



Silvestru so pri koeln-skem Fordu pridali še eno veselico. S pijačo je častil (ameriški) šef Henry, ki je posebej za to priložnost priletel čez veliko lužo. Slavnili so skoraj milijon prodanih avtomobilov, uspešnih 10 milijard mark celoletnega prometa in hvaleisave obete, ki so jih krstni botri priložili novi granadi.

Tudi številka pod črto je bila zajetna: 88 milijonov mark. Toliko je veljala pomladitev granada, ne veselica!

Ko so z nove granade potegnili premierno ponjavo (avtomobilski salon v Frankfurtu, vozili smo – Am. 1977/21), se je med okusi za forde ogrelih kupcev zakresalo: mnogi so prisegli, da jim je bila oblika po starem bolj všeč; drugi so zaploskali, da je granada sodobnejša, čistejših potez in podobna taunusu. Tako je vsaj na daleč videti cenejša kot je v resnici. In kaže, da je vse več takšnih ljudi, ki se radi dobro in udobno vozijo, ne da bi to raztrabili v okolico.

VELIKA(NSKA) VRATA

Paieta granad je pestra. Izbirati je moč pri obliki (limuzina z dvojnimi ali štirimi vrati, kombi s petimi vrati na zadku), opremi (osnovna, L, LS, GL, GLS, ghia in ghia S) in motorjih (bencinski V 4 in V 6, ki zmorejo od 70 do 160 KM in dizelski, vrtni, s 65 KM). Granada 1,7 z dvojnimi vrati in z osnovno opremo (pri nas morajo kupci doplačati tudi za varnostna pasova ob prednjih sedežih), torej ni bila pravašnja različica, da bi izza njenega volana ocenjevali vse njene sestre, ki po udobju in motorjih dosti odločnejše silijo v zgornji avtomobilski razred. Še več: testna granada je bila najcenejša od vseh, torej z motorjem, ki zmore le 70 KM. Ta je zaradi nizkega kompresijskega razmerja prilagojen kvalitetnemu nižjeekstanskemu gorivu. Ker si z našim navadnim bencinom pri tem ni moč pomagati, je za jugoslovanske kupce zanimivejša granada z 1,7-litrskim motorjem, ki zmore (na račun višje kompresije in super bencina) 73 KM. Zato smo v okvir z naslova, zavarovanjem in cestnino zapisali številke, ki veljajo za ta avtomobil.

Tole smo vedeli že prej: dvojna

vrata ne pristajajo tako veliki limuzini. Tudi pri granadi pomenijo preveč in premalo obnem. Preveč, kadar jih hočete odpreti sredi parkirskične gneče, pa to – zaradi njihove širine – ni mogoče in se le

Cena: 12.500 DM in 167.198,75 dinarjev

Osnova za izračun republiškega in občinskega prometnega doka: 153.858,75 din

Zavarovanje:
obvezno: 1318 din
kasko brez franšize: 22.261 din
kasko s franšizo 4000: 4413 din

Cestnina: 1000 din
Proizvajalec: Ford-Werke AG, 5 Köln-Deutz 1, 2R Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Intercomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2; podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju

Opomba: cena, zavarovanje in cestnina veljajo za ford granada 1,7 (73 KM). Testirali smo ford granada 1,7 (70 KM).

FORD GRANADA 1,7

SLOVO OD BAROKA

Z novo obliko je granada zelo podobna taunusu – Dvboj z Oplovim rekordom in korak bliže k mercedesu – Tretja med avtomobil leta



stežka stlačite na sedež, in premalo, kadar morate zlesti iz avta, da splezajo sopotniki k zadnji klopi. Torej smo (dvoja) vrata že na začetku zapisali h granadinim slabostim.

Glede oblike smo na strani tistih, ki so jim nove granade všeč. Fordovskemu baroku je odklenalo in granadin zadek – za primer – dosti bolj spominja na peugeot 604 kot pa na kičaste ameriške limuzine. Davek za nizke bokse in boljšo vidljivost odčete velik voznik edino pri strehi, ki mu »pritiska« na glavo. Torej bo španski ljubitelj

granad odložil sombrero v prtljajnik.

