

Ford escort XR 3

Trimček

Uspešna konfekcija v športnih copatah: cestni dirkalnik za množice – Motor za užitek, oprema za šarm!

Recept je večer, tako kaže. Vzamese soliden, a ne predrag avtomobil srednjega razreda, mu pritakne vse tisto, čemur se je včasih reklo »gran turismo« ali na kratko GT, in poskrbi za vzburljivo barvitost. Navodilo pravi: pred uporabo se priveži in dobro zapri vrata!

Včasih so tako oplemeniteni escortom pripisali črki RS, kar je pomenilo »rally sport«, zdaj pa piše na njem XR 3, kar ne pomeni nič. Pač pa zaneti radovednost.

Kajti ford escort XR 3 ni porsche ali BMW coupe ali kaj drugega tako dragocenega, pa se vseeno vsi ozirajo za njim: s prehoda za pešce, na parkirišču ali kar tako, na cestli! To je atraktiven avtomobil in ker noče biti prestiljen, je na zahodu poceni. Za brisalniki bi lahko zataknil listič: rezervirano za široko potrošnjo!

DODATNA OPREMA

Escort XR 3 je nekaj takšnega, kot sta VW golf GTI ali alfa-sud ti. To pomeni, da je dodatna oprema že v osnovni ceni. Ravno zaradi tega se očem takoj prikupiti. Robata odbijača z gumastimi roglji in vogalnimi obrobi: nizek prednji spojler, obrobjen z motno črtno, zavihnjeno do srede blatnikov: veliki, črno obrobjeni zunanji ogledali; velikanski črn, na sredini izrezan in navzgor privihnen zadnji spojler; lahka platišča s po štirimi luknjami (ki strežejo tudi boljšemu hlajenju zavor); široke gume z nizkim presekom. Zdaj si vse to zamislite na escortovi karoseriji, ki je sama po sebi privlačno klinaste oblike, prišteje še belo, rdečo, črno ali srebrno barvo – in jamčim, da vam bo avtomobil všeč.

Odprite vrata! Navdušenje bo kvečjemu poraslo. Temno siva, črtasta prednja sedeža bi pristojala tudi ferrariju; debel zelo majhen obroč volana, odet v umetno usnje, spominja na formulo; kratka prestavna ročica in pregledna armaturna plošča sodita k nemški natančnosti. Vse pa je lično, moderno in vznemirljivo športno.

Pogoja za srečo v tem avtu sta dva: da vam je športnost pri srcu in da niste zrasli predaleč pod nebo. Tja do 185 centimetrov telesne višine bo ravno še prav za sproščeno sedenje. Pri tem si XR 3 podaja roko z golfom GTI, alfasud ti, ko smo že ravno pri tem, je pa za dolgine raddarnejša. Sedež se prikupi prvi hip, ko sedete nanj. Dovolj dolg in dovolj visok je, povrhu tega pa odlično objame telo pri hrbtu in stegnih.

Escortovi vrtni sta aerodinamika, ki je pri XR 3 zaradi zadnjega spojlerja in nekaterih drobnih popravkov še posebej ugodna (koeficient zračnega upora 0,375), in dobra

vidljivost. Rezanje zraka se izkaže pri velikih hitrostih in praviloma pri porabi goriva, vidljivost pa takojci, ko sedete k volanu.

Odičen je zadnji brisalniki, za katerega ogrevalna naprava skrbi, da ne more primrzni, učinkovita sta tudi prednja brisalnika in zelo dobre so luči. Slabši sta pa zunanji ogledali. Že res, da sta veliki, ju je pa neznansko težko nastavljati (s kratkima pecljema na notranjih straneh vrat), pa še tretjata, kadar hitrost vozila naraste.

Sicer pa za forde že vemo, da imajo najnujnejša stikala ob volanu, v obliki treh ročic, armaturna plošča pa tudi stre-



že z najnujnejšim: merilniki hitrosti, vrtljajev motorja, temperature hladilne tekočine in goriva, obenem pa še z vrsto kontrolnih luči za motorno olje, zavorno in hladilno tekočino, tekočino za pranje prednje šipe in bencin.

