

Test

FORD
ESCORT XR3i
CABRIO

Včasih si – povsem iznenada – zaželim, da bi bil spet mlad. Potem bi si kupil kabriolet, kajti kabrioleti, se mi zdi, so avtomobili za mlade ljudi. Zložil bi streho, prisluhnil bi gumam na asfaltu in pustil, da mi veter orosi oči. Užival bi življenje.



FORD OPEN

Kabriolette imam namreč že dolgo rad. Nekako spoštujem jih. To niso limuzine ali kipeži s skrivnostnimi notranjostmi za zatemnjenimi okni, z umetnimi mikroklimami in s sterilnimi zvoki dragocenih hi-fijev. Kabrioletu lahko kadarkoli slečeš kožo in pogledaš vanj. Vse je na očeh. Odkrit značaj – to je njegova največja odlika.

Poglejte escort XR3i cabriolet! Mnogi so se ga razveselili, ko so

ga februarja letos (spet) poslali v trgovine. Escort kot escort. Ampak vnovič s platneno streho!

Za njeno zlaganje sta potrebni samo dve minuti: odpneš varovalki in potegneš ročici nad vrati; pritisneš gumb in pušiš, da platno z nosilnim okvirjem vred omahne v vdolbino za zadnjim naslonjalom. To opravi električna. V prtljajniku je plastična prevleka: da jo napneš čez strešni meh.

Sedeš v avto, ga poženeš in pušiš, da ti veter brije ob ušesih.

Če ga je premalo, spustiš (spet električno) vse štiri šipe. Zdaj je nad sedeži le še nebo. In čisto ozek varnostni lok: za vsak primer, ter z »notranjimi« lučmi in z ročajema za morebitne potnike na dokaj utesnjeni zadnji klopi.

Vetnjaštvo, to je prijetna kabrioletska lastnost. Če je poletna vročina pristna, prija vožnja brez strehe že sama po sebi. Če je vreme muhasto, vas draži nov izživ: bo začelo deževati, preden

boste prišli do prvega uporabnega parkirišča? Nekaj kapelj še ni hudega: prednja šipa jih prestreže, veter ob avtu pa odnese s seboj. Ampak ploha, ta utegne biti zoprna. Tudi vnovično napenjanje strehe vzame vsaj poldrugo minuto časa. Povsem vodotesna pa escortova zložljiva streha ni: pri praznem testnem avtu je kapljalo na voznikov sedež, med vožnjo pa kar na voznika. Guma med šipo v levih vratih in strešnim vogalom ni bila najkakovostnej-



ša. Ampak to se tudi zaprtemu kabrioletu odpusti.

Ta escort cabrio je vzporedna različica novega escorta XR3i s čvrsto streho. To pomeni a priori samo dvojna vrata, odlična (športna in udobna) prednja sedeža, zmerno dozo umetnega usnja, majhen in debel volanski obroč, precej iz še bolj športnega escorta RS 2000 preselejene opreme ter – po novem – skoraj pretirano otrdeno podvozje s plastičnimi kulisami namesto pravih lahkih kolesnih platišč.

Prednja varnostna pasova sta z zgornjima koncema po višini prilagodljivo vpeta v že omenjeni varnostni lok, zadnja šipa je kljub mehki strehi čvrsta in ogrevana, tudi meglenke in osrednja ključavnica sodijo k serijski opremljeni, le zunanji ogledalo ma so privoščili zgolj kratka pecilja za ročno nastavljanje.