VEČ LEPOTE IN PROSTORA

V primerjavi s staro granado so razlike v merah zanemarljivo majhne. Tudi modrosne razdalje niso spreminjali. Le na račun za sedem centimetrov večje dolžine je na zadnji klopi več prostora za kolena. Tako teorija, praksa (glej sliko!) pa kaže, da granada kljub temu še ni rolls-royce! Resnično velik je prtljajnik. Ker je globok (rezervno

kolo je ob strani) je tudi uporaben. Le pri oblogi in obdelavi so skoparili. V tolažbo naj bo, da je pri dražjih granadah več muzike. Tudi v prtljažniku.

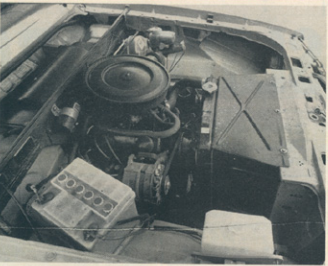
Voznik sedi dobro, vidi dobro in se počuti dobro. To je pri avtomobilu veliko vredno. Pedala so ravno prav daleč, in obroč volana je po novem manjši in prijetnejši. Hočem reči, da si je z nastavljanjem sedeža zlahka moč naravnati najpripravnejšo lego telesa. Fordovsko nameščene so ročice ob volanu in tudi prestavna ročica je še vedno pripravno kratka, natančna — ob pretikanju v vzvratno pa otrdi in zaškrtja.

Na voznikovem delovnem prostoru se pesem o denarju in muziki ponovi: pri granadi 1,7 z osnovno opremo je kar preveč »slepih« stikal, saj si v tovarni delovni postopek poenostavijo (in pocenijo). Na granadini armaturni plošči je predividenh toliko in toliko lukenj, za polnijo jih pa za vsako različico posebej.

In zdaj še hvalnica napravi za ogrevanje in zračenje: njen razvoj je stal polnih 15 milijonov mark, res pa je, da se zdi boljša od nje le še samodejna klimatska naprava. Z nastavljanjem in usmerjanjem toplega in hladnega zraka v granadi zanestljivo ni težav.

SLAVNA TRPEŽNOST

Najmanjša granadina motorja slovitna ne le po že zdavnaj preskušeni trpežnosti, ampak tudi po tem, da sta po zasnovi najstarejša, kar jih pri Fordu še izdelujejo. Enak motor, le z manjšo gibno prostornino najdemo tudi v saabu 96. Granada je zdaj za 45 kilogramov lažja kot prej. Pri prednjih blatnikih so prihranili 60 dkg, pri namestitvi rezervnega kolesa 40 dkg, pri drogu volana 17 dkg teže in tako naprej. Toda vseh teh prihrankov pri 1,7-litrskem motorju in 70 KM ni opaziti. Voznik se mora sprizniti, da ga pri pospeških in hitrosti prekosi štirikrat cenejša zastava 101. Granada 1,7 ni dirkalnik, ampak ena izmed (redkih) velikih in udobnih limuzin, s katerimi se je moč razmeroma poceni voziti. K našim meritvam velja dodati, da je bil testni avto obut v zimске gume pa so časi, ki smo jih izmerili med pospeševanjem zato malce slabši od tistih, ki jih objublja tovarna. Res pa je, da pri tem motorju ni moč prezreti prožnosti, voljnega vžigavanja in tihega teka. Glasen postane le pri visokih vrtljajih — ti pa pri zmogljivostih granade 1,7 bolj malo zaležejo in se jim je pametneje odreči. Seveda pa morate vedeti, kaj hočete in če vas — kljub temu, da sedite v limuzini — priganja mladeniško srce, se prav lahko pripeti, da boste v granadi 1,7 hudo razočarani. Pravo veselje



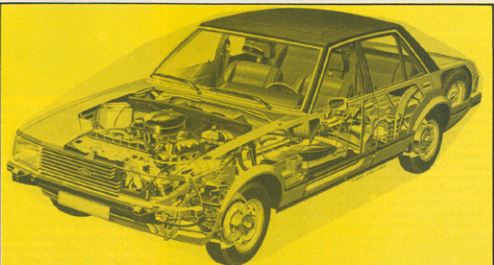
Prostor pod prednjim pokrovom je namenjen dosti večjim in zmogljivšim motorjem

HVALIMO

- nezahteven in trpežen motor
- sodobna oblika
- lično urejena notranjost
- sposobno podvozje
- odličen položaj voznička
- velik prtljažnik
- natančno nastavljanje zračenja in ogrevanja
- dobra končna obdelava

GRAJAMO

- nepripravna (dvoja) vrata
- zelo skopa oprema
- slabotne zmogljivosti motorja
- vzvratna prestava se zatika
- previsoka cena



Nova granada: po odločitvi mednarodne novinarske žirije tretji na lestvici »avtomobilov leta 1978«



Velik prtljažnik je pri osnovni opremi ravno obdelan. Čim dražji je doplačani paket, uglednejša je notranja obloga.

v takšnem avtomobilu se prične s šestvalnikom in pri več kot 100 km/h ostane mirno.

