

Granada je Fordov  
mercedes: avto  
za mnoge okuse  
in za redke žepe —  
Zavist le pri tistih  
sosedih,  
ki se spoznajo  
na avte

# ČRNE SKOMINE

Izmed dveh ducatov granad je 3.0 ghia največ (evropskega) forda za največ denarja. Pri Fordovi službi za tisk so nam jo ponudili sami od sebe, nič nismo sitnariili. Sklenili smo: saj ni narobe, če zremo, kako se vozijo milijonarji, in smo ponudbo sprejeli.

## JEZA Z DOBIČKOM

Fordova reklama vtapa ljudem v glavo, da jih ni čez forde. Torej ni čudno, če Henry II, glavni šef iz Michigan, ni mogel razumeti, da gre do Oplovi rekordi bolje v denar kot vsi koelnski taunusi od 17 M do 26 M skupaj. To je bilo na začetku tega desetletja, ko je evropski Ford hropel zaradi finančne astme in so

Izpred dunajske opere (tam zraven pozvonimo, kadar pridemo k avstrijskemu zastopniku po testni ford) sem zavil proti Tržaški cesti. Radijska zvočnika sta bila naravnana tako, da je glasba zvenela izpod zadnjega okna, pomična streha je štrlela kvišku — toda le za prst prepaha. Na ustju avtocaste sem pohodil plin: stoosemintrideset onj je poteenilo v isti sapi in zadek črne kočije je rahlo počepnil. Počutil sem se kot minister Gregor na počitnicah: celo za klanca je skrbela avtomatika.

bila tovarniška dvorišča najbolj podobna skladiščem.

Ukaz je bil josen: narediti nov avto! Dvojčka granada in consul, letnik 1972, sta požrla za pol milijarde mark razvojnega dela — in ogrela kupca.

Nazadnje so, lani prečrtali consul, granada pa izpopolnili. Iz Koelne prihaja s šestimi različnimi motorji od 1,7 do 3,0 litra (britanska ponudba je za polovico skromnejša) in s petimi paketi opreme; pa še kot limuzina, kot kupe in kot kombi.

Granada 3.0 ghia, ki smo jo vozili, je vrhunski model s te lestvice, z najmočnejšim motorjem in z obilico opreme, ki jo je dodal italijanski stilist Ghia. Ta je pri Fordu honorarno zaposlen.

## NA MEJI VISOKEGA RAZREDA

Kdor sedi v limuzini s širokimi štirimi vrati in z radodarnim prtljažnikom, z udobnimi sedežema in s poldrugi meter široko zadnjo klopo, z zatemnjenimi stekli in z brisalniki na žarometih, s samodejnim menjalnikom in s servo volanom, z avtomatskimi pasovi in z oporniki za glavo, s pomično streho in s športno ultiimi platišči, z radiom na



dve zvočnici in z zunanjim ogledalom, ki se ravna od znotraj, z ogrevano zadnjo šipo in z vgrajenimi meglenkami, z vsemi potrebnimi instrumenti in z digitalno uro, z mehikmi prevlekami in z debelimi preprogami, z obrobami iz umetnega lesa in s tapaciranim volanom, mora biti zagret ljubitelj trdih in utesenjenih cestnih dirkalnikov ali pa sakramansko velik izbiričnež, da mu sveto ni vlač.

Vseeno, v granadi ne bi hoteli biti preveč gospodski. V primerjavi s starimi velikimi taunusi, je krajše, a z večjo medosno razdaljo. Kljub temu se gospodu na zadnji klopi zmečkajo hlače! Na voznikovem sedelu je udobneje. Hočem reči, da sem sproščeno stegnil noge, da je bil volan umerjeno daleč od rok in da očistim sedalu le prekratko sedalno površino.

Zaradi velikih steklenih površin je notranjost privlačno svetla (mojster Ghia je brž dodal še svetlo zelenkaste sedežne prevleke in preproge) in že po občutku zelo prostorna. Vidljivost je na vse strani, razen nazaj, kjer zadek izgine pod polотно šipo, odlična. Granada je avto z razmeroma velikimi zunanjimi merami, a ga je moč zelo natančno voditi skozi ozna mestnega prometa. Tudi na račun servo naprave volana, ki prihrani vozniku težavno sukanje obroča.

Obilježena notranjost je samo tisti del vrhne varnosti, ki je vsem na oče. Granada je tudi v celam varno znovovarna: z absorpcijskimi območji v nosu in zadku, z vzdolžnimi pregradami in debelih vratih in z zaščitnimi lokii na strehi. In s podvozjem, ki je povsem kos težkemu avtu in ga bom, če še hipote potrpíte, le posebej pohvalil.

