



Časi so lahko dobr ali slabi. Medtem ko vsi upamo na dobre, pridejo slabi sami od sebe. Takšno je življenje! Tisti izmed fordovev, ki so zadolženi za granado, so pravkar preživel slabe čase. Največja Fordova limuzina ni in ni šla v denar. Celo ob značilnih cehah so avtomobili ostajali na tovarniškem dvorišču. Toda izkušeni možje so vedeli, kaj je potrebno storiti. Zdaj je kriza mimo, granadi letnik 1982 je spet zažarala srečnejšo zvezdo. Delo je opravljeno, uspeh je plačljo. Tudi to je življenje.

Slišati je kot čarownija: granada je še vedno granada, na oči skoraj nič drugačna kot prej, pa vseeno so jo dopolnili, na novo obdelali ali povsem spremenili v več kot kvatisoč-dvestotih nadrobnostih. To pomeni, da so se dela lotili temeljito: od odbijača do odbiaca.

Saj res, tudi odbijača sta nova, in stekla na zadnjih lučeh so zdaj profilirana. In zunanjje ogledalo je drugače nataknje-

Ford granada 2.3 GL

Letnik 1982

Boj za obstanek: dva tisoč dvesto izboljšav – Rezultat: zelo solidna limuzina zgornjega razreda

no kot prej. In maska na nosu je iste barve kot ves avtomobil. Konec! To je od zunaj vse. Granada je še vedno oglata, na pogled precej okorna limuzina. In upam si misliti, da je to slab. Granade kupujejo ljudje, ki povečini ne berejo tenuških podatkov.

PROSTORNO UDOBJE

Toda granada je lahko zelo dober nakup, če potrebujejo te sorte avtomobil: če ste navajeni daleč in pogostokrat potovati; če se le redkokrat vozite sami; če je obsežna prtljaga vaša redna sopotnica; ali

če ste velikokrat prisiljeni vleči prikolico.

V tem avtu je zares veliko prostora. In s sedenjem ni nikakršnih težav – ne glede na to, kateri sedež izberete. Hocem reči, da postreže z udobjem tudi na zadnji klopi in celo tedaj, ko sta prednja sedeža v zadnjih legah.

Posebno pozornost so ob jesenskih spremembah namestili voznikovemu delovnemu prostoru. Sedežu je moč izbrati višino in ga odričniti dovolj daleč od volana, da je po volji najširši in večjim postavam. Le s prostorom za glavo pri največjih voznikih (saj vozniciam se to skoraj ne more pripetiti) je še nekaj malega težav. Na primer, če ima gra-

nada pomicno streho in je strop na sredini zato še nižji kot je običajno. So pa zato po novem lepo »ujeli« razdalje med volanom, pedali in prestavno ročico, pa tudi za voznikovo levo nogo je zdaj udobno poskrbljeno. Dodatna pozornost: skalo na merilniku vrtijajoč so takoj zasukali, da je območje med 3000 in 5000 vrtljaji najbolj na očeh. V vzgjalniku kluček ima lastno lučko: z njim si posvetite pri vratih ali pri volanu (čeprav potem ko ste že notri, to ni potrebno, saj notranja luč ugaja s predvideno zamudo), mini-baterijo pa je potrebno menjati približno enkrat na leto.

Tudi nasploh je z lučmi pri tem avtu dobro poskrbljeno: vse granade imajo zdaj halogenske žaromete, njihove notranjosti pa so opremili še s stropnimi žarometi za pomoč pri branju zmajevidov in podobnih opravkih. Po dva žarometa so namestili nad notranjje ogledalo, skupaj s kontrolnimi lučkami za najnujnejsi nadzor motorja. Podobno kot v letalih, le v dasti manjšem obsegu. In ogledalo v desnem senčniku, namenjeno sopotniku, ima svojo lastno razsvetljavo. Tako kot v hotelih, le bolj intimno!