MLADOSTNO PODVOZJE

Nad novo granado sem bil navdušen že po vožnji na hockenheimskem dirkališču. Toda takrat sem podil granado 2.8 i! Granadi 1.7 pa ne pomaga niti ugodnejši količnik zračnega upora (zadaj 0.435, prej 0.447), niti zelo dobro podvozje. Podvozja pri pomlajevanju niso spreminjali. Štiri posamične oboje so enako kos udobni vožnji kot naglemu vijuganju. Glede na nove obtežbe obeh prem so zdaj spremenili le troje teleskopskih blažilnikov. To se malenkostno popravek, ki ga je moč pohvaliti.

KAJ PRAVIČNO?

Od zunaj ji je bolj všeč stara granada, od znotraj pa nova. Skomina jo, ker mora v lako dragem avtomobilu hoditi po gumi in ker je ta guma kar naprej zgubana. Hotela bi torej kvalitetnejše preproge. Pa še: lepšo barvo lahkotnejši volan in opornike za glavo (zanje je treba pri granadi 1.7 doplačati). Pravi, da so kolesni pokrovi trapasti jezna je pa predvsem zato, ker bi si ob menjavi kolesa, zaradi pokrovcov na vijakih, polomila nohte.



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri koloknih sedežih 144, zadaj 144, širina prednjega sedeža 56, zadnji klopi 148, notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega nastoljara (pomi): 175, pomik prednjega sedeža 12, uporabna prostornina prtljažnika (merjeno s kockami) 530 dm³

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni - štirintak - V 60° - nameščen vzdolžno nad prednjo poveljo - vrtna in gili 90 × 66,8 mm - gibna prostornina 1700 kubičnih - kompresija 7,7:1 - največja moč 70 KM (51 kW) DIN pri 5000/min - štrška moč 41,2 (30 kW) na liter - največji navor 12,2 kNm (120 Nm) pri 3000/min - ročnica gred v 3 letajih - sredinska odmožna gred (robniki) - vsi deli ventila - padajoči registerji vplivajo 32 TDi, z avtomatskim čokom - mehanske črpalke za gorivo - mazanje pod pritiskom, dvije filtre v glavnem loju - vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem - akumulator 12 V, 35 Ah - alternator 800 W - svečke molitorji 17

Prenaša: motor sprejeda; pogonja zadnji kolesi - enoklopna suha sklopka - štiristopenjski sinhronizirani menjalnik prestavnih ročica na levi - prestavna razmera: 3,65; 1,97; 1,37; 1,00; vzvratna 3,66 - diferencial 4,11

Kolesa/prtljažnik: 5 1/2 J x 14, jeklena prednja - gume 175 SR 14 (smerpisi) - prirnik sprejeda 1,7, zadaj 1,7 bara

Voz in obesa: limuzina za 5 oseb - dvoja (ali štirj) vrata - samonosna jeklena karoserija - prednja kolesa na posamičnih obojih, zadnje vzmeti, prečna vodila, natezni drogovji, teleskopski blažilniki stabilizator - zadnji kolesa na posamičnih obojih, vgačne vzmeti, poslušna šindla, teleskopski blažilniki

Zavore: sprejeda kolotina, zadaj bobnaste - dvokotni sistem - servo - mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, zloca med sedecema

Velari: prenos s zobja letejo - varnostni sistem - prestava 22,36:1 - rajni kroj 11,2 m

Oprema: dvostopenjski brisalnik s preklopnim kromom - krompirski ventilator - električna brizgalica za prednjo šipo - ogrevana zadnja šipa - luči za svrtilno vožnjo - varnostni žiljaki - notranje vzratno ogledalo

