

Test: FORD ESCORT
TURNIER 1,6 CLX 16 V

DRUŽINSKA NARAVNANOST



Prednja maska: nov "obraz",
oblejše linije

Težko je biti, predvsem v Nemčiji, ford escort, saj to pomeni biti tekmeč izjemno uspešnemu golfu. Slednji vsako leto pobere največji tržni delež v svojem razredu, kar pa še ne pomeni, da je tudi najboljši. Novi escort je gotovo dokaz za to.

Objektivno gledano, predvsem pa s tehnične plati, je escort tako dober kot golf. Odkar so ga na novo prenovili (AM 21/1992), kar pomeni poleg vseh manjših sprememb in nove, v motorni pokrov integrirane prednje maske, predvsem nove ojačitve karoserije za večjo varnost pri morebitnem trku in nov tisočšeststokubični motor, lahko pri

marsikaterem kupcu spremeni odločitev o nakupu, seveda v prid escortu. Njegova oblika je še toliko sveža, da je ni bilo treba korenito spreminjati. Novi turnier se od starega razlikuje le po spremenjeni prednji maski. Lepo in ravno prav zaobljena karoserija je posrečeno podaljšana v kombijevski zadek, kot narekujejo trenutni modni trendi. Monotonost na bokih razbijajo (zadnje čase že skoraj obvezna) vzdolžna utora vse od prednjih do zadnjih luči, pod njima pa plastična zaščitna trakova med obema kolesnima





radi poslušajo svojo glasbo. Neposredno pod radijskim sprejemnikom in med prednjima sedežema je namreč prostor, namenjen desetim glasbenim kasetam, tako da se pri vožnji skozi ovinke ne premikajo po polici ali predalih. Seveda pa ima escort tudi zaprt predalnik pred sovoznikom, katerega pokrov je izdelan tako, da je na njem prostor za svinčnik, dokumente in še za dve pločevinki - takrat, ko je odprt. Vsekakor je to dokaz, da so snovalci mislili predvsem na tiste, ki bodo avtomobil uporabljali, in ne le na tiste, ki ga bodo gledali.

Kombi je dobrih 23 centimetrov daljši od limuzine.

Motor v testnem avtomobilu je bil 1,6-litrski s po štirimi ventili za vsak valj, z elektronskim večtočkovnim vbrizgom goriva in z največjo močjo 66 kW (90 KM) pri 5500 vrtljajih v minuti, kar se vam zdi morda malo. Pa vendar ta motor, imenovan "zeta", streže z dovolj moči v vsem področju motornih vrtljajev, da doseže avtomobil dokaj visoko končno hitrost, s tem pa so lahko tudi hitrostna povprečja na daljših vožnjah ugodno visoka. Temu botruje tudi tej moči motorja in teži avtomobila prirejeni menjalnik. Kombinacija motor-menjalnik se tako temu escortu neverjetno dobro poda, saj ju poleg vsega odlikuje tihi in miren tek.

Med vožnjo kaže escort tipične lastnosti prednjega pogona: v hitro voženem ovinku sila nos iz ovinka. Res pa je, da je zaradi karoserijske podaljšave zadnjega dela tega moč, predvsem pri več za porednih ovinkih, "čutiti", saj prične pri hitrostnem pretravanju tudi zadek siliti navzven, čemur pa so obese povsem kos.

Koliko je ta escort boljši ali slabši od golfa, presodite sami. Naše izkušnje kažejo, da je zelo kakovostno izdelan, da je opremljen s sodobno mehaniko (s poudarkom na motorjih) ter da streže z dovolj prostorno notranjostjo za družinske namene. In te svoje družinske naravnosti prav nič ne skriva; nasprotno: escort želi biti družinski avtomobil!

