

ŠMINKA ZA PRIVLAČNOST

Granada traveller je novost lanske jeseni in adut za letošnjo prodajno sezono – Prodajni trik je enostaven: veliko opreme za (razmeroma) malo denarja!

Na granadnem nosu ni Emilije, saj ni rolls-royce, pa se vseeno poganja v zgornji avtomobilski razred. Granada je največji ford na tej strani oceana, to pa pomeni, da je dovolj udobna in prestižna, obenem pa tolikanj konfekcijska, da osvaja z zmerno ceno. Seveda le, če jo postavite vâtric z drugimi podobnimi limuzinami.

Ko so v Koelnu delali še taunuse (od 17 M do 26 M), so kupci raje segali po oplih. Leta 1972 sta prišla na svet granada in consul, dvojčka, ki sta skovala prve obetavne dobičke. Predlani so consul prečrtali, granado pa izpolnili: odtlej se v njej bolje sedi, armaturna ploščica je lepša, bolj urejena. Po sistemu »daj – dam« ponujajo za doplačilo pet različnih paketov opreme, od lanskega oktobra pa še različici »traveller« in »executive«. Slednja je pika na l Fordove ponudbe. V tej granadi ne manjka niti diktator fon za poslovne zapiske.

Granada traveller je razkošnejše opremljena granada L. Ponujajo jo v štirih kovinskih barvah, z izboljšanimi sedeži, z opornikom za glavi, s problečenim volanom, s halogenskimi žarometi, z radioaparatom in z zunanji vzratnim ogledalom, ki ga voznik nastavlja od znotraj. Dosti od tega smo okusili že med preskušnjo luksuzne granade ghia (Am, 1976/12), ki smo ji rekli kar »črne skomine-«; torej so v tovarni le sprotno razširili paleto opreme, ne da bi zabredli v prevelike stroške in pretiravali s ceno. V ZR Nemčiji stane traveller pičlih 16.000 DM, pri nas pa ga je moč kupiti le po posebnem naročilu – zato tudi natančne cene ni.



DRUŽINSKI FORMAT

Granada je kompaktna limuzina z razkošnimi zunanji merami in z varnostno grajeno karoserijo. V njej je dovolj prostora za pet potnikov in njihovo prtijago, le dolgonogeži na zadnji klopi so na tesnem s koleni. Granada je namreč krajša od starih taunusov, le medosno razdaljo so malce povečali. Veliko več prostora je na prednjih sedežih, ki sta zdaj tudi dovolj dolga in temeljiteje podpreta telo. Voznik sproščeno stegne nogi in sedi

ravno prav daleč od volana. Pred njim je dobro zasenčena in pregledna armaturna ploščica s pripravnimi policama za drobnarije; vsa potrebna stikala so ob volanu, le za pretikanje v tretjo prestavo se mora nagniti naprej. Prestavna ročica je preveč od rok.

Celotna notranjost travellerja je mehko oblazinjena, na tleh so preproge iz blaga in volan je odet v usnje. Kljub temu pa granada ravno v teh potankostih ne dosega ostalih limuzin visokega razreda. Zato se med vožnjo oglasi čriček zdaj s te ali one strani, volan

med obračanjem zopno škrip-lje in izpod zavihka ob vratih silil penasta guma. Granada torej ni izdelana z enako pozornostjo kot na primer mercedes, ni pa prav nič manj udobna.

MOTOR PO IZBIRI

Kdor ne zahteva drugače, dobi v travellerju dvolitrski šestvaljnik, ki zmore 90 KM. Našo granado je prav tako poganjalo šest valjev, le da ob 2,3 litra gibne prostornine in z močjo 108 KM pri 5000/min. Kupec, ki doplača dobi tudi večji motor,

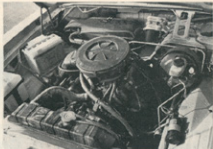
FORD GRANADA 2,3 L – TRAVELLER



Preprosto in pripravno: zunanje vzratno ogledalo nastavlja voznik s pomočjo kratke ročice na steni vrat



Dno 500-litrskega prtljajnika je prevlečeno s plastiko, rezervno kolo je ob strani. Pokrov se odpira le s kličem



Fordov šestvaljnik je preskušen, trpežen in uglajen. Poprečna poraba goriva med testom: 14,8 litra na 100 km

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: šestvaljni – V60° – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo ramo – vrtna linija 90 x 60,14 mm – gibna prostornina 2294 kubičkov – kompresija 8,75 : 1 – največja moč 108 KM (79,5 kW)-DIN pri 5000/min – največji navor 16,0 kpm (177 Nm)-DIN pri 3000/min – ročilna gred v 4 ležajih – sredinska ocmilna gred (zobniki) – dvojni padatočni uplinjač solex, z avtomatskim čokom – vodno hlajenje s črpaliko, termostatom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 490W