Mere in teže: dolžina 4,200 m - širina 1,791 m - višina 1,416 m - medosna razdalja 2,769 m - kolotek sprejeda 1,515 m, zadaj 1,532 m - najmanjša razdalja od tal 0,15 m - prostornina prtljažnika 640 litrov - teža praznega vozila 1225 kg - dovoljena obtežba 525 kg - dovoljena skupna teža 1750 kg - dovoljena teža priklovice za zavore 800 kg, brez zavore 620 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 65 litrov - karter s filtrom 3,75 litra (menjava na 15.000 km) - menjalnik 1,7 litra - diferencial 1, litra hladni sistem z gletom 6 litrov

Zmogljivost: reznična hitrost v 4. prestavi pri 1000/min: 23,2 km na uro - teža na moč: prazno vozilo 17,5 kg/KM (24,0 kg/KW), polno vozilo 25,0 kg/KM (34,3 kg/KW) - največja hitrost 144 km na uro (ovornaj) - pospešek od 0 do 100 km na uro: 18,6 s (ovornaj) - normalna poraba goriva po DIN 16,7 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avto je pred mereniami prevzrl 3500 km. Meritve z dvema obetama in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 147 km na uro (zateč 3 km, poprečne štirih merilov)

Pospeški:

0 - 40 km na uro	3,9 s
0 - 60 km na uro	7,1 s
0 - 80 km na uro	11,9 s
0 - 100 km na uro	18,0 s
0 - 120 km na uro	23,8 s

400 m brez zateka: 29,0 s (končna hitrost 132 km na uro)

1000 m brez zateka: 39,4 s (končna hitrost 129 km na uro)

Prilagodit: kilometer z zaletno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestavi: 41,2 s (končna hitrost 122 km na uro)

Poraba goriva: vsi štrhi na 100 km: na navadnih cestah 10,0 (izmerno, nikoli čez 100 km na uro); avtomata 14,5 (zelo ostru vožnja)

Na avtomobilskih cestah: 11,2 (poprečne) 100 km na uro; avtomata 13,7 (poprečne) 100 km na uro; v mestu: 8,2 do 13,5

Poprečna poraba na testu: 12,0 litra na 100 km

Poraba olja: minimalna

Stančnost merilnika hitrosti: kazalec na 60, resnična hitrost 56 km/h; kazalec na 100, resnična hitrost 97 km/h

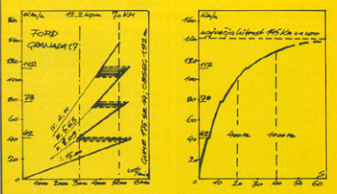


Za dolgožogeže na zadnji klopi prostora, kjub daljši karoseriji in povečani notranji dotžini, ni preveč

liti ali grajati je pri zelo hitri vožnji z zelo močnim motorjem.

Ker ima granada 1.7 enako podvozje kot njene močnejše sestre, skriva ogromne rezerve za varno vožnjo. Enako velja za zavore. Vedeti pa je treba, da k dobri legi na cesti veliko prispeva močan motor. Zaprte s samo sedemdesetimi okornimi žrebcji pod prednjim pokrovom ne gre izzivati dirkaške sreče. Je pa granada zato tembolj limuzina za mirno in udobno vožnjo. Kdor je zanjo pripravljen odšteti toliko, kolikor pač stane pri nas (in pičlih tristo tisočakov ni ravno malo), bo morebiti grajal le motor; drugega nič.

MARTIN ČESENJ
Foto: MARJAN ZAPLATIC



Granada 1.7 (70 KM) je najhitrejša različica izmed največjih fordov. Štirivaljni V-6-štirnik je obenem tudi najtanjši Fordov motor, ki ga še izdelujejo. Vožnja bi ob njem lahko že vnaprej dobila težav, zato njegova vzdrževanja in obdrževanja sta odlična. Motor je torej izpazen, umirjen in za zdavnaj presojen. Teče mirno in - v embodju zmernih vrtljajev - tudi hitro. Prehranjava s plinom se odzove s hropeljem, ki je za udobno vožnjo. Med merilništva smo prettkali pri 3000/min - torej na zgornji meji, kjer vrtljaji še kar ostajajo pospeškom. Največjo hitrost je granada 1.7 zmogla le malica nad obteženo največje moči moznaja - to pa pomeni, da lahko delijo šasa dve.