Eno z drugim: počutje v tem escortu bi bilo vse hvale vredno – če ne bi bilo volanskega obroča. Da, prav ste prebrali! Športnost gor ali dol, tudi z escortom XR 3 je potrebno kdaj počasi voziti in parkirati, to pa je ob tem majhnem obroču utrudljivo delo. Z majhnostjo so torej pretiravali! Tudi zato, ker je prestava pri zobati letvi razmeroma nizka in je volan s 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke za cestno uporabo že sam po sebi dovolj neposreden. Majhen obroč pa gibe rok ne le dodatno skrajša, ampak tudi pretirano oteži.

Seveda je potrebno reči tudi tole: da je tudi ta escort kombi-limuzina, le da je na voljo samo s tremi vrati, pa je sedenje na zadnji klopi v tesni zvezi z malce telovadbe pri vstopanju in izstopanju. Sicer pa: kdaj ste pa že videli dirkalnik,



ki bi bil tudi udobna limuzina obenem?

MOTOR S FRIZURO

Da pa hoče biti XR 3 dosti bolj (cestni) dirkalnik kot družinska limuzinica, dokazuje tudi motor. Tega so za to priložnost rahlo sfrizirali. V cellem je takšen kot pri običajnem, 1,6-litrskem escortu, le da so mu za športnost izostrili odmično gred in primaknili

Webrov registrski uplinjač. Oboje pomeni višje vrtljaje in izdatnejše polnjenje z gorivom. V končni meri pa 71 kW oziroma 96 KM pri 6000 vrtljajih v minuti. Ugodnejši, čeprav pri višjih vrtljajih, je tudi navor. Escort XR 3 s 930 kilogrami teže sicer ni ravno peresno lahek avtomobil, toda razmerje med težo in močjo je vseeno tako ugodno, da so privlačno ugodne tudi zmogljivosti.

Med našimi merilnimi smo ugotovili: da doseže ta avtomobil hitrost 100 km na uro po

9,6 sekunde ostrega pospeševanja z mesta, kar je za desetinko sekunde boljši čas od tistega, ki ga obeta tovarna, in da zmore (po trinpol kilometrskem zaletu) največjo hitrost 181 km na uro, kar je le za kilometrček na uro slabše od tovarniške meritve.

Ni kaj reči: tole je gibčen štirikolesnik, pri katerem bi bil občutek, češ, da videz vara, na vso moč nepravilčen. Ima pa taisti motor, ki sem ga pravkar pohvalil, tudi dve neugodni lastnosti: da ni kdo ve kaj prožen in zahteva sprotno prtljanje (seveda, če vam je kaj do odločne naglice) in da je glasen kot bi šlo po dirkaško zares.

Ker je pri testnem avtu pomična oziroma privzdignjena »sončna« streha popuščala zračnemu srku in se je večjim hitrostim vozila odzivala z zoprnim šumenjem, je bilo življenje v XR 3 na avtomobilski cesti precej mučno. Ob motorju in pravkar omenjeni strehi je bil radio povsem odveč, pa tudi pogovor s sopotniki se je sprevrgel v kretnje. Toda: kdor izbira med športnimi avtomobili, se že vnaprej odreka luksuzni tišini, pa mu je trušč morbiti celo po volji.

Malce dvomljiva glede na varčnost je tudi poraba goriva. Med celotnim testom, kar pomeni okroglih 6000 kilometrov ostre vožnje, smo izmerili razmeroma veliko žejo motorja – za povprečno 11,5 litra na vsakih 100 kilometrov. Naprava za vbrizgavanje goriva bi bila zanesljivo varčnejša od uplinjača, še preprosteje pa bi tovarna omilila udarce po žepu tako, da bi vozniku privoščila peto prestavo v menjalniku.



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štirilitrinski – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vršina in gib 79,96 x 79,52 mm – gibna prostornina 1597 kubicov – kompresija 9,5:1 – največja moč 71 kW (96 KM) pri 6000/min – največji navor 132 Nm (13,5 kpm) pri 4000/min – največji navor 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – registrski upljič – mehanika – mehanika črpalika za gorivo – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 630 W – brezkontaktni tranzistorjski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna ročica na tleh – plastična 5 1/2 J x 14 – gume 185/60 SR 14 (dunlop)

Voz in obese: kombi-limuzina s tremi vrati – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore, stabilizator – zadaj prečna in vzdolžna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj posebej hlajene kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanika ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato levitvijo (19,6:1), 3,5 zavrtajva od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,052 m – širina 1,640 m – višina 1,400 m – medosna razdalja 2,393 m – kolotek spredaj 1,390 m, zadaj 1,430 m – rajdni krog 10,9 m – teža praznega vozila 930 kg – dovoljena skupna teža 1375 kg – priplaznik 440/755 litrov (tovarna), uporabna prostornina 320/610 dm³ (naša meritev) – posoda za gorivo 40 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 182 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 9,7 s – poraba goriva (ECE) 6,9/8,9/10,2 litra na 100 km



Tako bi avtomobil zmoget največjo hitrost v dosti zmernejšem območju vrtljajev motorja, saj se je zdaj kazalec povsem približeval številki 6600, pri kateri se začne prepovedano rdeče polje na meriniku. Obenem pa bi se pripovedo potstopenjskem menjalniku tudi dosti bolj dirkaško slišala.

Zdaj ste pognali motor, ki je precej glasen, in zgrabili volan, ki je precej majhen. Tudi brez zglavnikov na prednjih sedežih in avtomatskih pasov za voznika in tri sopotnike tega avtomobila ni moč kupiti. In pospeški so odlični in... in lega na cesti, nak, pri legi na cesti se pa hvala za hipec konča.

Glede tega tudi escort XR 3 še ni alfasud! Alfasud omenjam zaradi tega, ker mislim, da boljše lege na cesti v tem avtomobilskem razredu še nisem videl. In naj mi fordovci oprostijo, ampak escortu XR 3 bi koristil kratek tečajček pri alfi. Samo za toliko, da bi se natanko zvedelo, kaj je storiti, da je lega pravnija.

Tale escort je v nogah dosti trši od običajnih različic, predvsem Bilsteinovi blažilniki veliko pripomorejo k temu. Sta-

bilizator preprečuje nešportno nagibanje in široke pa nizke gume so dobri legi tudi v prid. Načelno je vse tako, kot je treba, le lega ni tisto, kar bi morala biti. XR 3 postane nemiren, kadar gre za ravno smer pri veliki hitrosti, poskočen, kadar cestišče ni gladko kot steklo, in nagajiv, kadar morate pred ovinkom za vsako ceno zavirati. Tedaj zadnji zavori pretirano zgrabita kolesi in ju požneta v drsenje. Potlaj ima človek veliko dela z volanom, ki se ga mora zavoljo majhnosti najprej privaditi. In šele tedaj, ko imate vse te muhe že v malem prstu, je ta escort znova privlačen avtomobil. Tako je: brez vaje ni mojstrat! Toda pri alfidu je takšna vaja dosti krajša.



Testi avtomobil je bil črno-bel. Pravzaprav je bil bel, s črnimi obrobami. Ženski glasovi v uredništvu so menili, da bi bil lepši, če bi bil rdeč, možki so hoteli črnega, od vrha do tal. Končna ocena je bila enotna: da je ford escort XR 3 pripravno sredstvo za lepšanje življenja, seveda, če so vam takšne reči všeč. In da je picilih 17.000 zahodnonemških mark, kolikor stane ta avtomobil na svojih rodni tleh, pravzaprav zmeren strošek, če veste, da sta tudi digitalna ura in štoperica v njem brez doplačila. Nera-zveseljiv pa je, žal, podatek, da navdušenje zanj na našem tržišču (zaradi končne cene) kaj naglo splahni.

MARTIN ČEŠENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL

ZAMISEL O (KRATKEM) TEČAJU

Poskusimo ponoviti: v XR 3 ste se zaljubili na prvi pogled, potem ste sedli k volanu, se navdušili nad sedeži in opremo nasploh, ugotovili, da prekrasno vidite na vse strani, v glavi pa vam utripa podatek iz prospekta, da je to hiter avtomobil, ne le zaradi motorja, ampak tudi zaradi lastnosti, da zelo dobro reže zrak.

