

LIMUZINA FORMULE ENA

Ali se spominjate našega testa granade 1,7 iz letošnje 2. številke? Dobro! Zdaj smo preskušali že drugo granado, odkar so te avtomobile v Kölnu na novo oblekli. Granada 2,8 i je za zdaj najmočnejša izmed vseh granad. Je tudi dosti bolj športna kot marsikakšen kupe. Tudi bolj kot capri iz iste hiše. Pri tem ji udobje, s katerim streže, ni prav nič v napoto.

Zato smo sedli vanjo, pozabili na ceno in uživali. Da, „uživali“, je prava beseda!

Najmočnejša granada vabi: vozi hitro, zaviraj pozno, viju-gaj drzno! – Torej: pohotna limuzina ali dirkalnik s štirimi vrati? – Toda (tudi) ta avto ima pri nas zelo grobo napako: vražje drag je!



Številka 2,8 pomeni kubike, črka i vbrizgavanje goriva, GL – opremo in S – športno podvozje. Eno z drugim, to je granada, kakršne se spominjam z dirkališča Hockenheim, lanske jeseni. To je granada, v kateri mora voznik vedeti, kaj hoče. In če dobrih pospevkov in velikih hitrosti

noče, potem naj izbira med cenejšimi in šibkejšimi ford. Saj je naprodaj še pet granad z drugačnimi motorji! In za manj denarja.

Ne, ni! To takoj povem, ker so mi vsi, ki jih je granada zanimala, zastavljali natanko takšno vprašanje. Tudi ni treba, da je. Res je: granada je

največji (evropski) ford, pri Fordu pa ne skrivajo želje, da bi se Daimlerjeva zvezda malce manj bleščala. Toda v granadi ni vse tako presneto skrbno urejeno kot v mercedesih, vrata se ne zapirajo enako tiho, preproge niso zlikane in pred šipo ni prestižnega simbola, ki bi voznika nav-

dajal s pomembnostjo. Ampak v mercedesu se nekako ne spodobi, da bi se s cviljenjem pognali z mesta, da bi po dirkaško zavirali na zadnjih metrih ravnine in da bi zdrseli skozi ovinek. Če granada 2,8 i ne bi bila ford in bi ji na ta račun ne ostalo nekaj konfeksijskega navdiha, bi bila



plin, zato smo pretikali na me-
 jli, kjer motor še povsem rav-
 nodušno in ubogljivo sledi
 voznikovim željam: pri številki
 5700 doseže motor polnih 160
 KM, pri številki 6300 pa smo
 pritiskali na sklopko in preti-
 kali v višje prestave. Granada
 2.8 i je v Fordovi ponudbi spo-
 drinila nekdanjo granado z tri-
 litrskim motorjem in jo v
 zmogljivostih močno prekosi-
 la. Odločna moč gre predvsem
 na račun Boschove mehanske
 naprave za vbrizgavanje gori-
 va (granada 2.8 z enako kubič-
 nim motorjem in z dvojnimi pa-
 dotočnim uplinjačem zmore
 »le« 135 KM) in malenkostne-
 ga zvišanja vrtljajev, ki ga sku-
 paj s »cviljenjem« bencinske
 črpalke zazna tudi uho.

Vseeno je granada 2.8 i še
 vedno luksuzno tih avto – še
 posebej v primerjavi s protipi-
 pom »turbo« (motorju bo po-
 magal turbinski polnilnik na
 izpušne pline), ki bo enake
 oblike, a za zdaj še ni napro-
 daj in z različico »dizel«, ki
 gre že uspešno v denar – in če
 so šipe skrbno zaprte tudi pri

prav lahko tudi BMW. Ali celo
 boljša. To se je na cestah ne-
 kajkrat dobro videlo.

Seveda govorim o granadi s
 160 KM v motorju, ne o grana-
 dah nasploh. Saj smo različci:
 z 1,7-litrskim motorjem najbolj
 zamerili prav to, da so konjske
 moči vozniku premalo v
 pomoč.