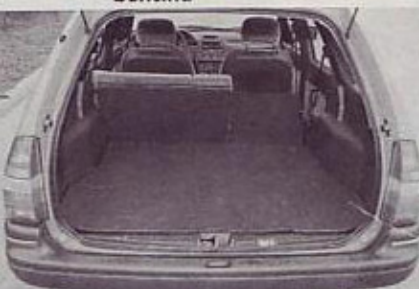
VINKO KERNČ
Foto: MARKO MOKOREL



Armaturna plošča: ergonomičnost, nemška natančnost in popolnost



Motor: šestnajst ventilov za prožnost in majhno porabo bencina



Prtljažnik: družinsko velik, še povečljiv

paroma. Ta deluje kot zveza med plastičnima odbijačema, vse skupaj pa stilistično zaključuje letev, ki je sicer plastična, a daje videz kromanega okraska.

Kombi je dobrih 23 centimetrov daljši od limuzine. Prednji del ter podvozje sta enaka kot pri limuzini, razlika je le v dolžini strehe ter pri njej dodanih vzdolžnih opornikih ter v delu za zadnjima kolesoma. Zaradi te podaljšave je daljša tudi zadnja bočna šipa, zato je tudi vidljivost na vse strani zelo dobra. Zadnja vrata so zaradi lažjega nakladanja v avto podaljšana skoraj do polovice odbijača, odpirajo pa se dovolj visoko, da ne ovirajo seganja v notranjost. Pohvalna malenkost, ki jo pri marsikaterem avtomobilu, ki ima na zadku vrata, pogrešamo, je utor na notranji strani vrat za zapiranje, saj so vrata praviloma vedno najbolj umazani del avtomobila. Tu ima svojo besedo aerodinamika. Nobena podaljšava osnovne različice v kombi ne govori v prid aerodinamiki, ki je tako pri kombiju skoraj po pravilu nekoliko slabša od limuzinske. To slišijo tudi potniki v avtomobilu, vendar šele pri hitrostih, večjih od 140 kilometrov na uro. Sicer sta v potniškem prostoru do te hitrosti delovanje motorja in piš vetra skoraj neslišna, za dodatno ugodje med vožnjo pa skrbijo tudi kakovostno oblaženi bočno oprijemljivi sedeži, ki jim lahko očitamo le skromen vzdolžni pomik, predvsem za višje raščene voznike. Tudi po

širini je v escortu razmeroma malo prostora, kar se pozna tedaj, ko se na zadnji klopi stiskajo (v dobesednem pomenu besede) trije odrasli ljudje. Je pa v tem avtomobilu vse na svojem mestu: predalniki na stranskih vratih in na armaturni plošči, ura na njeni sredini, ročice za nastavljanje zračenja in gretja v dosegu voznikove desnice, pregledni merilniki (motornih vrtljajev, hitrosti, temperature hladilne

Do hitrosti 140 kilometrov na uro sta delovanje motorja in piš vetra v potniški kabini skoraj neslišna.

tekočine in goriva) pred voznikovimi očmi, nastavljiv servo-ojačan volanski obroč, prestavna ročica s kratkimi in zelo natančnimi gibi in (spet v dosegu roke) stikala za vklop zadnje meglenke ter ogrevanje zadnje in prednje (!) šipe. Slednje sodi sicer k dodatni opremljeni povem pa, da se strošek izplača: tudi če ima avtomobil prednjo šipo močno zamrznjeno, jo tiste v šipo vgrajene, skoraj nevidne, kot las tanke žičke, v hipu toliko segrejejo, da je dovolj samo kratek vklop brisalnikov in ledu ni več. Od vseh stikal je najbolj od rok tisto za varnostne utripalke. To je nameščeno med volanom in merilniki, kar otežkoča hitra vklapljanja.