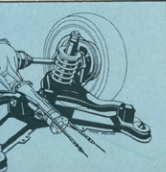
## ŠEST UGLAJENIH VALJEV

Trilitrski motor V oblika je že zdavnaj preskušan in slaven po svoji treptnosti. Zaradi dobre zvočne izolacije in mirnega teka ga pragraje še nežno glasen radio, torej ni bojazni da bi šestvaljni kvari dobro počutje potnikov. Motor dosega največjo moč 138 KM pri 5000/min, avtomatika v menjalniku pa je pri tistem avtu preprečevala, da bi ga

prililili kaj več čez to mero. Celo pri največji hitrosti (po naših meritvah 178 km na uro) kazalec na merilniku vrtljajev ni preskočil številke 5500, kar pomeni, da bi lahko drevli v nedogled.

Ni dvoma: z običajnim, štiristopenjskim menjalnikom je bil granada živahnejša in za spoznanje hitrejša. Toda tistim, ki hočejo med speljavanjem cviliti s skoraj tono in pol težkim avtom ustrezte tudi avtomatika. Z mesta do hitrosti 100 km na uro smo med meritvami pospeševali v 13 sekundah, do hitrosti 120 km na uro pa v 18 sekundah.

Že po 48 sekundah je granada drevla s hitrostjo 160 km na uro. Svedeč po pogojem, da smo tičljaji



Posamično obseani zadnji kolesi se opirata na poševna vodila in vijane vzmeti. Diferencial je vpet v pomožni okvir.



## TEHNIŠKI PODATKI

Motor: šestvaljni — V 60° — štiritaktni — nameščen vzdolžno nad prednjo premo — vrtna in gib 93,67 x 72,43 mm — gibna prostornina 2093 kubikov — kompresija 9,0:1 — največja moč 138 KM (101,4 kW) — DIN pri 5000/min — največji navor: 24 km (235,2 Nm) — DIN pri 3000/min — ročična gred v 4 ležajih — srednjina odmišna gred (zobniki) — dvojni padočni uplinjač weber, z avtomatskim ločkom — vodno hlajenje s črpanko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 V, 55 Ah — alternator 430 W

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokoluzna suha sklopka — tristopenjski samodejni menjalnik, prestavna ročica za lišč — položaj ročice: P—R—N—D—2—1 — plastišča 5/1,2 x 14 — gume 185 BR 14 (michelin ZX)

Voz in obesa: limuzina — štiri vrata — 5 sedežev — samonosa karozerija s pomožnimi okvirji — vsa štiri kolesa na posamičnih ob-

seh — spredaj trikotna prečna vodila, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadnja trikotna poševna vodila, vijane vzmeti, teleskopski blažilniki — dvo-krotni zavorni sistem — servo — spredaj kolutine (posebej hlajene), zadaj bobnaste zavore — mehanska ročica zavora na zadnji kolesi, ročica med sedazema — volan z zobato letvijo, servo.

Merje in teže: dolžina 4,540 m — širina 1,791 m — višina 1,413 m — medosna razdalja 2,769 m — kolotek spredaj 1,511 m, zadaj 1,537 m — najmanjša razdalja od tal 0,15 m — najdni krog 11,2 m — teža praznega vozila 1405 kg — dovoljena obtežba 425 kg — dovoljena skupna teža 1825 kg — prtljajnik 500 dm<sup>3</sup> (na 6 meritev) — posoda za gorivo 86 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost: 180 km na uro (tovarna) — pospešek od 0 do 100 km za uro: 11 s (tovarna) — nomne poraba goriva (avto) po DIN: 11,9 litra na 100 km

pedal za plin do tal, torej z vključnim „kick-downom“. Tjedaj pretika avtomatika pri 5400/min.

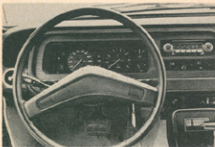
Ko je prestavna ročica v položajih „2“ ali „1“, ste vključeni le druga oziroma prva prestava. Šele v položaju „D“ deluje menjalnik samodejno, z vsemi tremi stopnjami. Motor je zelo prožen in menjalnik rad ustrezno: med zelo nežnim pospejevanjem dovoljuje pretikanje že pri 2500 vrtljajih; čim bolj grob je pritisk na pedalu za plin, višji so

vrtljaji ob prehodih iz nižje v višjo prestavo.