In navsezadnje so nove tudi

obloge vrat s serijsko vtičnjenimi trdimi žepi, da je vanje moč spravljati zemljevid ter ostale popotne papirje, in v predalu med prednjima sedežema, ki je obenem čudovita komolčna opora, je preračunano velik prostor za magnetofonske kazete.

Pravzaprav je edino sporna le armatura plošča oziroma razdelitev stikal na njej, saj se je nekomu v tovarni zdelo »mešalno« stikalo za štiri zvočnike pomembnejše od tistega za varnostne utripalke. Pa je slednjega toličko teže najti.

Zdaj upoštevajte še velik predel pred sovoznikom sedežem, prostorno polico pod prednjo Šipo, bogato oblažnjene in dobro oprijemljajoče sedeže in velik pričlanek z ravnnimi stenami – pa boste priznali, da sega granada po tej plati celo više kot se zdi.

UGLAJENOST IN TIŠINA

Kakšen motor ga poganja, ima vsak Ford napisano na zadku. V nosu testne granade je bil 2,3-litrski šestvaljnik. V obliki in s 84 kW oziroma 114 KM pri 5300 vrtljajih v minutih. Saj verjetno že veste: to je uglajen, preskušen in dovolj zmogljiv motor, s sredinsko



Motor: šest uglajenih in zmogljivih valjev



Notranjost: udobje visokega razreda

odmično gredjo in z dobrino mero prožnosti, da – skupaj z dobro prilagojenim menjalnikom – vozniku prizanaša z odvečnimi napori.

Motor odlično vžiga in se po potrebi rad vrvi. Malce zmedena postane avtomatika za rav-

njanje čoka le v primeru, če v mrzlem jutru motor že po nekaj sto metrih vožnje znova utišate in ga hočete čez dve ali tri minute spet zagnat. Vzge pa, seveda, vseeno! Tudi zmogljivosti granade 2,3 GL niso nič slabše kot oblubljiva



tovarna: največjo hitrost več kot 170 kilometrov na uro zmore motor še ob povsem zmernih vrtljajih, za pospešek od 0 do 100 km na uro v okrog 12 sekundah pa ga tudi ni potrebno preveč naprezati.

Skratka, to je suveren motor, ki z luhkoto opravlja svojo dolžnost ob takoj veliki in razmeroma težki limuzini. Če bi mu privoščili še peto prestavo v menjalniku, kar načrtujejo za letošnjo jesen, bi bil brez doma tudi varčnejši. Tako pa smo zabeležili testno povprečje 11,7 litra goriva super na 100 kilometrov, kar je malce nad mero, ki jo pričakujemo v teh dragih, bencinskih časih. Saj veja vedeti, da je požrešnost na zelo ostro voženih etapah zrasla preko 17 litrov na 100 kilometrov.

SKRITA PREFINJENOST

Vseh dva tisoč dvesto izboljšav seveda ne zmembremo omeniti. Tudi niso vse takšne, da bi jih bilo moč razumljivo razložiti le v nekaj besedah. A nekateré le omenim:

Na primer volan. Z izjemo najcenejših različic, že vključno od opreme GL dalje, so granadami namenili izpopinjeno servovojačevalno volansko napravo, ki resnično zasluži najboljšo oceno. Voznik odlično »čuti« cesto pri vseh hitrostih, ne da bi bil kdajkoli med vožnjo prikrajšan za luhkotnost. Tako je moč z granado enako dobro športno drveti kot parkirati na tesnem parkirišču. Pa tudi podvozje v celem je doživelovo veliko dobrodelnih posegov. Prednji vzmeti so po novem mehkejše, a s čvrstejšim prečnim stabilizatorjem, zadnje vzmeti pa so progresivnejše in odlično uglešene s plinskimi blažilnikini. Predvsem pri zadnjem premi, ki je pri granadah že dolego zgledno ustrojena, so zdaj izrabili vse možnosti za udobno vožnjo in za dobro lego na cesti.