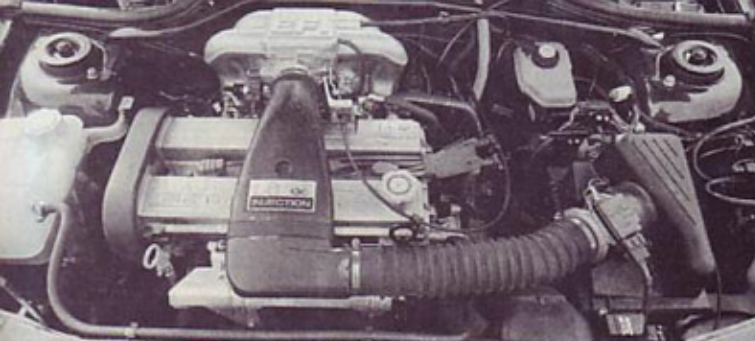
Karoserija brez strehe (in to ne velja zgolj za ta cabrio, ampak za vse po vrsti) trpi pomanjkanje lastne samonosnosti, to pa zahteva dodatne ojačitve. Najzajetnejšo je escort cabrio dobil v prt-

Pod milim nebom: streha v »vreči«, varnostni lok ostane

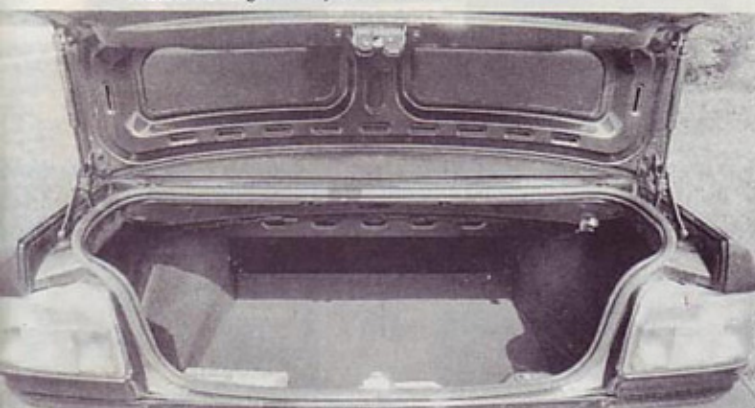


ljažniku, zaradi česar je praznina v njem seveda manjša, višina kovčkov in torb pa precej strogo omejena. Verjamem, da so (manj vidne) ojačitve tudi drugje pod zunanjo pločevino, so pa očitno precej nežne: če je cestišče pod kolesi vegasto ali ostro upognjeno (na primer na garažnih klančih), vrata in pragovi boleče zaječijo, ogledalo nad prednjo šipo pa stresa sliko v njem. Na gladkem in običajno ravnem vozišču je tudi XR3i cabrio povsem uglašen avtomobil, a le če niti ob razpeti niti ob zloženi strehi – radia v njem nimate za poslušanje, sopotniki pa so med pogovorom voljni povzdigniti glas za nekaj decibelov.

Voznikovi težavi sta vsaj še dve: da je volan brez servoojačevalnika in zato kljub 4,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke ter kljub variabilnemu prenosu na zobati letvi tovrnjaško trd in da deluje osrednja ključavnica le za oboja vrata; s tem so ob odkritem avtu resda zavarovali prtljažnik (v njem je skrit tudi potezni



Motor: nova generacija, 16 ventilov



Prtljažnik: s prečno ojačitvijo in z vzvodom za zadnje naslonjalo



Streha: prostor zanjo je v vdolbini za zadnjim naslonjalom



Zadnja klop: dolge noge so v napoto

vzvod za zgibanje naslonjala zadnje klopi) in posodo za gorivo, ampak zaradi njih je treba vsakič izstopiti s ključem v roki. In še zunanja razlika, v primerjavi s kovinsko prekritim escortom XR3i: cabrio na zadnjem pokrovu nima spojlerja. Bi bil povsem odveč! Ob zloženih stehi bi ostajal v njenem zavetrju, ob napeti stehi pa prav tako: escort cabrio dobiva s hitrostjo namreč dosti oblejšo obliko platna, ki se zaradi nadtlaka v notranjosti počasi spreminja v polovični balon. Spojlerja ob tem zares ni treba.

In ker so zračni tokovi ob avtu v celem manj ugodni kot pri običajnem escortu XR3i, so slabše tudi cabrioove končne zmogljivosti: nekaj na račun manjše največje hitrosti in nekaj na račun večje porabe goriva. Pri pospeških – tovarniško oznanjeno – ni opaznih razlik.