Prenos moči: motor spredaj pogonja zadnji kolesi – enokolnina suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – pletišča 5 1/2 J x 14 – gume 185 SR 14 (tempri)

Voz in obesa: limuzina – štiri vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija s pomožnimi okvirji – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj trikotna prečna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski biazilniki, stabilizator – zadaj trikotna poševna vodila, vijajne vzmeti, teleskopski biazilniki – dvokrožni zavorni sistem, servo, spredaj kolotne, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – varen z zobato letvijo

Mare in teže: dolžina 4,570 m – širina 1,791 m – višina 1,413 m – medosna razdalja 2,769 m – kolotek spredaj 1,611 m – zadaj 1,537 m – najmanjša razdalja od tal 0,15 m – rajdni krog 11,2 m – teža praznega vozila 1330 kg – dovoljena obtežba 455 kg – dovoljena skupna teža 1785 kg – prtljajnik 900 dm³ (naša meritev) – posoda za gorivo 65 litrov

Zmogljivost: največja hitrost: 164 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 13,7 s (tovarna) – normalna poraba goriva (super) po DIN: 16,7 litra na 100 km



Notranost granade traveller je dopolnjena a še zmeraj premalo natančno obdelana

do treh litrov prostornine. Doplačati pa velja le v primeru, če hočete od avta občutno boljše zmogljivosti. Kajti vsi Fordovi šestvaljniki so enako uglajeni in trpežni.

Po našem preskuhu pohvalnim brezhibno vžiganje (z avtomatskim čokom) ter miren in

skoraj neslišen tek. Motor je zelo prožen (največji navor: 18 kpm pri 3000/min) in za zmerno vožnjo ne zahteva sprotnega pretikanja navzdol. Ob polnem plinu je pa tudi poskočen – le da ne ljubi pretiranih vrtljajev. Pri zmogljivostih tovarna ne laže: med meritvami na

avtomobilski cesti in brez natančnih instrumentov, je granada dosegla hitrost 100 km na uro 13,5 sekunde po tistem, ko smo jo pogнали z mesta. Izmerili smo še največjo hitrost: 165 km na uro.

Štiristopenjski menjalnik je odlično prilagojen zmogljivostim motorja (zadnji kolesi se tudi pri ostrem pospeševanju zlepa ne zavrtita v prazno, ob največji hitrosti pa motor ni obremenjen v tolikšni meri, da da bi mu dolgotrajno drvenje lahko škodilo) in zelo dobro sinhroniziran. Prestavna ročica je takšna kot v vseh fordih: s kratkimi gibi in natančna. Le v vzvratno prestavo skorajda ni moč pretakniti, ne da bi zaškotalo.

Zavore testnega avtomobila so klicale mehanika Ves čas preskušnje je avto silil proti levemu robu cestišča. Verjetno so bile zavore le malomarno nastavljenel Drugače prijem-





Ijejo mehko in učinkovito. Fordovi inženirji zavorne površine kolutov in bobnov vestno prilagajo različno močnim motorjem, ki jih vgrajujejo v granade.

Granada ima – glede na okorno in klasično obliko –

zavidljivo izpopoljeno podvozje. Ko so ga snovali, so inženirji zavrgli izkušnje, pridobljene s taunusi in začeli znova. Vsa štiri kolesa so posamično obeshena, prednji kroti še stabilizator. Vzmetenje je kompromi-

sno uglaseno: enako dobro se odreže med športim vijuganjem in med dolgotrajnim potovanjem. Granada je tudi ena izmed redkih velikih limuzin, ki polno obremenjena skorajda ne povesi zadka. Tokrat smo

sukali volan brez servo naprave – kar je na ovinkih celo prijetneje – saj je ob štirih zavrtljajih od ene do druge skrajne točke granado moč zelo natančno voditi. Volan preveč otrdi le med počasno vožnjo, ko zahteva – kljub velikemu obroču – trden in močan prijem rok.

Ford grenada traveller je torej čisto običajna granada: to je udobna potovalna limuzina, ki se – ob 2,3 litrskemu motorju – ponaša tudi s povsem zadovoljivimi zmogljivostmi. Obenem pa je traveller tudi uspešen trik prodajnih referentov, ki so z dodatno opremo in ob ugodni ceni žnova poživili zanimanje kupcev.

Saj ni nobena skrivnost, da se v Koelnu poraja nova granada. Ta bo, tako ugibano, lepša in modernejša. Toda pri Fordu tudi s sedanjo nimajo skrbi. Za zdaj gre prav dobro v denar.

M.ČESENJ
foto: M. ZAPLATIL