

Ford granada 2,1 DL

Če morate na hitro skočiti v Pariz in nazaj in če morate to pot opraviti z granado diesel, računajte z oguljenimi živci. Še posebej, če se vam sredi noči in sredi poti strga klinasti jere-

Halo, taksi!

Za edino Fordovo dizelsko limuzino so si motor sposodili pri Peugeotu — Rezultat: poceni, a počasna in zelo glasna vožnja!



men, ki ga potem nijemo ne na Fordovem ne na Peugeotovem servisu. Pa smo ta avto vseeno zadržali v prijetnem spominu, saj ni čisto zanesljivo, da bi se sicer srečno izognili pločevinastim razvalinam na hitri cesti, ki jih je zakrivila megle: dizelska granada je bila ravno prav počasna, da smo jo ednesili brez praske!

kupi si manjši in cenejši avto, če z granado ne знаš ali nočeš voziti hitrej! In tudi na benzinskih črpalkah — na naših in na tujih — so se vedno znova vnenmale razprave o tem, kaj sodi v njeno posodo za gorivo. Seveda nam lahko verjamete, da smo vselej vozili s polnim pilnom in ustavliali ob pravljnih cevih za črpanje goriva. Ford diesel je bil torej prava novost!

KLUBSKO ŽIVLJENJE

Zakaj granada z dizlom? Odgovorov je več: prvič zato, ker so dizli zdaj v modi in ker skorajda ni več evropske avtomobilske tovarne, ki še ne ponuja dizelskih različic, ali pa vsaj razmišlja o njih; drugič

zato, ker so pri Fordu uvideli tržno prednost dolgih vrst kupcev, ki čakajo na dizelske limuzine drugih znamk — torej ni bilo strahu, da nova granada ne bo šla v denar; in tretjič zato, ker je bila — dizelska rešitev — za Ford razmeroma poceni: po motor so stopili k Peugeotu, kar je bilo dosti ceneje kot če bi ga tehniško razvili sami — kljub temu, da so morali spremeniti nekaj drobnjajri, preden so nad njim lahko poveznili granadin pokrov.

In potrebno je reči, da se peugeotovci za tem motorjem niso prav nič jokali, saj so svoju peugeot 504 D že zdavnaj namenili večji in močnejši dizel. Torej je po svoje čudno, da so fordovci sploh prisli ponj, saj je granada večja, težja in v vsem drugem moder-

nejša od peugeota 504. Zato pa ni prav nič čudno, če se voznik tega dizelskega forda počuti kot član kluba »oldtimerjev«, ali pa naše — kluba voznikov starinskih vozil. Diesel v granadinem nosu ponuja vse pogoje za starinsko počutje, le zagnati ga je moč na preprost in sodoben način: po polovičnem zasuku ključa zagori velika rdeča signalna lučka, ki sporoča o predgrevanju, po polnem zasuku pa motor že zahrumi. Ravnog hrumentje je njegova najslabša plat: glasen je takoj ko steče, glasen je ko se ogreje in glasen ostane med vožnjo, skorajda ne glede na vrtljive. Voznik se mora spriznjati, da je odmična gred, ki jo poganjajo zobniki, vgrajena ob strani, in da ga bodo tudi na ta račun prehitete.

Granado z dizlom smo preškušali skoraj leto dni po tistem, ko so jo prvič predstavili; a je na cesti le malo ljudi vedelo zanjo — če se spomniti tistih pogledov, ki so očitali:



valli mercedesi 220 D, rekordi 2,1 D, citroeni 2200 D, pa tudi mali golfi z dizelskimi srci. Največja hitrost testnega avtomobila je bila občutno manjša od obljubljenega, za pospeške smo pa tudi že vnaprej vedeli, da ne bodo prav nič živahnjejši od tistih, ki pripadajo spodnjemu (bencinskemu) avtomobilskemu razredu. Za največjo hitrost je potrebna dolga, ravna in prosta pot – zato je celo tistih 134 km na uro zelo redki dogodek.

POČASNEJE OD POČASI

Na oči ni med dizelsko granado in njenimi bencinskimi različicami nikakršnih razlik. Tudi opremo je moč naročati in doplačevati po spiskih, ki veljajo za vse druge granade. Torej je edina sprememba le v nosu, pa se zato granada 2,1 D na cestah enači z avtobusi in tovornjaki, ker je z zmogljivostmi precej za tistem, kar dobi kupec pri dizilih današnjega časa. Torej: potrežljivost na pedalu za plin, nerazvajena ušesa in nobene naplice – pa vam utegne ta avto biti celo všeč!