Da ne bo pomote: tudi grana-
 da 2.8 i GLS je – kot vse
 njene različice – predvsem li-
 muzina. Za njeno (novo)
 obliko smo že zapisali: slovo
 od baroka! A se okusi še zme-
 raj krešejo in tisti, ki so jim bili
 zaobljeni boki bolj všeč, ner-
 gajo, da je granada zdaj pre-

več podobna taunusu. Reče-
 mo, da je čistejših potez, manj
 kičasta in zato tudi manj ame-
 riška; zaradi motno črnega
 nosu in spoljaerja pod njim pa
 je tudi bolj športna. K paketu
 GLS sodijo platišča iz lahke
 kovine in najnovejše Micheli-
 nove gume TRX z zelo nizkim
 presekom (tako pravimo raz-
 zmerju med višino in širino
 gume) 190/65 HR 390. In že se
 limuzina – tudi na račun teh
 gum – spremeni v zanesljivo
 hiter avtomobil, enako dober
 na avtomobilski cesti in na
 gorskih ovinkih, na suhem in
 mokrem asfaltu. Edina stvar,
 ki ji tudi te moderne gume ni-
 so kos je power-slide, kadar
 voznik v prvi ali drugi prestavi
 grobo sprosti moč motorja in
 pogonski kolesi zdrsneta v
 prazno. To se – razumljivo –
 zgodi najprej na mokrih ali pe-
 ščenih tleh, pa tudi na grobem

betonu, če je ovinek oster, no-
 ga na plinu pa neusmiljena.

CESTNA DIRKA

Seveda poznamo tudi dosti
 živahnije in hitreje avtomob-
 ile, toda upoštevati morate,
 da granada ni ravno lahka li-
 muzina – pa črnina, ki ostaja
 na tleh po ostrem startu vse-
 no ni zama: že po devetih
 sekundah doseže hitrost 100
 km na uro in po tridesetih se-
 kundah je kazalec merilnika
 pri številki 170, kar pomeni re-
 sničnih 160 km na uro. Takšna
 rezultata (in tudi vse druge za
 rubriko »naše meritve«) smo
 dosegli z dvema osebama v
 avtu in s polno posodo goriva.
 Na merilniku vrtljajev ni opoz-
 orilnih oznak, ki bi zadržale
 voznikovo nogo na pedal za

Cena: zastopnik nima
 cene *

Zavarovanje :
 obvezno: 2615 din
Kasko brez franšize:
 38.680 din

kasko s franšizo 4000
din: 12.540 din

Cestnina: 2500 din
Proizvajalec: Ford-Wer-
 ke AG, Ottoplatz 2, 5000

Köln-Deutz ZR Nemčija
Generalni zastopnik in
prodajalec: Interkomerc,

Beograd, Uzun Mirkova 2;
 podružnice v Ljubljani, Zagre-
 bu, Titogradu in Skopju

* predvideli smo vred-
 nostni razred med
 500.000 in 600.000 dinarji

vse za vaš avto

v
 trgovini z
 avtomobilskimi deli

AUTO JOLLY

TRST
 Ulica Valdrivo 24, tel: 61-835

— nadomestni deli za fiat—za-
 stava, renault, peugeot,
 ford, NSU, škoda, opel, au-
 stin, BMW, volkswagen, itd.

— oprema za avtomobile
 vseh vrst

— avtoradio philips, grundig,
 blaupunkt

30—40%
popusta

Poleg trgovine imamo tudi do-
 bro opremljeno delavnico

Govorimo slovensko in srb-
 sko-hrvatsko

Ob ponedeljkih zaprto.



Voznikovo delovno prostor je skrbno urejen in obsega pri opremi GLS
 tudi kompletno zbirko potrebnih merilnikov.

polni hitrosti ne prepreči po-
 govora s sovoznikom, ali uživa-
 nja ob stereo glasbi. Celo
 pomična streha, ki jo je moč
 tudi le rahlo privzdigniti in so-
 di k vrsti bogate in v osnovno
 ceno pristete opreme, ne skazi
 blagodejnega zvočnega poč-
 čutja. Tu pa pomeni, da je grana-
 da tudi po tej plati, ne le po
 prostornosti in udobnih sede-
 žih – čudovit potovalni av-
 tomobil. Dolgoproglaš!

Da ji dvoja vrata ne pristojajo,
 smo ugotovili že ob grana-
 di 1,7, zdaj pa smo znova
 spoznali, da to ni bila zmeta.
 In zunanje vzvratno gledalo je
 pri tem avtomobilu moč na-

stavljati od znotraj, prtlačnik (velik z ravnimi stenami) pa je pri 2.8 l dosti bolje obdelan in tapeciran kot pri njeni skopejši (in mnogo cenejši!) sestri!

KOŠARA POHVAL

Prijetno je preskušati avtomobil, pri katerem skoraj ni vzroka za grajo. Všeč nam je notranjost z napravo za ogrevanje in zračenje (ki je tovarno veljala pravo premoženje petnajstih milijonov mark), hvalimo obroč volana na štiri prečke, ki je pripravno majhen in pri tej različici ukazuje servo napravi, navdušeni smo nad vidljivostjo in odličnimi žarometi, presenečeni nad učinkovitimi zavorami, zadovoljni z nezahtevnostjo uglajenega in preskušenelega šestvaljnika, podvozje pa je nasploh boljši del granad, zdaj, pri tem avtu pa mu pomagajo še dobre gume.

