

Ford granada 2,3 GL

# Prikriti luksus

**Največja Fordova evropska limuzina sodi med prestižneže, a tega ne pokaže – V varčnih časih: težave s prodajo!**

Ford granada ni mercedes in tudi BMW ne. Že zato, ker prihaja z velikoserijskega tovarniškega traku, ni bila nikoli na glas okinčana s slavo, ki bi ji po pravici pripadala. Kajti granada s šestvaljnikom v nosu (njena najmočnejša različica 2,8 i pa sploh) je zrela in zmogljiva limuzina. Ker je cenejša od sebi podobnih, jo ponavadi kupujejo tisti ljudje, ki hočejo imeti velik in udoben avtomobil, a so za preštiti razred finančno »prekratki«. Ni pa nič čudnega, če jo kupi tudi kak vnet avtomobilski poznavalec, kajti granada sproti skriva mnogo dobrih lastnosti, s katerimi potreže. To je dobro zoper soseskdo in še kakšno zavisti!

Seveda velja vse to za tam, kjer avtomobili niso kot suho zlato, kot na primer pri nas, kjer morate za granado 2,3 GL odšteti skoraj pol milijona (novih) dinarjev, če vse skupaj preračunamo v dinarje in malce zaokrožimo. Hočem reči, da je ta avto pri nas predrag, toda kateri pa ni? In ker je granada drugod po svetu avto za srednji sloj kupcev, torej za tiste, ki jim je srednji avtomobilski razred premalo imeniten, pravišnjega višjega pa z žepi ne dosežejo, jo je v zadnjem kriznem obdobju (mislim na naftno in splošno varčevanje) zdelo odločno drugačna usoda kot rolla-royceja, porscheja, mercedesa in bismarjeve. Kdor nima prepričljivo veliko pod palcom, začne zategovati pas pri avtu in gorivu, no, če ni ravno takšne sorte, da je raje malce lačen, a se pri tem udobno vozi. In je granad v zadnjih mesecih strašljivo veliko na tovarniškem dvorišču!

## SPISEK OPREME

Le pri redkih avtomobilih na svetu je oprema tako lepo zložena v predale, ki se jim reče L, GL in GLS, kot pri fordih. To je sistem »daj-dam«, ali pa »kolikor boš plačal, tako se boš vozil«! In pri fordih se tudi sicer takoj ve, zakaj gre. Pri granadi pomeni številka 2,3 kubične v litrih (obemem se pa tudi ve, da gre za šestvaljnik, ker tako velikih štirivaljnikov pri Fordu ne delajo), krki GL pa srednje velik paket opreme, za katero bi težko zapisal, da je skromna. Granada GL ponuja dvostopenjska brisalnika s prekinitvenim mehanizmom teka in z električno brizgaliko za pranje šipe, ogrevano zadnjo šipo, zunanje vzratno ogledalo z notranjim nastavljanjem, merilnike hitrosti (z običajnim in dnevnim števecem kilometrov), goriva in temperature hladilne tekočine, preproge in



blaga na sedežih, uro in dva vžigalnika (enega za potnika na zadnji klopi), pa seveda avtomatska varnostna pasova in vzglavnika s predajo.

V tem avtu ugaja prostornost voznikovega delovnega prostora, skupaj z dobro vsklajenimi razdaljnimi volan-pedala-prestavnata ročica; pripraven je obroč volana, ker je dovolj majhen, tapeciran in prevlečen s plastiko in ob servo napravi (kot pri testnem avtu, si ocer za doplačilo) izredno lahkon; pripravna je pa tudi kromatika in natančna prestavna ročica, ki potreže s škratjanjem iz menjalnika le pri vsakičnem pretikanju v vzratno prestavo.

Granadna karoserija je klasične oblike z ravnina, skorajda že dolgočasna prednjim in zadnjim pokrovom. Takšne oblike se oko privadi, saj nam pred leti, ko so pri Fordu z njo na novo postregli, ni bila preveč všeč. Je pa ta avto z

voznikovega sedeža zelo dobro pregleden in ga je zlahka moč voditi do centimetra natančno skozi gnečo.

Granada omogoča občutek, ki je marsikateremu vozniku všeč: da vozi velik in kompakten avtomobil, prav ta kompaktnost pa vpliva tudi na prijeten občutek varnosti; ob tem je dobro vedeti, da so veliko varnosti višji v ta avto tudi v tovarni!

Ford granada letnik 1980 je dobila novo sedežo, v celnem odličenje iz permatse gume, s čimer so dosegli primerno trdoto in oporo telesom voznika in sopotnikov. Kajti ne le granada 2,8 i, ki smo ji med testom izpred dveh let rekli kar »limuzina formule 1«, tudi njena šibkejša različica ne skriva športnih ambicij. To pomeni, da je z granado – če hočete – moč zelo hitro in ostro voziti.

## VEČ MOČI

Njen šestvaljnik resda ni dirkaško ustrojen, saj je V-oblike, s sredinsko odmično gredjo, kljub temu pa se rad hitro zasuče in potreže za cestne skušnjave z dovolj prepričljivo močjo. Ta je zdaj celo večja kot je bila v enakih granadah od lani, saj so mu na račun rahlo zvišanih vrtljajev in kompresije povečali moč na 114 KM, namesto prejšnjih 108 KM. Tudi največji navor 17,9 kpm pri 3000 vrtljajih v minuti je v tistem »zanesljivem« območju, ki zagotavlja, da lenemu vozniku ne bo potrebno vse čas segati k prestavnim ročici.