Seveda pišem vse tole s stališča običajnih meril, ki veljajo, kadar testiramo ta ali oni avto. Dobro vemo, kako dobra zna biti granada, saj smo vozili

Cena: 16.720 DM in 251.235,35 dinarjev

Osnova za izračun obč. in rep. davka: 220.331 din

Zavarovanje:
obvezno: 1819 din
kasko brez franšize:

36.860 din
kasko s franšizo 4000 din

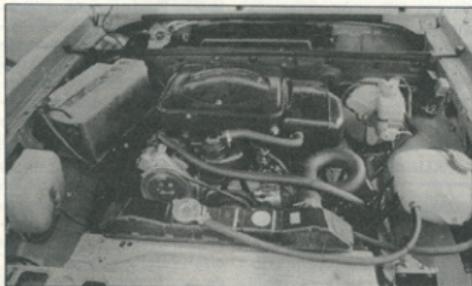
Cestrina: 1500 din
Proizvajalec: Ford-Werke AG, 5 Köln-Deutz 1, ZR Nemčija

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

že vse izmed njih, skrbno in natanko pa smo preskusili različici z obeh koncov lestvice: granado 1,7 in granado 2,8 l. Tudi to vemo, da se dizel izkaže tam, kjer se bencinski motor skorajda ne more, torej pri večji trpežnosti, pri nižjih vzdrževalnih in pogonskih stroških ter pri manj strupenem izpuhu. Vemo pa tudi, da so današnji dizli nekaj drugega kot včerajšnji in da Peugeotov motor, ki zdaj poganja granado, zanesljivo ni od dana. Takole je, torej: za tiste, ki potujejo daleč in se jim rado mudi, granada 2,1 D že ni pravšnji avto, takisom na primer pa je napisan na kožo: saj je granada prostorna limuzina z velikim prtljažnikom, njen dizel je pa mestnim voz-

njem v celiem kos, torej po tej plati ni strahu pred njim! Tudi neizbirčnim zasebnikom utegne biti kos, ampak če boste hoteli kupiti ta avto, vam zdaj le povem, da je z njim vsako prehitovanje močno tvegano, da na klancih prožnost zataji in da je zaradi tega ta granada prav lahko nevaren avtomobil. Res pa je, da malo porabi in da boste plačevali nafto! Ta je pa praviloma cenejša od bencina. Ob porabi še tole: testna granada se nam je zdela takoj neznamo nezmožljiva, da smo skoraj vedno in povsod vozili s polnim pilnom. Zato je poraba malce večja kot bi bila sicer in je tudi večja od tiste, ki smo jo pred leti izmerili s peugeotom 504 GLD.

Sicer so pa v tovarni naredili vse, kar se je narediti dalo: menjalniki so do zadnje možnosti prilagođeni okornemu motorju, torej bi bilo od tehnikov, zadolženih za prenos motči, krivčno pričakovati kaj več. Največjo moč 83 KM dosegne motor pri 4500 vrtljajih v minuti, med meritvami pa smo pretkalili pri številki 5000, torej le hipek prej, preden črpalka zapahne dovod goriva. Takšno "pretovanje" pomeni, da pretaknete iz prve v drugo prestavo pri 37 km na uro, iz druge v tretjo pri 64 km na uro in iz tretje v četrto prestavo pri hitrosti 104 km na uro. Seveda

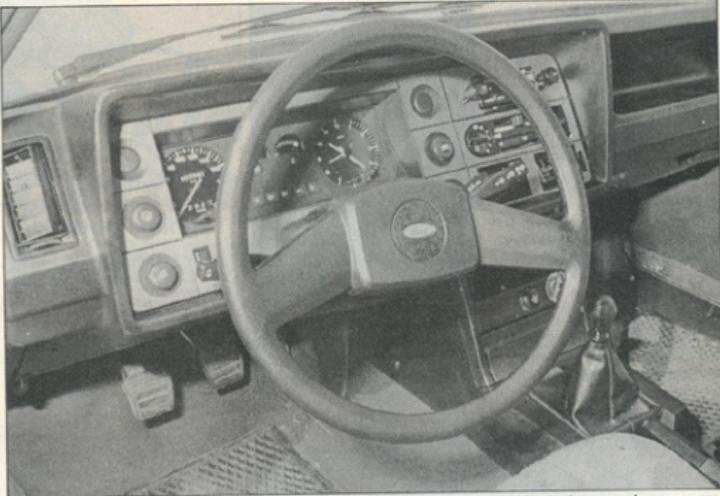


Edino razliko skriva prednji pokrov: da je Peugeotov dizel »sedel« nad granadino prednjo premo, so morali tehniki prilagoditi nekatere potrobnosti

mine med enim in drugim pre-tikanjem precej časa.

VIŠJI RAZRED

Da je granada ugledna limu-zina, smo že večkrat zapisali. Jasno: če pustimo motor vne-mar, ostane velik avto s štirimi (ali dvojimi, kar je slabše) vrati, s prostorno notranjostjo in z velikim prtljažnikom. Granada sicer ni mercedes – niti po ugledu niti po prefijeniji končni obdelavi, ki jo pri fordih vselej malce zmanjka – je pa zelo dobra za tistega, ki hoče velik, ugleden in varen avtomobil, seveda pa se mora v tem primeru spriznjati še z dizlom. K sreči ponuja Ford v granadah dovolj pestro paletvo bencinskih motorjev, da zadosti (skoraj) vsem okusom. Je pa Ford tudi ena izmed tistih tovarn (pri tem mislim zgolj evropski Ford), ki ponuja avto-mobile takorekoč vseh razre-dov, tudi kupeji in pripravni kombili so vmes. Torej je di-zeiska granada le ena izmed Fordovih ponud, nekakšen predlog za razmislek in če so-dite med tiste, ki izbirajo v tem vrednostnem razredu, razmis-lek nikakor ne bo odveč. Gra-nada 2,1 DL je tudi po opremi dovolj pestri avtomobil, da bo ugodil izbičnežem, toreml-vam preostane le še to, da po-zabite na vozniske ambicije in se prelevite v zagrinjenega di-zlaša, ki bo zadnji v krizičnih in na htihih cestah, bo pa tudi



Armatura plošča ne razkrije, da je pred njo dizel. Pregledna je in izda, da je granada pravzaprav ameriškega porekla

Kaj pravi ona?

Nad dizelskimi avto-mobili ni bila nikdar zelo vzičena, že zato ne, ker preveč ropotačajo. Obe-nem jo vselej skribi, če ji bo jutranje zaganjanje motorja uspelo – že za-to, ker je vžig motorja zamotaneži kot pri ben-cinskem pogonu. Ker se je navajena hitro voziti, ji je dizel tudi tu v napo-to, ker pa rada privarču-

je kak dinar, ga vzljubi, ko plačuje gorivo. Saj veste, kako je z ženska-mi: od vseh granad do-slej je najbolj hvalla granado 2,8 i, ker je bila ugledno srebrne barve, s srebrnimi platišči in s prepičljivim agregatom v nosu. Granada diesel je bila pa že po barvi manj ugledna, pa tudi pri pospeških se ni mogla izkazati. In zato ji ni bila preveč všeč.

profitiral, kadar bo šlo za gorivo in ostale stroške. Kajti v tej granadi se prav tako udobno sedi, prav tako dobro vidi na vse strani in prav tako neu-trdiljivo potuje kot v vseh dru-gih granadah, le da ste s tole malce pozneje na cilju – pa ste tudi malce bolj utrujeni – na račun večjih skrb pri preh-tevanjih in bolj zoprnega ro-pota. In za to granado se boste vsakek odločili, če namera-te postati takšni. Za takšno službo je ustvarjena!

Za tiste, ki o granadah bolj malo vedo, povhvalim še po-dvojje. Tudi spodnji ustroj te-ge Fordovega modela je za vse razlike enak, naisi jih po-ganja motor s 160 ali s 63 KM! In že pred leti, ko je bila gra-na, da oči še manj moderna, (baročna je, smo rekle takrat), je neki svetovno znani tesnik zapisal, ko je testiral BMW: »Ne vem pa, zakaj Bavari ne povprašajo pri Fordu, kako je treba narediti zadnjo pre-mo...« S tem je okaral tovarno športnih limuzin iz Münc-hna in povhvalil granado, ki se je že takrat kitila s posamični-mi obesami ob vseh štirih ko-lesih. S takšno zasnovo še zdaj služi dobre ocene kritikov, kajti ob novi karoseriji in zatorej novi teži nad vzmetimi, so prilagodili tudi trdot bl-a-