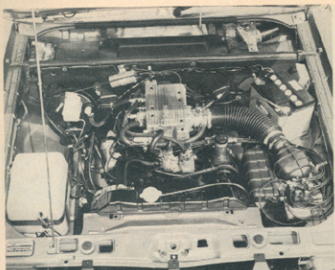
Posamične obese za vsa štiri kolesa so bila že pri prejšnjih granadah tako uspešen kompromis med udobjem in športnostjo, da so jih najbolj navdušeni ocenjevalci ponu-



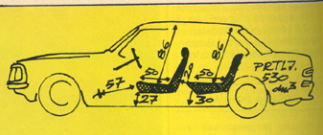
jali za zgled celo Beemvejevim inženirjem. Najnovejši generaciji so v Kölnu namenili malce trše (ob paketu S - plinske) blažilnike in »ostrejš« prednje stabilizatorje. Tudi servo naprava volana nam je bila to-

krat bolj všeč kot včasih - vozniku prihrani napor s pretiranim sukanjem volana, pri tem pa ne kvari njegovega stika s cestiščem v tolikšni meri, da bi se zaradi tega bal drzne vožnje.





Razveseljiv pogled pod prednji pokrov: šestvalnik z vzbriževanjem goriva je uglasjen, obenem pa prav po dirkaško ubogljiv in poskočen. To je dober in zmogljiv motor.



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm: širina pri kolenih spredaj 144, zadaj 144; širina prednjega sedla 56, zadnje klopi 148; notranja dolžina od zračnega vstopa do zadnjega naslonja glavi 175; pomik prednjega sedla 12; uporabna prostornost prtljage (merjeno s kockama) 530 dm³

TEHNIŠKI PODATKI

Motor: šestvalnik – štirikratni – V 60 – nameščen vzdolžno nad prednjo gremo – vrnina in ploč 83,0 x 68,5 mm – giba prostornina 2792 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 160 KM (117,8 kW) – DIN pri 5700/min – litrska moč 57,3 KM (42,1 kW) na liter – največji navor 22,5 km (221 Nm) – DIN pri 4300/min – ročna grad v 4 letajah – sredinska odmična gred (izobniki) – vpadni ventili mehansko vzbriževanje goriva (bosch K-jetronic) – mazanje pod pritiskom, oljni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s črpalko, termostatikom in ventilatorjem – akumulator 12 V, 44 Ah – alternator 940 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolese – enokolturna suha sklopka – štirikolesni sinhroniziran menjalnik – prestavna ročica na levi – prestavna razmerja: 3,16, 1,94; 1,41; 1,06; vzvratna 3,25 – diferencial 3,48

Kolesa: gladilca 150 TR 390, iz lahke litine – gume 190/55 HR 390 (mehlen TRY) – Prtljak spredaj 1,7 zadaj 1,7 bari
Voz in obsej: limuzina za 5 oseb – štiri vrata – samonosa kakovostja – prednji kolesi na posamičnih nosilcih, vijane vzmeti, prednja vodila, natezni drogovji, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadnji kolesi na posamičnih nosilcih, vijane vzmeti, polovna vodila, teleskopski blažilniki.

Zavore: spredaj kolturne (znotraj vodila), zadaj bobnaste – dvokolturni sistem – servo – osmehvalni moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi; ročica med sedežema.

Volan: prenos z zobato letvijo – servo – varnostni drog – prestavi 17,54; 1 – 3,5 – vztrijaje od ena do druge skrajne točke – razvidni krog 11,6 m

Oprema: dvostopenjski briznaki s prekrivajevnikom – turbotopni ventilator – električna brizgalna za prednjo šipo – ogravana zračna šipa – luči za vzvratno vožnjo – varnostni utripalke – zunanje vzvratno ogledalo notranjim nastavljarjem – halogenski žarometi – pomožna svinca – vglavljeniki na prednjih sedežih – avtomatska varnostna pasovna sprednji – ura.

