

## Vozili smo

# (NOVI) FORD ESCORT

Žandarji iz St. Tropeza sploh niso takšni, kot so bili Luis de Funes in njegova družina. Tistih nekaj na ulicah St. Tropeza in bližnjega Cannesa je brez filmskega direndaja nemo spremljalo nesklenjeno kolono novih fordov escortov.

Da, tam smo bili, da ga preskusimo. Pri Fordu so namreč, kot so napovedali, še enkrat pomladili svoj avtomobil spodnjega srednjega razreda, ki ga takšnega, kot je sedaj, v osnovi poznamo že od leta 1990. Že takrat so mu snovalci namenili dovolj močno varnostno kletko in druge, danes skoraj nepogrešljive zadeve, da temeljite prenove escort še ni potreben. Oster tempo japonskih avtomobilskih tovarn pa je, kot trdijo pri Fordu, s svojo »karoserijsko ofenzivo« prisilil tudi evropske izdelovalce k hitrejšim oblikovnim

spremembam. Ford, ki si je v preteklem letu odrezal največji delež tržnega kolača v zadnjih desetih letih v Evropi, se čuti dolžnega zadovoljiti svoje



ve bolj zahtevne kupce. Vse, kar njihov razvojni oddelek novega razvije ali odkrije, želijo karseda hitro ponuditi trgu.

Rezultat je ford escort letnik 1995, za katerega so porabili »le« osemnajst mesecev razvoja, gre pa torej le za posodobitev escorta, ki ga poznamo že skoraj pol desetletja. Najvidnejših sprememb je bila deležna karoserija, ki je dobila povsem nov prednji del, zadkov (glede na to, da obstaja šest karoserijskih različic, to je tri-, štiri-, petvratna, pa še kombi, kabriolet in van, govorim o množini) pa, razen odbijačev na njih, niso spreminjali. Na prednjem delu je spremenjeno prav vse: motorni pokrov, odbijač in ovalna maska, ki je

še ožja (po novem med odbijačema in ne več v pokrovu motorja), blatnika ter vsa svetila. Ovalna žarometna združitev pod steklom tudi utripalki, pa tudi meglenke pri bogateje opremljenih različicah so v enakem oblikovalskem slogu. Različice z oznako ghia se bohotijo še s kromom na maski hladilnika ter z enakim materialom nad registrsko tablico na prtljažnem pokrovu. S temi spremembami so escort oblikovno približali zlahtnejšemu mondeu, hkrati pa se je izboljšala tudi njegova aerodinamika: ko gre za prodiranje avtomobila skozi zrak ali ko gre za hlajenje toplotno občutljivih delov.

Ce preskočimo podrobnos-





# POSLEDNJI POSEG

ti, kot so novi kolesni pokrovi, platišča, vzratni ogledali, vratne kljuge in barvne kombinacije, ne smemo mimo povsem nove notranjosti. Že nekoliko dolgočasno armaturno ploščo je zamenjala nova, ki (spet) nekoliko spominja na mondeovo. Novi so tudi merilniki na njej, navdušuje pa (prosim lepo, stvar okusa) ovalna analogna ura desno od merilnikov. Ko gre za opremo ghia, je na njej ter okrog vznožja prestavne ročice, kar lep kos (umetnega) lesa, ki daje notranjosti žlahten ton. Prijeten za oprijem in na pogled je debel volanski obroč, ki se barvno ujema z oblaginjenjem (spet) novih sedežev ter vratnih oblog.

Snovalcem je uspelo z drobnimi spremembami zmanjšati hrup v notranjosti

za debelih 5 dB; tisti, ki pozna te merske enote, ve, za kakšen korak gre, da pa to niso le besede, smo preskusili tudi v praksi. Escort je med vožnjo občutno tišji, nekoliko spremenjeni sta tudi podvozje in krmilni mehanizem. To je pripomoglo k boljši legi na cesti, čeprav je v osnovnih različicah escort še vedno mehak avtomobil, in k veliko bolj komunikativnemu volanskemu mehanizmu. Tudi vzvoda med prestavno ročico in menjalnikom sta nova, tako da so gibi krajši in natančnejši. Vse drugo, z motorji vred, ostaja nespremenjeno. Zato so tudi osnovni tehnični podatki, vključujoč zmogljivosti, praktično enaki kot pri dosedanjih escortih.

To je bil torej poslednji poseg na escortu, kot ga pozna-

mo. Ko se bodo pri Fordu prihodnjič lotili escorta, bodo začeli na novem, praznem listu papirja. Od začetka. Ampak

tale gre tako v korak s časom, da utegne do »prihodnjič« kar malce potrajati.

**VINKO KERNC**



## FORD GALAXY

Časi so pač takšni. Limuzinski kombiji so trenutno »in«, in kdor ga nima, zaostaja. Pri Fordu in pri Volkswagnu ga niso imeli, pa so se odločili, da poprimejo skupaj. Razvoj je namreč nesramno drag, več glav pa tudi več ve. Tako je nastal avtomobil, ki niti pri Fordu pravijo galaxy. Iz vsakega od obeh koncernov je dobil tisto, kar je bilo zanj bolj ustrezno. Ford je odgovoren za obliko, Volkswagen za mehaniko, tovarna na Portugalskem pa kljub vlaganju obeh koncernov ne pripada nobenemu od njiju. Po zunanjih merah, predvsem pri dolžini, je galaxy podoben mondeu, kar pomeni, da ne gre za nesramno dolg kombi, temveč za 5- oziroma 7- in 6-sedežni limuzinski kombi, za katerega (seveda) trdijo, da je (bo) najboljši v svojem razredu. Nanj moramo po besedah Fordovih govorcev gledati kot na luksuzni avtomobil, ki ima zaradi boljše izkoriščenosti prostora pač takšno zunanjo obliko. Motorji bodo sprva trije: dvolitrski Fordov štiri-valjnik ter Volkswagnova VR6 in TDI, torej turbodizel z neposrednim vbrizgom. Čeprav smo avtomobil videli in v njem sedeli, dobili pa smo tudi prve tovarniške materiale, zaradi embarga (skupno delo, pri VW bi bili huđi) podrobnosti ne smemo objaviti. Več o modelu galaxy zato šele konec februarja.

V.K.