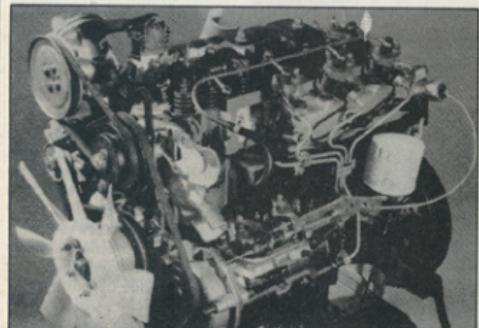


žilnikov, in podvozju – ne glede na motor, ki ga poganja – ni moč očitati ničesar. To dobro vem, ker sem granado 2,6 i prigotjal kot bi vozil dřalkinik in ugotovil, da za takšna dvejna ne rabi drugega kot voznika, ki zna presoditi kaj sme in kaj ne, kajti konec koncev odločata na cesti fizika in zdrava pamet.

Vse to pomeni, da je ob 63 KM dizelskega motorja v nosu na kupe varnostnih rezerv pri podvozju. Res pa je, da slabotnejši motor ne zmanjša dosti obveznosti, ki jih ima podvozje med vožnjo. Obratno! Na ovinku, kjer je hitrost prevelika, da bi skromna moč motorja lahko prisikočila na pomoč



Velik prtljažnik s trdno talno oblogo in z rezervnim kolesom ob strani. Malce boljša obdelava ne bi bila v škodo!



Motor na razstavi: 2112 kubikov, 63 KM, stranska odmica gred z zobniki. Po zaenovi sodi med starejše dizle

Hvalimo

- dizelski motor, glede njegovih dobrih plati
- sodobna oblika
- (dovolj) bogata oprema
- natančno nastavljanje zračenja in ogrevanja
- odličen položaj voznika
- velik prtljažnik
- solidna končna obdelava

vozniku, se mora izkazati podozvoje – in to se pri granadi diesel tudi zgodi!



Resnici na ljubo: nad dizelsko granado smo nergali le takrat, ko se nam je mudilo in bi – glede ceste – lahko vozili doči hitreje. Drugače pa je ta granada dober avto, še posebej, če upoštivate, da je v svoji domovini tudi po cenil dovolj vabljiva. Žal jo naše dajatev očrejo te prednosti, toda dizel ostane. In za dizle so po vsem svetu vse daljše vrste kupcev!

Grajamo

- nezmogljiv motor
- vzvratna prestava se zatika
- visoka cena

**MARTIN ČESENJ
Foto JANEZ ZRNEC**



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kopnih sprede: 144, zadnja prednjega sedišča 26, zadnje klopi 148; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjala pribl. 175; pomik prednjega sedeža 12; uporabna prostornina prtljažnika (merjeno s kočkami) 533 dm³.

Tehniški podatki

Motor: Stirnovljeni – stirnaktini – vrtni – del – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtilna in gib 90,0 × 83,0 mm – glona proizvodnja: 2112 kubikov – kompresija: 8,9 – vrednost maksimalne snage: 63 kW (85 km) pri 2000/min – robilna gred v 5 letjih – stranska odmica gred (zobniki) – vsesi venstri – zadnjegačna črpalka za vzdrževanje goriva – vrednost EPV/DPF: 10000 km – vrednost CO₂ hitrosti: 175 g/km (14 (iserpent) – akumulator: 12 V, 80 Ah – alternator: 630W

Premo modi: motor spredaj poganja zadnji del vozila – premo zadnjega dela – stirnaktini – sintezator – menjalnik – premoračna ročica na tleh – prestavna razmerje: 3,09; 2,33; 1,42; 1,00; vzvratna 3,99 – diferencial: 3,89 Kolesa: plastična 5 1/2 × 2 × 1, jedena premera: 175 mm; 175 8J (14 (iserpent) – prednje spredaj: 1 in zadnje: 7)

Voz v obesah: limuzina za 5 oseb – stirnaktina – samonosna lekarna karoserija – prednji kolesa na posamičnih obesah, vzdolžno vreme, prednja voda, natisni drogovi, nepravilni zavoj, zadnji kolesi na posamičnih obesah, vzdolžno vreme, potekna voda, teleskopski blazinari.