Mere in teže: dolžina 4,720 m – širina 1,290 m – višina 1,416 m – medosna razdalja 2,783 m – kolesna sprejeda 1,515 m, zadaj 1,532 m, najmanjša razdalja od tal 0,15 m – prostornost prtljage 530 dm³ – dovoljena otežba 483 kg – dovoljena skupna teža 1880 kg – vzdrževanje: posoda za gorivo 65 litrov – karter s filtrom 4,25 litromajevina na 1000 km; merjavna 2 litra – diferencial 1,4 litra – hidraulični sistem z grelcem 10,2 litra

Zmogljivost: teonotorna hitrost v 4. prestari pri 1000/min: 33,4 km na uro – teža na metil, prazno vozilo 8,7 kg/KM (13,5 kg/KW), pogon vozilo 11,7 kg/KM (16 kg/KW) – največja hitrost: 193 km na uro (šestvalni) – pospešek od 0 do 100 km na uro: 8,4 (šestvalni) – norma poraba goriva po DIN: 11,2 litra na 100 km

NAŠE MERITVE

Testni avlo je gred merilnih pravil 14.000 km. Meritve z dvema obsebnima in s polno posodo goriva.

Največja hitrost: 193 km na uro (zavič 3 km, poprečno štirih meritvah)

- Pospeški:**
- 0 – 60 km na uro: 2,5 s
 - 0 – 80 km na uro: 4,3 s
 - 0 – 100 km na uro: 6,5 s
 - 0 – 120 km na uro: 9,2 s
 - 0 – 140 km na uro: 12,6 s
 - 0 – 160 km na uro: 18,0 s
 - 0 – 180 km na uro: 29,8 s
 - 400 m brez zavora: 16,5 s (končna hitrost 130 km na uro)
 - 1000m brez zavora: 30,5 s (končna hitrost 162 km na uro)

Prehodni: kilometer z začetno hitrostjo 40 km na uro v 4. prestari: 37,4 s (končna hitrost 145 km na uro)

Poraba goriva – poprebno na testu: 14,4 litra na 100 km

Poraba olja: 0,514 litra na 1000 km

Naravnost merilnika hitrosti: kazalec na 60. resnična hitrost 59 km/h; kazalec na 100. resnična hitrost 98 km/h

In granado 2.8 i je moč zelo hitro voziti. Manjše težave z zadkom nastopijo le na skrajni meji v ovinkih, ali pa, če je prtljajnik močno obtežen. Tedaj silita zadnji kolesi navzven in zahtevata od voznika, da z odzvanjem volana lovi »ravnotežje«. To je pa prijetno delo, še posebej ker sta mu moč motorja in kratka prestavna ročica (ta omogoča zelo hitro pretakanje, se pa, žal, zatika pri vzvratni prestavi) pri tem v veliko pomoč. Tudi razmerja v menjalniku so dobro uglasena: prva prestava je »dojša«, da ne gre moč po nepotrebnem v izgubo, četrta prestava pa je preračunana tako, da doseže granada najvišjo hitrost v območju največje moči motorja – kar pomeni, da je pri vrtljajih še dovolj zaloge in da motorju dolgo trajno drvenje ne more niti malo škoditi.

Tudi voznik in sopotnikom granada ne škodi. Z njo smo

HVALIMO

- kultiviran in zmogljiv motor
- dobra in varna lega na cesti
- bogata oprema
- sodobna oblika in privlačna notranjost
- natančno nastavljanje zračenja in ogrevanja
- prijeten vokal
- velik prtljajnik
- odlične zavoro

GRAJAMO

- vzvratna prestava škrtá
- za ta vrednosti razred premalo natančna obdelava
- visoka cena
- nezagotovo zastopnika (oziroma prodajalca)

drveli počez čez Evropo in izstopili kot bi potovali z letalom. Udobje in prepričljiv motor sta pri tej granadi prepričljiva aduta.

Ford granada 2.8 i GLS je torej veliko avtomobila za veliko denarja. Kaj hočemo, denar je glavni krivec, da tako dobri avtomobili kot je ta granada pri nas ne najdemo številnejših kupcev. Zato jo pri Interkomercu tudi ne ponujajo preveč zavzeto: dobili jo je moč le po posebnem naročilu in po približno treh mesecih čakanja. Da boste vedeli, če jo boste morebiti želeli kupiti!

Granada 2.8 i je s 160 KM v motorju najmočnejša različica med najavnejšimi (brezskinski) Fordi. Šestvalnik V-oblike poganja Boschova naprava za mehansko vzbriževanje goriva (K-jetronic), ki smejo pri bistveni avtomobilu napredno obudili ob prostem tek motorja, ko je motor neenakomerno »lovi« vrtaje (na račun zagajenja črpalke) grljenje pa, kakar smo z višjo močjo in pritisnili na pedal za prir. Med meritvami smo preiskrli pri 6300 vrtajih v minuti (na merilniku, ki prikazuje na pedal za prir. Med meritvami smo preiskrli pri 6300 vrtajih v minuti (na merilniku, ki prikazuje na pedal za prir. Med meritvami smo preiskrli pri 6300 vrtajih v minuti (na merilniku, ki prikazuje na pedal za prir.

