši je navor: njegova krivulja doseže vrhunec 138 Nm šele pri 4500 vrtljajih v minuti in se pred tem razmeroma omahujoče vzpenja, za tem pa tudi dokaj hitro uplaha. Povrh tega sta motor in izpuh uravnavana na precej bučno delovanje, ki ni povsem tiste sorte, da bi ušesom prijalo. In tako ima ta agregat pravzaprav dvojni obraz. K prvemu sodijo njegove dobre končne zmogljivosti. Med našimi meritvami (dve osebi v avtu, polna posoda za gorivo) smo pospeševalni takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 4,8

sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 7,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,8 sekunde, do hitrosti 120 km na uro v 15,3 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 21,3 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 31,0 sekunde. Časi so ugodni, toda zanje je treba motor neusmiljeno gnati čez 6500 vrtljajev v minuti. Ob menjalniku z rahlo podaljšano četrto in že precej blagodejno peto prestavo pomeni to v posamičnih prestavah naslednje resnične hitrosti: 65, 93 140 in 185 kilometrov na uro. Največja hitrost je ob naših meritvah znašala 189 kilometrov na uro, tik po pretikanju v najvišjo prestavo. Toda doseganje tolikšnih zmogljivosti pomeni tudi obilico ropota, tresljajev in nasploh neuglednega obnašanja tega štirivaljnika. Kdor hoče z njim ravnati gentlemansko, bo seveda razočaran. Ko gre za prožnost, vam motor pokaže osle. Noče sodelovati in pika. Slabotno se odziva na nagle pritiske pedala za plin in nasploh se obnaša tako, kot da bi za tisti »S« ob imenu escort nič ne vedel.

Posledica je jasna najmanj pri porabi goriva: testno povprečje je znašalo 10,4 litra neosvinčene bencina na 100 prevoženih kilometrov, in to predvsem zato, ker smo morali večidel voziti v zgornjih motornih območjih, drugače bi bilo bolje sesti v dizelski avto. Je pa res: z motorjem tudi Fordovi tehniki niso zadovoljni; od tod napoved, da bo že

prihodnje leto na voljo nova pogonska generacija, namenjena tudi escortom in orionom.

Torej bo takrat ugodnejše tudi razmerje med pogonskimi agregati in podvozjem kakršnega escort premore. In to je – da boste vedeli – dobro podvoze. Na hitro gledano se resda ne razlikuje dosti od podvozja pri starem escortu ali pri zdajšnji fiesti. To pomeni vzmetni nogi spredaj in poltogo premo s prečno povezanimi vzdolžnimi vodili ter vijaknimi vzmetmi zadaj. Ampak nova uglasenost je prinesla dovolj rezervnih zmogljivosti, da je escort S – za ceno malce tršega vzmetenja – izredno zanesljivo na cesti. Med vožnjo naravnost se obnaša povsem brez težav. Tudi daljše ali krajše cestne gube požira – če ste pripravljene sprejeti malce bolj športno počutje skoraj uglajeno. Na zelo hitrih in ostrih ovinkih sili z nosom navzven. To bi utegnilo biti zoprno, se pa izkaže za spretno samozaviralno početje, kar pomeni, da zgornje še varne hitrostne mere skorajda ni moč preseči. Pa tudi na nagla odzemanja plina in ostru zaviranja se sredi ovinkov odzove s povsem uglajenim zdrsanjem zadka. Vozniku so v pomoč servojojačan volan s samo tremi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, dovolj »hitr« prestavna ročica in čisto solidne, spredaj tudi posebej hlajene zavore.

Je pa treba vedeti: da volan pri zelo ostru vožnji ne omogoča



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vršina in glib 79,96 x 79,52 mm – gibna prostornina 1596 kubikov – kompresija 9,75:1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 6000/min – največji navor 138 Nm pri 4500/min – ročni gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke kovine – elektronsko vbrizgavanje goriva in vžig (ford multipoint) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 980 W – uravnani izpušni katalizator

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik (prestavna ročica na tleh) – prestavna razmerja: I. 3,150; II. 1,910; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,760; vzvratna 3,620; diferencial 3,820 – platišča 6J x 14 – gume 185/60 HR 14 (uniroyal).

Voz in obesa: kombi-limuzina – 3 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – prednja kolesa na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltega prema, (prečno povezana vzdolžna vodila), vijake vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavare, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo (testni avto: servo), 3,0 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,036 m, širina 1,692 m – višina 1,395 m – medosna razdalja 2,525 m – kolotek spredaj 1,440 m, zadaj 1,455 m – rajdni krog 10,5 m – teža praznega vozila 990 kg – dovoljena skupna teža 1425 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 520 kg – priležnik (norma) 380/735/1130 litrov – posoda za gorivo 55 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 186 km na uro – pospešek 0-100 km na uro 10,6 s – poraba goriva (ECE): 5,9/7,5/9,8 litra neosvinčenega bencina na 100 km.

pravnjega stika voznika z voziščem, da se prestavna ročica ob prehodu iz prve v drugo prestavo utegne zatakni in da je prijemanje zavor na zadnji kolesi (če je v avtu le voznik) razmeroma urno in za spoznanje premočno.

Evergreenstvo vseeno ostaja. Escort tudi kot S in v še vedno novi ter sveži podobi ni prekosil samega sebe. Ostaja razmeroma preprost, a ne pretirano zahtevnemu vozniku zvest avtomobil. In ravno to je tisto, kar navdušuje številne kupce. Fordovci torej natančno vedo kaj delajo: zimzelene »melodije« so večne.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srdan Živulović*



Motor: zaradi slabega obnašanja ga bodo kmalu zamenjali