Zavora: spredaj kolnična zadaj bobnaste – dvokrožni sistem – serv – mehanična ročna zavora na zadnjem kolesu – rodilni servosistem.

Vozna pravila: z označbo levajoči servis: 3,5 zavrtanja od ene do druge skrajne točke – vzdolžno drogi – zadnji krog 11,6 m

Oprema: dvostopenjski brezsilnik s preklicem – tristoperjni ventilator – električna brisača – vetrosvetilke – zadnjegačna zadnja črpa – luči za vzdolžno vzdolžno – vzdolžne utripalnice – vlezoviti in avtomatska varnostna pasova spredaj – zunanjih vzdolžnih ogledal z notranjim nastavljanjem – preprosto – vzdolžno.

Merilni tečaji: dolžina: 4,729 m – razširja: 1,791 m – vzhodna: 1,416 m – medosečna razdalja: 2,769 m – kolcek sprejet: 1,515 m, zadnji: 1,532 m – najmanjša razdalja od tal: 0,15 m – prostornina prtljažnika: 640 litrov – teža praznega vozila:

la 1318 kg – dovoljena skupna teža 1810 kg – dovoljena teža prtljakoča z zavoro 1150 kg, brez zavoro 650 kg

Vzdrževanje: posoda za gorivo 85 litrov – karton s filterom 5 litrov – menjalnik 1,7 litra – diferenčnični 1,0 litra – hidrinski sistem z gredom 1,0 litra

Zmogljivosti: teoretična hitrost včl preverjan pri 1000/min: 29,8 km na uro – testa na mod: preverjan vozilo 29,8 kg/km (28,6 kg/kW), polno vozilo 28,7 kg/km (39,3 kg/kW) – navečja hitrosti: 131 km na uro – testa na mod: pospelek od 9 do 100 km na uro – 26,7 km na uro – poraba goriva: 9 litrov plinskega olja na 100 km (Tovarna)

Naše meritve

Testni avto: je pred meritvami prevožil 9500 km. Meritev z dvema osebama in s polno premoto.

Notranja hitrost: 134 km na uro

Pospedek: 40 – 40 km na uro: 4,8 s

0 – 60 km na uro: 16,9 s

0 – 80 km na uro: 27,7 s

0 – 100 km na uro: 32,0 s

400 m brez zaveta: 22,9 s (končna hitrost: 93 km na uro)

1000 m brez zaveta: 43,4 s (končna hitrost: 115 km na uro)

1000 m z zavetom: 46,0 s (končna hitrost: 108 km na uro)

Perabe goriva: (v litrih na 100 km):

na navadnih cestah: 8,5 (zmenični), oziroma 12,0 (zelo vzdolžni vozovi)

na avtomobilnih cestah: 10,8 (poprejje 100 km na uro), oziroma 12,8 (zopredje 125 km na uro);

v mestu: 8,2 do 13,6

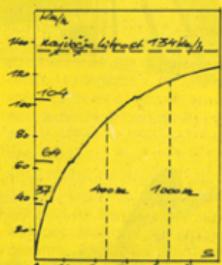
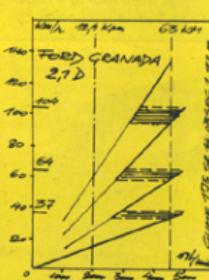
Popredje poraba na testu: 11,3 litra na 100 km

Perabe olja: 0,9 litra na 1000 km

Natančnost merilnika hitrosti:

kažezalec na 100, resnična hitrost 59 km/h

kažezalec na 100, resnična hitrost 98 km/h



Za nekaj lahko jamicemo: granada 2.1 D vam med pospeševanjem ne bo zlomila vratil. Med meritvami smo jo slikili v največje vrtljave, ki jih še dopušča naprava za polnenje z gorivom, ter smo jo poskusili vzdolžno vzdolžno. Vzdolžno vzdolžno je bilo dovoljno, da nasledijo resnične hitrosti: 37,6 in 104 km na uro. Seveda pa je pri času za obiskovalce takšno prigajanje doči, ker več od tistega je zmaga motor v obziru. Natančno pa je resnična hitrost moč, tako ali tako ni med dobrimi. Saj je dizel po značaju za tiste voznike, ki jih značai nikam ne prigaja!