



„Quattroruote“, Italija

## FORD OSI 20 M TS NEMŠKI KUPE V ITALIJANSKI PREOBLEKI

Ford OSI 20 MTS je nastal v sodelovanju med nemškim Fordom, ki mu pripada mehanični del voza, in tovarno karoseriji OSI iz Torina, ki je zaradi posebnosti, skladno združenimi z značilnimi lastnostmi vozila, ne da bi hotelo biti rešeno športno, ampak udobno vozilo tipa sgran turizmos.

Na videz je OSI značilen kupe s potlačnim zadkom. Nedvomno je oblikovno bolj izpopolnjen sprednji del vozila; ponavlja estetsko obliko, ki smo jo že imeli priložnost videti in ki je bila kupcem všeč, medtem ko je očitna neskladnost na zadnjem delu vozila, zlasti na prehodu med zadkom in prostorom za potnike. Resda pa konstruktorji niso mogli drugače, če so želeli pridobiti čim večji prostor za zadnje sedeže.

V vozilu je udobno dvema osebama, medtem ko na zadnjih sedežih lahko sedijo le potniki srednje postave. Na splošno je notranjost okusno in skrbno izdelana, čeprav je po našem mnenju armaturna plošča preveč gola. Merilniki so za vozilca dobro rasporejeni in dobro razvidni. Izdelava je v primerih s ceno vozila standardno dobra, sedeži so udobno oblikovani in udobni, vse stene so obložene; skrbno so izdelane celo stene prilažnika s prostornino 350 litrov.

### Športnik le za oči

Bistvena značilnost vozila je ta, da je opremljen s serijsko sestavljenim motorjem; valji so rasporejeni v obliki črke V. Gibna prostornina: 2293 kubikov. — Motor zmore 126 KM (SAE) pri 3600 vrtljajih na minuto. Premer batov je 90 mm, gib 60 mm, kompresija 1:9, specifična moč pa 55 KM na liter gibne prostornine motorja. Prenos moči na kolesa je klasičen — z motorjem spredaj in pogonom zadaj. Sklopka je enokolutna in suha. Menjalnik ima štiri prestave, ki so vse sinhronizirane. Prostornina posode za bencin je 60 litrov. Dimenzije vozila: 4,67 m dolg, 1,80 m širok, 1,34 m visok, medosna razdalja 2,70 m. Rajdni krog votila je 10,8 m; teža praznega vozila je 1160 kg.

Obese koles so serijske kot pri fordju 20 MTS, podvozje pa je dopolnjeno samo s pnevmatikami, ki so pasaste — 185 x 15. Vozilo je opremljeno s servo zavorami, na sprednjih kolesih so kolutne.

Po legi na cesti opazimo presenetljivo podobnost z drugimi avtomobili tipa »gran turizmos«, posebno z čmeriškim, ki izrabljajo serijsko podvozje in motor, dodajo karoserijo z nekaterimi oblikovnimi posebnostmi in poskušajo s tem pričarati avtookus po »Gran turizmos«. Tako je tudi

s kupejem fordjom OSI, ki si je posvojil veliko serijsko podvozje (od TS), čeprav izboljšano, in, lahko bi rekli, športno karoserijo.

Trdijo, da je največja hitrost 180 kilometrov na uro, v resnici je nekoliko manjša.

Motor združuje poleg podedovane moči še mirnost in prožnost in omogoča tudi v slabših okoliščinah odlične pospeške. Kilometer prevozi od popolnega mirovanja približno v 33,60 sekunde (začetna hitrost je 0, izhodna hitrost po enem kilometru 15 km/h), medtem ko je za prožnost motorja zares omembe vredno, da prevozi v 36,32 sekunde kilometer z začetno hitrostjo 10 kilometrov na uro. Od 0 na 100 kilometrov na uro pospeši v 125 sekunde. Poraba goriva sodi k dobrim lastnostim vozila: liter bencina na 10 kilometrov pri hitrosti 110 kilometrov na uro.

Legla na cesti, volan in zavore, se zdijo, kot da bočejo biti resnični prikaz zamisli konstruktorjem tega avtomobila, ki so želeli napraviti športno tolažljiv avtomobil, a ne dražljiv s svojimi prestiznostmi. Volan je lahek za vodenje, toda ne preveč posreden, zavore so irtvovalne mehkoosti nekaj svoje zanesljivosti. Legla na cesti je zadovoljiva tako dolgo, dokler teren ne začne ogrožati spoja koles s cestiščem.