Pri Fordu so mislili tudi na tiste voznike, ki med vožnjo

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, prečno - vrtina in gib 76,0 x 88,0 mm - gibna prostornina 1597 cm³ - kompresija 10,3 : 1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,1 m/s - specifična moč 40,7 kW/liter (56,4 KM/liter) - največji navor 134 Nm pri 3000/min - ročajna gred v 5 ležajih - dve odmični gredi v glavi (zobati jermen) - 4 ventili za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkavni vbrizg (ford) - elektronski vžig - vodno hlajenje 7,0 litrov - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 48 Ah - alternator 55 A - uravnani katalizator



Naše meritve

Največja hitrost:

181 km/h (V. prestava)

Pospeški

0 - 60 km/h 5,5 s

0 - 80 km/h 8,0 s

0 - 100 km/h 12,5 s

0 - 120 km/h 18,3 s

0 - 140 km/h 25,4 s

1000 m z mesta:
32,8 s (161 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):

37,4 s (143 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.):

42,4 s (125 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h 57,1 m

Natančnost

merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:

60 55,7

80 74,9

100 93,6

120 112,3

140 130,8

Poraba goriva:

testno povprečje:

10,6 litra/100 km

Prenos moči: pogon na prednji kolesi - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,15; II. 1,91; III. 1,28; IV. 0,95; V. 0,76; vzvratna 3,62; diferencial 3,82 - platišča 5J x 13 - gume 175/70 R 13H (semperit top grip), katalni obseg 1,81 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 37,4 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat - 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,32 - spredaj posamična kolesa, vzmetni nogi, vzdolžna trikotna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, prestava 14,72:1, zavrtijajev od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 4268 mm - širina 1690 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2525 mm - kolotek spredaj 1440 mm, zadaj 1462 mm - rajdni krog 10/10,5 m - **notranje:** dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslanjalca) 1630 mm - širina (komicelj) spredaj 1400 mm, zadaj 1420 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930 mm, zadaj 950 mm - vzdolžnica prednji sedež 880 - 1040 mm, zadnja klopa 840 - 650 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normno) 460/860/1425 litrov - posoda za gorivo 55 litrov

Teže: prazno vozilo 1210 kg - dovoljena skupna teža 1650 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obtežba strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 177 km/h - pospešek 0 - 100 km/h 12,3 s - poraba goriva (ECE): 5,8/7,1/9,1 litra neosvinčenega bencina super na 100 km

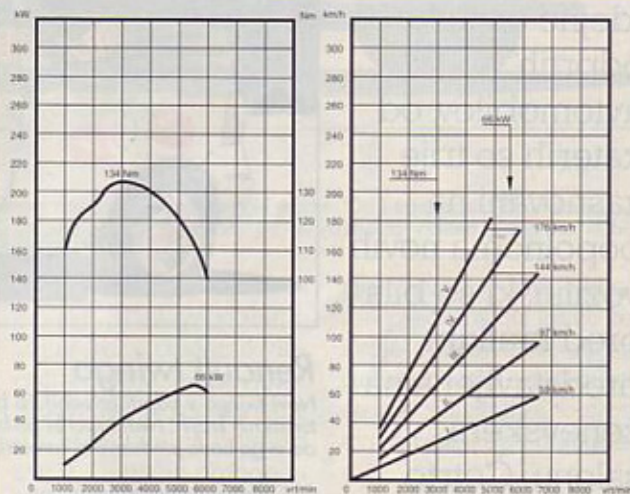


DIAGRAM MOTORJA

DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- varčen motor, ugodna razporeditev navora
- volanski servoojačevalnik
- lahkoten in natančen menjalnik
- obdelava notranjosti
- učinkovito ogrevanje prednje šipe

Grajamo

- rosenje zadnjih bočnih šip
- pokrov posode za gorivo (na ključ)
- razmeroma slabi pospeški
- preveč izbočen volanski obroč
- premajhna širina potniškega prostora

Cena

19.000 DEM + 43 odstotkov tolarskih dajatev (Avtohiša kaposi, Ljubljana)

Končna ocena

Ford escort turnier je za vožnjo prijeten kombi, porabi malo bencina, njegov motor pa je zelo tih. Notranjost avta odlikuje natančna izdelava, pa tudi materiali (sedeži, armaturna plošča) so spretno izbrani. Zaradi velikega prtljažnega prostora je dovolj velik tudi za štiričlansko družino.