Motor je seveda lahko obkrot enak: v našem primeru je bil to 1,8-litrski štirivaljni s 96 kW (130 KM), Ford pa ponuja tudi enako velik in enako zasnovan motor s samo 77 kW (105 KM). K močnejši motorni različici sodi tudi še vedno dokaj nov in v celoti sinhroniziran Fordov menjalnik MTX 75, povezavo z njim pa je prevzela delno tudi aluminijasta oljna kad motorja.

V motorni glavi sta dve odmični gredi za po štiri ventile nad vsakim valjem, značilne zanj pa so še sredinsko nameščene svečice, usklajenost sesalnih cevi in ventilskih časov ter pospešeno vrtinčenje zmesi v izgorovalnih prostorih (HVT). Polnjenje in vžig goriva sta popolnoma elektronicirana, prostemu teku so namenili poseben ventil, tipalo na vztrajniku pa pripomore k nadzoru zgorevanja v vsakem motor-nem valju posebej.

Ampak o vsem tem smo dokaj natančno pisali že po kratki prvi vožnji z na novo motoriziranimi escorti, v 5. letošnji številki Avto magazina. Tako tudi v aluminijasto ploščo vtisnjene vbrizgovalne šobe, izredno vzdržljivi zobati jermen ter elektronsko nadzirani sekundarni zračni tok za ogrevanje katalizatorja niso več popolna novost.

Motor v cabriu je dokazal večjo uglajenost od nekoč le osem-ventilskega motorja v starem escortu XR3i, ampak najbolj olikane sorte pa še vedno ni. V spodnjem delovnem območju je tih, a nemiren, v zgornjem pa gladko tekoč, toda glasen. Vrta se rad, o tem ni dvoma in od vrtljajev največjega navora dalje je tudi dovolj surov z močjo. Težava za športnega voznika nastopi med pretikanjem: če je prehitel (na primer tako, kot moramo biti med našimi meritvami pospeškov) se mu utegne pripetiti, da

pletanica sklopke ne bo kos hitrim gibom noge na pedalu, pa se bo vse skupaj zataknilo. Pa tudi ročica menjalnika je za »dirkaško« uporabo predolga in preveč zatikajoča se.

Prva prestava je razmeroma dolga, naslednje tri so motorju zelo po volji, pa tudi peta je izračunana tako, da cabrio doseže največjo hitrost v še povsem varnem motornem območju, pod 6000 vrtljaji v minuti.

Konvencionalno zanesljivo je tudi podvozje tega avta: s poltogo zadnjo premo, z robotnim vzmetenjem (to je čutiti tudi na volanu), a z lepo navado, da vozniku ne prireja presenečenj. Volan je treba vsakič, ko je vijuganje ostrejšo, rahlo dodajati, zadek pa ne bo nikdar tako odločno zdrsnil, da bi utegnil biti zaščitni lok med glavami in nebom zares koristen.

Zavore so v osnovi dobre, ne marajo pa dolgotrajnejšega mučenja. ABS je serijski. In povsem serijske so tudi še tele lastnosti: da je XR3i navzven čeden, znotraj pa prijeten, dovolj prostoren, predvsem pa tudi z žepom še dosegljiv kabriolet.

In to je dobro. Nezapletenost, tudi za vožnjo samo po sebi, je prav tako prijetna kabrioletska lastnost. Ford open jo zmoro! Zato vam utegne hitro prirasti k srcu, če ste kabrioletski tip. Po letih in po srcu!

Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živilović

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrtni – nameščen spredaj prečno – vrtna in gib 80,6 x 88,0 mm – gibna prostornina 1796 kubikov – kompresija 10,0:1 – največja moč 96 kW (130 KM) pri 6250/min – srednja hitrost bata pri največji moči 18,33 m/s – specifična moč 53,5 kW/liter (72,4 KM/liter) – največji navor 162 Nm pri 4500/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) – 4 ventili za vsak valj – glava iz lahke kovine – elektronska vbrizgavanje goriva in vžig (ford) – vodno hlajenje, 7,0 litra – motorno olje 4,3 litra – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 980 W – uravnnavani izpušni katalizator.



Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – prestavna razmerja: I. 3,230; II. 2,140; III. 1,480; IV. 1,110; V. 0,850; vzvratna 3,460; diferencial 3,820 – platišča 6J x 14 – gume 185/60 R 14 V, katalni obseg 1,81 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi: 33,4 km/h.

Voz in obese: kabriolet – 2 vrata, 5 sedežev – samonosna karoserija – Cx = 0,34 – spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna, prečna vodila, stabilizator – zadaj poltega prema (prečno povezana vzdolžna vodila), vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kalutne (posebej hlajene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – valan z zobato letvijo, prestava 23,0:1 – 4,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4036 mm – širina 1692 mm – višina 1405 mm – medosna razdalja 2525 mm – kalotek spredaj 1440 mm, zadaj 1455 mm – rajdni krog 10,5 mm – notranje: dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjala) 1550 mm – širina (koma) spredaj 1400 mm, zadaj 1380 mm – višina (nad sedežem) spredaj 980 mm, zadaj 940 mm – vzdolžnica prednji sedež 880 – 1040 mm, zadnja klopa 800 – 620 mm – premer volanskega obroča 360 mm – prtljajnik (normno) 322 litrov – posoda za gorivo 55 litrov.

Teže: prazno vozilo 1155 kg – dovoljena skupna teža 1600 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 610 kg – dovoljena obtežba strehe: ni mogoča.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 198 km/h – pospešek 0-100 km/h: 9,3 s – poraba goriva (ECE): 6,3/8,4/10,5 litra neosvinčenega bencina super na 100 km.

Naše meritve

Največja hitrost 197 km/h Pospeški

0-60 km/h	4,7 s
0-80 km/h	7,0 s
0-100 km/h	9,8 s
0-120 km/h	13,6 s
0-140 km/h	19,7 s
0-160 km/h	27,5 s
1000 m z mesta	31,0 s (163 km/h)

Prožnost

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,2 s (161 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	45,5 s (138 km/h)

Zavarna pot

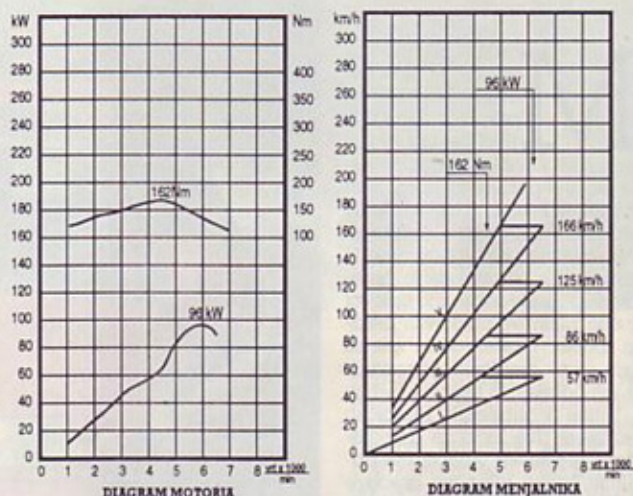
od 150 km/h	100,1 m
od 100 km/h	44,6 m

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec 80	resnično 52,6 km/h
kazalec 100	resnično 90,2 km/h

Poraba goriva

testno povprečje	10,1 litra/100 km
------------------	-------------------



Hvalimo

- pripravno zložljiva streha
- zelo dobra prednja sedeža
- skladen kabrioletski videz
- ugodne zmogljivosti
- štiri električno pomicna okna
- veliko opreme
- ogrevana zadnja šipa

Grajamo

- streha pušča
- glasen zračen piš ob avtu
- težaški volan (ni servo)
- sklopka ob hitrem pretikanju zamuja

Cena DEM 30.200 + 43 % tolarskih dajatev
(Avtohiša Kaposi, Ljubljana)

BEBOP OMNI

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda