

Pri Fordu v Evropi so vztrajni. V okviru nemškega trga in njegovega vpliva na bližnjo in daljno okolico se z modelom escort borijo za kupce v avtomobilskem razredu, poimenovanem po golfu, v katerem je zelo močno zastopana tudi Opelova astra. Seveda je trg avtomobilov tega razreda znatno širši, pa jim to pri Fordu v Nemčiji, v prvi "Bundesligi" dobro uspeva, prav tako kot na slovenskem trgu.



Sedaj tudi v escortu - zračna blazina

Septembra 1990 je ford escort dočakal konkurenco dokaj nepripravljen, vendar vseeno prisiljen na tržni boj. Januarja 1992 je dobil novo serijo bencinskih motorjev (še brez preskušene turbodizla) in devet mesecev kasneje nekoliko spremenjene prednjo masko in zadnji luči ter boljšo pasivno varnost, kot so bočne zaščite, zračna blazina in samozategovalniki varnostnih pasov. Prav tako je bilo posodobljeno tudi podvozje.

Preskušena kombi različica forda escorta s turbodizlom v nosu je ugledala luč sveta še nekoliko kasneje, kar je tudi razumljivo. Ta avto je namenjen vsem tistim,

ki želijo pripeljati hladilnik iz trgovine, tistim, ki vozijo veliko prtljage in družinskih članov na počitnice, pa tistim, ki želijo s pomočjo dizelskega motorja varčevati.

Kljub svoji majhni preobrazbi ostaja ford escort zelo uspešen in konkurenčen avtomobil devetdesetih let, tako oblikovno kot tehnično.

Ford escort turnier je za 16 cm daljši od limuzine, prenese pa tudi 40 kg večjo skupno obremenitev vozila. Na voljo je seveda znatno večji prtljažni prostor, pri katerem dober vtis zaokrožijo zadnja vrata, ki so dovolj široka in visoka za nakladanje, na zadnjih vratih je na notranji strani tudi utor za



zapiranje, to seveda pomeni manj umazane roke pri zapiranju, pa zaradi tega manjšo porabo mila, energije in vode in tako postane majhen utor koristen in hvalen. Iz zadnje klopi je moč potegniti roletno k zadnji šipi,

kar odpravi šklepetanje zadnje police, prepreči pa tudi nezaželen pogled v spodnji del prtljažnega prostora. Prtljažni prostor je solidno obdelan, kot tudi vsa notranjost escorta.

Armaturna plošča je solidna in zelo praktična. Vsa stikala so na dosegljivih mestih, smiselno razporejena in v temi tudi ustrezno osvetljena. Le digitalna ura na sredini, nad armaturno ploščo, vam bo morda dala misliti, da ste v avtomobilu japonskega porekla. Vtis o armaturni plošči je malo kvaril

FORD ESCORT TURNIER TD CLX

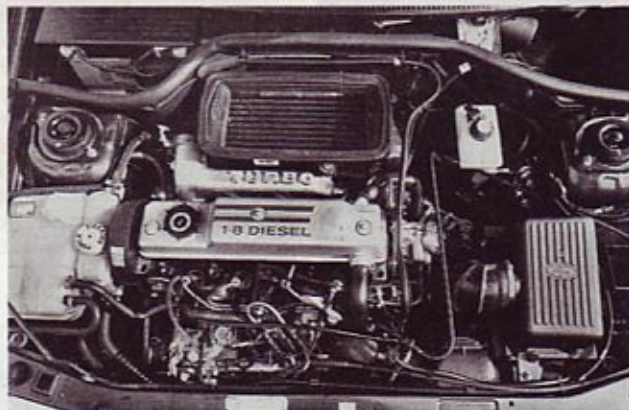
PREPROSTO DOBER!



Dostop do rezervnega kolesa je praktičen, obdelava ne zataji



Oblikovne linije zadka so domiselne in simpatične



1,8-litrski turbodizel je odličen izdelek

Dobili so sodoben in zelo konkurenčen turbodizel.

"čriček", ki pa je bil zelo vluđen in ne preveč vztrajen. Notranjost pri escortu se vam bo morda zdela tudi malo preveč plastična.

Prednja sedeža sta zelo robustna in iz nič kaj mehkega materiala, nekateri pa bodo na njiju začutili tudi rahlo utrujenost, ki bo nastala predvsem zaradi prekratkih sedalnih površin in že omenjene robustnosti.

Opora za levo nogo pri vozniku je bolj simbolična kot koristna. Vse drugo v notranjosti pa zasluži le hvalo. Široko odpiranje vrat, vzvratna ogledala, prednja zglavnika, koristne odlagalne police ob armaturni plošči in natančna ročna zavora.

V nosu vozila pri zagonu hladnega motorja veselo zašklepeta nov turbodizel. Hrupen je samo, ko je hladen in pri največjih vrtljajih. Žvižg turbinskega polnilnika pa ušesom lepo prija. Nič posebnega, si mislite? Ne samo, da se vam kombinacija tega motorja in menjalnika v for-

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiritaktni - vrstni - dizel - nameščen spredaj prečno - vrtnina in gib 82,5x82 mm - gibna prostornina 1753 kubikov - kompresija 21,5:1 - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 37,6 kW/liter (51,3 KM/liter) - največji navor 180 Nm pri 2000/min - ročna gred v petih ležajih - odmična gred v glavi (veriga) - dva ventila na vsak valj - glava in blok iz sive litine - visokotlačna črpalka za gorivo - vrtnične komore - turbinski polnilnik na izpušne pline (garret T3), s hladilnikom polnilnega zraka - vodno hlajenje 6,6 litra - motorno olje 5 litrov - akumulator 12 V, 68 Ah - alternator 1330 W

Prenos moči: motor spredaj - pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,660; II. 2,047; III. 1,258; IV. 0,864; V. 0,674; vzvratna 3,460, diferencial 4,06 - platišča 4,5x13 - gume 175/70 R13 (goodyear GT 70), katalni obseg 1,762 m - hitrost pri 1000/min v V. prestavi 38,7 km/h

Voz in obese: kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx=0,33 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, vzdolžna trikotna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vzdolžna vodila, vijake vzmeti, plinski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema - volan z zobato letvijo, servo, prestava 14,72:1, 3 zavrtljaja 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 naslonjala) 1670 mm - širina (kolokci) spredaj 1390 mm, zadaj 1410 mm - višina nad sedežem spredaj 910-920 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 890-1060 mm, zadnja klopa 640-820 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljažnik (normna) 460/480/1425 l - posoda za gorivo 55 l

Teža: prazno vozilo 1185 kg - dovoljena skupna teža 1655 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 850 kg, brez zavore 600 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 174 km/h - pospešek 0-100 km/h 13 s - poraba goriva [ECE]: 4,5/6,4/8,5 litra dizelskega goriva na 100 km



Naše meritve

Največja hitrost:

174 km/h (V. prestava)

Pospeški:

0 - 60 km/h 5,2 s
0 - 80 km/h 8,3 s
0 - 100 km/h 12,8 s
0 - 120 km/h 18,5 s
0 - 140 km/h 28,6 s
1000 m z mesta: 34,5 s (148 km/h)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.) 36,8 s (128 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.) 42,2 s (136 km/h)

Zavorna pot:

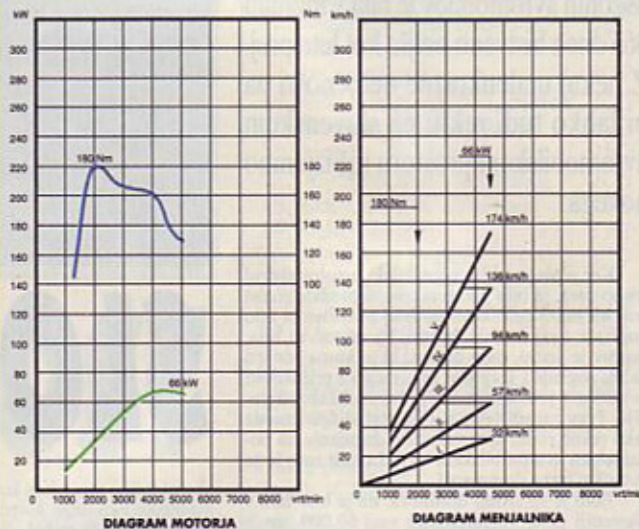
od 100 km/h 47,4 m

Natančnost merilnika hitrosti:

kazalec na: resnično:
40 35,3 km/h
60 54,7 km/h
80 73,7 km/h
100 94,5 km/h
120 112,5 km/h
140 131,7 km/h

Poraba goriva:

testno povprečje 8,9 l na 100 km



Hvalimo

- motor
- menjalnik
- volan
- zapiranje zadnjih vrat
- obdelava
- videz
- razmerje cena: dobljena vrednost

Grajamo

- prednja sedeža
- širina potniškega prostora
- stikalo za vse štiri utripalke (težko dosegljivo sovozniku)
- hrupna notranjost pri zagonu hladnega motorja
- nožna opora

Cena DEM 28.900
(Summit motors Ljubljana)

Končna ocena

Ford escort Turnier TD CLX pomeni leta 1994 sodoben, varčen in zmogljiv družinski kombi kakovostne izdelave in dostopen za sorazmerno manj denarja kot konkurenčna vozila. To pa so poleg ostalega glavni razlogi, zakaj je ford escort tako pogosto vozilo na naših in tujih cestah.

Test

du escortu hitro prikupi, zgotovi se vam lahko še kaj več. Motor ima sicer pri nizkih vrtljajih čutno "luknjo", vendar od 2000 vrtljajev naprej postane nič kaj dizelski. To sovпада s kratko izračunanim menjalnikom, ki je tudi zelo natančen. To je dovolj za vozniske užitke in zabavo.

Armaturna plošča je solidna in praktična.

Motor je sicer pri Fordu že znan iz mondea, nastal pa je tako, da so hišni 1,8-litrski dizelski agregat, ki deluje po principu predkomoj, dodatno obdelali, mu dodali turbinski polnilnik in hladilnik komprimiranega zraka. Dobili so sodoben in zelo konkurenčen turbodizel. Krivulja moči temu motorju raste dovolj enakomerno, navor pa dosega že pri 2000 vrtljajih v minuti. Pri vožnji se morate navaditi samo, da ne zahajate prek 4500 vrtljajev (pri tem zelo rad pomaga tudi turbinski polnilnik), kajti malo više začne motor kihati, saj se zapre dovod goriva v prid motorjevi življenjski



Kompozicija zadka



S prtljago ne bo problemov



dobi. Da s tem prihranite precej goriva, pa je tudi popolnoma jasno.

Podvozje je v zadnjih treh letih prav tako doživelo določene popravke, ki so se izkazali za zelo zelo koristne. Avto je odlično vodljiv in stabilen na cesti, pač v fizikalnih mejah, ki veljajo za prednji pogon, ne moti ga niti obteženost v prtljažniku ali pa dolgi in kratki ovinki. Vtis dopolnjuje tudi zelo natančen volan in ni razloga, da po tej plati s fordovim escortom ne bi bili zadovoljni.

Ford escort turbo dizel CLX je kljub težkemu "porodu" zrasel v dober in kakovosten avto, kar mimogrede tudi dokaže.

Tekst: ANDREJ SUPÉ
Foto: MATEJ DRUŽNIK