Velikost in zasnova motorja mu omogočata tekočo vožnjo, če tako hoče!

Seveda je ta, 2,3-litrski motor le ena od osmih pogonskih možnosti (od 2,1-litrskega dizla, do 2,8-litrskega bencinskega motorja z vbrizgavanjem goriva), in je po zmogljivostih nekje in sredini granadine ponudbe. Čisto natančnih meritev tokrat nismo opravili, toda in dovolj ravni avtomobilski cesti in s štoparico v roki ni bilo dvoma, da tovarniške obljube dr-

žijo: granada 2.3 je hitra čez 170 km na uro in poskočna pod dvanajstimi sekundami z mesta do 100 kilometrov na uro. Goriva smo med celotno preskušnjo porabili v poprečju po 11 litrov na 100 kilometrov, pa tudi podatki po ECE normi (glej stolpec s tehniškimi podatki) so videti dostojno varčni.

Tudi granadin menjalnik je tako preračunan, da z močjo ni mogoče razmetavati, saj se mora voznik prav potruditi, če hoče, da se bo-

do kolesa med speljavanjem oglašila s cviljenjem in pustila za seboj črnikasto sled. Prestavna razmerja so preračunana tako, da je prva prestava razmeroma dolga (zoper preostre štarte), četrta prestava je pa kos največji hitrosti, ne da bi pri tem trpinčila motor.

#### LEGA IN UDOBJE

Skratka: vse in tem avtomobilu je prijetno uglajeno in vse deluje.

Ker je granada tudi po zunanji (in notranji) merah prepričljiv potovalni avtomobil ima tudi vse tisto, kar k temu sodi: štiri velika vrata in velik prtljajnik. In ker je granada narejena tudi za »hitre« vozniške ima ob veliki meri udobja tudi moderno, skorajda že športno podvozje. Granadino podvozje ni od včeraj in so ga temeljito preskusili že tedaj, ko je bila karoserija še baročnih oblin. Tedaj so njeno zadnjo premo občudovali celo inženirji tovarne BMW, saj ima granada že vrsto let vsa štiri kolesa na posamečnih obesah, kar prispeva k obojemu hkrati: k dobri legi na hitrih vijugah in udobni vožnji po grbotih cestščih.

Seveda je granada kljub temu »klasičen« avtomobil s pogonom na zadnji kolesi. Reči je treba, da ji je 2,3-litrski motor (za razliko od na primer 1,7 litrskega ali dizla), pri športnih podvigih v odločno pomoč, toda če voznik izživajoče pretirava, mu bo prej ali slej spodneslo zadek. S samo 3,5 zavrtjaja volana je takšne napake moč tako rekoč sproti popravljati in takšna vožnja postane celo prijetna zabava. Morda najslabši del granada so zavore, saj smo med vsemi testi teh vozil doslej opazili, da ne prijemajo povsem enakomerno. Po naših izkušnjah torej granade, ki bi zavirala povsem naravnost, to pa pomeni, da sili skraj vsaka v levo ali v desno, kar ni hudo, če se voznik napake zaveda. Zoprn pa je na gladkih tleh ali ob neveščih rokah na volanu. Naj bo tako ali tako, avtomobil tega razreda in s takšno ceno bi moral imeti brezhibne zavore.

★ ★ ★

Kljub imenu je v granadi bolj malo španskega. In kljub temu,



da je Ford firma z druge strani oceana, je granada eden izmed tistih fordov, ki so solidno obdelani tudi v potankostih. Nekakeen mercedes brez zvezde, bi lahko rekli To, da je konfekcijski avto, ob vsem tem ni nič slabega, slaba volje so le fordovci, ker jim granade ne gredo v denar. A bo tudi to minilo, pravijo!

MARTIN ČESENJ  
foto: MARJAN ZAPLATIL

## Tehniški podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – V 60° – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtna in gib 90 x 60,14 mm – gibna prostornina 2294 kubikov – kompresija 9:1 – največja moč 84 kW (114 KM) pri 5300/min – največji navor 178 Nm (17,9 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 4 ležajih – sredinska odmična gred (zobniki) – dvojni padočni uprlijač solex, s samodejnim čokom – vodno hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 490 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolturna suha sklopka – štiritopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – platišča 5 1/2 J x 14 – gume 185 SR 14 (semperit)

**Voz in obesa:** limuzina – štiri vrata – 5sedežev – samonosna karoserija s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj trikotna prečna vodila, vijajne vzmeti, stabilizator, teleskopski blažilniki – zadaj trikotna poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski blažilnik – dvokrožni zavorni sistem, servo, spredaj kolturne, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedejama – volan z zobato levitjo, 3,5 zavrtljaja od ena do druge skrajne točke, servo.

**Mere in teže:** dolžina 4,720 m – širina 1,791 m – višina 1,416 m – medosna razdalja 2,789 m – kolotek spredaj 1,515 m, zadaj 1,532 m – najmanjša razdalja od tal 0,15 m – radijni krog 11,4 m – teža praznega vozila 1250 kg – dovoljena skupna teža 1815 kg – prtljažnik 530 dm<sup>3</sup> (naba meritev) – posoda za gorivo 65 litrov.

**Zmogljivost:** največja hitrost (tovarna): 172 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro (tovarna): 11,5 s – normna poraba (ECE): 8,6/11,0/13,7 l/100 km super benzina na 100 km.