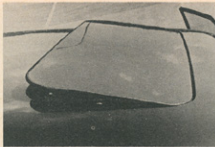
Jasno, da je moč pretikati tudi z roko. To možnost smo izrabili le med ostro vožnjo po ovinkih, ko smo z močjo motorja pomagali, da je avto drsel po željeni krivulji. Za zmerno vožnjo, sploh pa za vožnjo po mestu, je avtomatika prikladnejša.

Za motor toraj ni očitkov. Zamerim no le jutranje uganjanje, dokler je bil še hladen. Poraba goriva je

# FORD GRANADA 3.0 GHIA



Pregledna in z vsemi potrebnimi instrumenti zapolnjena armaturna plošča je dobro zasenčena. Hvalimo: kombinirano ročico ob volanu



Pomična streha ponuja poleg običajne pomikovnosti, ko se povsem odpre, še privzdig-njen položaj, za zračenje med hitro vožnjo.



Šestvaljnik V oblike (polnjenje z uplinja-čem) zapolnjuje ves prednji del avta. Odlično vžiga, hladen rad ugaša.

primerna razredu, v katerega grana-da sodi: med celotnim testom in ob pretežno ostrih vožnjah smo izmerili povprečje 17,5 litra na 100 km.

## TEMELJITI INŽENIRJI

Pri porajanju granade (in consula) so tehniki zavrgli izkušnje pridoblje-ne s taunusi in zaželi znova. Nova avta so posadili na štiri posamične obese, kar je bila za Ford tehniška revolucija. Druga hvaljevredna posebnost: zavorni koloti (na prednjih kolesih, zadaj so bobni) so hlajeni s pomočjo rež, ki so vtisnjeni v kolutih samih. To je bil prvi primer tahničnega hlajenja v tem avtomobil-skem razredu.

Granadino podvozje je uspel kompromis med udobjem in dobro lego na cesti. Nekateri testniki celo menijo, da bi Fordove izkušnje pri tem



Udobna, varno oblažena notranjost: prostor za potnika ugaja bolj zaradi svoje širine kot pa zaradi dolžine; pred zadnjo klopio je za tako velik avto premalo prostora.

avtu koristile tudi inženirjem BMW. Vijačne vzmeti so zamišljene tako, da prenesejo veliko obtažbo, ne da bi se karoserija prenzko „posedla“, kljub temu pa so ob praznem avtu dovolj mehke, da kljubujejo neravninam na cestišču. Granada ni avto za športno izživiljanje, toda z nekaj dobre volje in občutka jo je moč tudi s samodejnim menjalnikom poditi na dirkaški način.

Na ostrih ovinkih avto dolgo časa kljubuje hitrosti, ob pretiravanju nastopijo le blažje težave z zadkom. Servoda za takšno vožnjo servo volan ni najprimernejši in je tudi nasploh slabši del granade. Servo naprava pomaga volanskemu mehanizmu pri vseh hitrostih enako intenzivno; to pomeni: čim večja je hitrost, slabši je voznikov „stik“ s cestiščem. Pri naglem vtilganju je volan torej pre-mehak — ostane pa prijeten zaradi skromnih treh in pol zavrtljajev od ene do druge skrajne točke.

Na kratko velja: ford grana-da 3.0 ghia je udoben potovani avto, ki se z vozniimi lastnostmi, s počut-jem v njem in z dovolj natančno končno obdelavo odlično uvršča med vrhunske limuzine.

## ZA PRIMER, ČE GA BOSTE KUPILI

Pri nas Fordove granade ni prevéč preprosto zapejati v lastno garažo. Beograjski Interkomerc, ki zastopa to tvrdko v Jugoslaviji, prav zdaj nima natančnih cen, za granade pa sprejema le posebna naročila — pod pogojem, da je kupec voljan počaka-ti tri do pet mesecev.

Z malce računanje in predpostav-ljanja zapilemo: granada 3.0 ghia stane v Jugoslaviji debelih trideset starih milijonov... To je veliko denarja — za velik avto. Toda, kdo pa pravi da mora biti ravno takšen? Saj je granada z najboljšim motor-jem na voljo skoraj za polovico te cene — pa, razen pri motorju in opre-mi, kupca prav nič ne prikrajša!

Priljepnem vam: ford granada je avto, ki vam ga bodo zavidali le tisti, ki se na avtomobile spoznajo. V njej ne boste kot sosed, o katerem šušljajo — poglej, kakšen mercedes si je kupil! — vozili se boste pa skoraj ravno tako.

Tekst: MARTIN ČESENJ  
Foto: MARJAN ZAPLATIL