Granada je brezhibno kos ostriim cestnim vzboklinam, blažilnikini pa jo uravnovesijo tudi tedaj, ko bi morala – glede na limuzinsko zasnovo in naravnost k udobju »zaplavati«. Pa je tudi dolegi cestni valovi ne iztrirjo. Seveda pa se ob zadnjem pogonu ni moč





izogniti občutljivosti na spolzko cesto in to mora voznik vedeti že prej, preden se loti mokregra ali poledenelega ovinka. Toda: ker je volan natančen, je moč prednjima kolesoma sproti in povsem po potrebi odvzemati smer in tako vozilo spraviti na ravnino. Je pa pri granadah, za izrecno športne voznike, možnost naročila in seveda doplačila za podvozje S, ki je kratica za šport. Taško do doplačil pomeni trdo vožnjo, a še zanesljivejšo lego. A sodi bolj h granadnim močnejšim motorjem.

Omembe vreden je tudi izpušni sistem: zavojlo večje odpornosti zoper zob časa in rje – pač na račun jeklenih in aluminijastih delov – obljubla tovarna vsaj dveletni prihranek, glede zamenjave teh potrošnih kosov. Je pa to veliko vredno, če pomislimo, da izpušne cevi z glušnikini in vmesnimi sponami že dolgo časa ne sodijo med poceni nadomestne dele.

In če samo bežno omenim, da so se enako vestno lotili tudi zavor, sklopke, zvočne izolacije, ključavnica na vratih, nameštite varnostnih pasov, hlajenja motorja, notranjega zračenja in gretja, ter da je moč doplačati tudi za tako imenitne reči kot je vgrajen računalnik za pomoč med vožnjo, mi morate pač verjeti: ford granada je temeljiti avtomobil. Udoben in tih, zmogljiv in prostoren ter dovolj natančno izdelan.

Pri Fordu so očitno sprevi-delji, da s konfekcijo v tem avtomobiliskem razredu ne prideš dače. Čeprav je obenem res, da konfekcijski pečat ni povsem zbledel in da granada – vsaj za zdaj – nima možnosti, da bi si pridobila prestižniški ugled. Je pa tudi res, da ta hip to niti ni važno. Prodaja je stekla in tovarniški načrt se ure-sničuje.



Tehnični podatki

Motor: šestavljni – štitiriktni – V obliki – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 90,0 x 60,1 mm – gibna prostornina 2294 kubikov – kompresija 9,0:1 – največja moč 84 kW (114 KM) pri 5300/min – največji navor 176 Nm (16,0 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 4 ležajih – sredinska odmica gred (zobnik) – dvojni padotični vplivnja solex, s samodejnimi čokom – mazanje pod prtiškom, oljni filter v glavnem toku – mehanska črpalka, za gorivo – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 770 W

Prenos moči: motor sprejed poganja zadnjih koles – enokulturna suha sklopka – štiristopenjski synchronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platična 6 J x 14, gume 185 SR 14 (semperit m+s)

Zav. in obese: iluzinza za 5 oseb – štiri vrata –

samonošna karoserija s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – sprejed trikotna predna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj trikotna vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, sprejed kolutne, zadaj bobnaste, servo – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, servo, prestava 17,5:1, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,767 m širina 1,808 m – višina 1,416 m – medosnova razdalja 2,769 m – kolotek sprejed 1,515 m, zadaj 1,532 m – najmanjša razdalja od tal 0,15 m rajndi krog 11,2 m prostornina prtljažnika (tovorna) 485 litrov – teža praznega vozila 1275 kg – dovoljena skupna teža 1810 kg posoda za gorivo 65 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 173 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,4 s – poraba gorivja (ECE): 8,2/10,5/13,6 litra bencina super na 100 km

Jesenj, 1984, pravljivo, bodo granado, takšno kot je zdaj, na novo in povsem preoblikovali. Tedaj bodo načrti z njenimi tržilnimi nastopili morebiti še resnejši. Ampak granada 2,3 GL, kakršno smo to pot prekusili, je že zdaj možnost, o kateri je vredno razmislit. Seveda če si želite velik in dober avto, pa vam mercedes ali BMW nista všeč.

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL