

## Test

# FORD PROBE 24 V

Včasih, ko moram dopoldne priti iz središča Ljubljane v Maste, se mi zazdi, da je Ljubljana neizmerno velika. In če se vozim v Maribor, se mi zdi Slovenija velikanska dežela. Kako velik mora biti potem šele svet!

Potem sedem v Ford Probe. Takrat svet postane nevarno majhen!



Pa ne zato, ker bi bil Probe tako hiter avtomobil. Koliko hitrejših smo že imeli na testu! Razlog je povsem drugje. Glejte, Ford Probe prihaja iz ameriškega dela Forda. Amerika in njena politika nista najbolj naklonjeni japonski avtomobilski industriji, pa vseeno avtomobilске tovarne teh dveh držav z gledno sodelujejo. Ford Probe je, na primer, le preoblečena Mazda MX-6. Kako sta si tedaj Amerika in Japonska blizu.

In če rečem »le preoblečena«, natanko to tudi mislim. Podvozje, motor, pogon, da, celo oblika notranjosti (armaturne plošče) in (osvetljena) ključavnica vrat so povsem takšni, kot v Mazdah. In Probe niti ni več tako mlad avtomobil; ob začetku serijske izdelave (1988) je bila njegova oblika zelo futuristična, danes pa je to še dovolj svež coupe povsem nevpadljive oblike med sebi podobnimi avtomobili. In če ga dvakrat pogledate, si še vedno upate trditi, da ameriško-japonska kombi-

nacija ne more biti vseh Evropejcem?

Oblikovalci so torej z modelom Probe dobro predvideli prihodnost. Tam bolj proti zahodu se dobro kosa z Oplovinimi calibrami in Fiatovimi coupeji. Dvoma ni: nizek, obel, s parom dolgih vrat brez okenskega okvirja, z nizkima sedežema, s položnima šipama.

Takšen je Probe in takšen coupe mora biti. Prav, morda sta dvizna žarometa že malce

demode. Sta pa še vedno pozornost zbujujoča in aerodinamična trpi manj, kot bi si mislil. Tudi pri največjih hitrostih se piš vetra ne sliši nič bolj, kot če sta spuščena, in največja hitrost je v obeh primerih skoraj do pičice enaka.



# OBRAČUN

Če rečem, da je Probe coupe, si hkrati predstavljate tudi skromen prtlačnik. Pa ni tako. Sama (litrska) prostornina res ni tolikšna, da bi se je ustrašila kakšna družinsko naravnana limuzina podobnih zunanjih mer. Je

pa njegova oblika preprosta, skoraj skatlasta in zato tudi zelo uporabna, velika vrata nad njimi pa presenetljivo sploh niso težka. Edino, kar malce moti, je visok zadnji rob, saj se vrata odpirajo le do zgornjega roba zadnjih luči, ampak



prav zaradi vrat na zadku je probe pravzaprav kombicoupe, sem pa spada tudi (po polovici) deljivo naslonjalo zadnje klopi. Ni kaj, uporabno!

V tem avtu se dobro počutijo trije: voznik, sovoznik in prtljaga. No, saj ima štiri sedeže, ampak tisti par zadaj je le pomožen. Nobeden od prednjih sedežev ni ob zgibanju naslonjala hkrati tudi vzdolžno pomičen, kar ob (seveda) nizki strehi povzroča dodatne težave pri vstopanju tistemu, ki bi vseeno rad sedel zadaj. Potem pa, ko tisti, ki bi

### Ob zasuku ključa: zvok »šestaka«.

vseeno rad sedel zadaj, tam sedi, razmišlja, da bi dal glavo v naročje in kolena za vrat. Coupe, pač. Že po definiciji avtomobil za sebičneže. Seveda tistima, ki sedita spredaj, prav nič ne manjka. Sedita nizko, a dobro. Sedeža sta že na pogled nekaj posebnega, pri voznikovem pa se lahko s pomočjo elektrike zoži bočni naslon v spodnjem delu. Tako je njun bočni oprijem (čeprav le na naslonjalu) zelo dober,



za zelo postavnega moža pa je morda sedež celo preozek. Coupe, pač. Kako pa si predstavljate coupe z (dovolj) velikima zunanjsima ogledalom? Težko, kaj ne? Kljub takšni karoseriji pa je vidljivost naokrog zelo dobra, saj je probe skoraj krog in krog zastekljen. Te šipe nesramno vpijajo sončno energijo, ki se ji potem po robu postavlja učinkovita klimatska naprava. Toda ker je probe ameriški avtomobil, lahko zrak ob delovanju klime piha le skozi reže

### V probu se dobro počutijo trije: voznik sovoznik in prtljaga.

takšni tudi pri bolj prestižnih znamkah, pri probu pa vsi trije vsaj dobro brišejo). tanke štrleče kljuk(ice) za odpiranje vrat z notranje strani in samosvojih vrtljivih gumbov za nastavitev mikroklimat. Ford probe namreč ponuja še veliko drugih užitkov.

Ob zasuku ključa: zvok »šestaka«. Ne, štirivaljnik ne more tako lepo presti. Potem menjalnik: kratko, natančno, ravno prav trdo, skoraj popolno. In kombinacija obeh: več kot vzorna. Zaradi prožnega motorja je videti, kot da je menjalnik kratko izračunan, povrh pa se še rad vrti. Rdeče polje se na merilniku vrtljajev začne pri številki 7000 in ome-

jevalnika vžiga sploh ni. Zato velja pogosteje pogledati na merilnik vrtljajev, da bi motor ne zašel pregloboko v rdeče polje in si s tem krajšal življenjsko dobo. Takšno početje pri takšni prožnosti motorja sploh nima nobenega smisla.

Tudi s prenašanjem navora in moči na cesto ni nobenih težav. K temu v veliki meri pripomorejo tudi na mokrem odlične gume in seveda ustrezno podvozje. To je še udobno trdo in ima povsem športen značaj, saj ne dopušča nobenih limuzinskih vzdolžnih ali prečnih nagibanj. Volanski mehanizem je natančen, neposreden in zavore zelo dobre tudi pri večkratnem močnem zaporednem zaviranju. Ker sta gnani prednji kolesi, je treba potem, ko hitrost v ovinku narašča, volan dodajati, za popravljanje smeri pa lahko večji



**Motor: zmogljivosti, prožnost, zvok**

voznik uporabi tudi trik s kratkim pritiskom na pedal zavore, saj takrat nekoliko odnese zadek avtomobila. Vse skupaj dopušča hitro vožnjo tako na avtomobilskih cestah kot na cestah s krhkimi in ostrimi ovinki.

Sedaj je vse odvisno od vas. Če so vam coupeji všeč in če se vam izračun izide, je morda ravno probe tisti pravi. In naj vas tisti obračun med Ameriko in Japonsko prav nič ne moti. Saj ta prinese tudi dobre rezultate. Ford probe je gotovo eden od njih.

**VINKO KERNČ**

Foto: MATEJ DRUŽNIK



na armaturni plošči, ne pa tudi k nogam ali na prednjo šipo. Iz istega razloga se tudi ventilatorja, ki je sicer na prvi stopnji zelo zmogljiv, a hkrati tih, ne da izključiti. Zakaj? Vprašajte pri (ameriškem) Fordu! In če boste ravno govorili z njimi, jim prišepnite, da volanski obroč s svojo obliko prav nič ne pristoji probu nasploh. Sicer pa je to tudi vse, kar vas na probu lahko moti potem, ko ste se navadili škripajočih prednjih brisalnikov (saj so

**Armaturna plošča: zmes ameriškega in japonskega okusa**



**Prtljažnik: nad pričakovanji**



## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni - štirilaktni - V 60 stopinj - nameščen spredaj, prečna - vrtna in gib 84,50 x 74,20 mm - gibna prostornina 2497 kubikov - kompresija 9,2:1 - največja moč 119 kW (165 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,6 m/s - specifična moč 47,7 kW/liter (66,1 KM/liter) - največji navor 212 Nm pri 4800/min - ročni gred v 4 ležajih - 2 x 2 admični gredi v glavi (zobati jermen in zobniki) - 4 ventili za vsak valj - glava in blok iz lahke kovine - elektronski večlačkovni vbrizg in elektronski vzdig (nippon denso) - vodno hlajenje 7,5 litra - motorna olja 4,9 litra - akumulator 12 V, 58 Ah - alternator 90 A - uravnava ni katalizator.

**Prenos moči:** motor pogonja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I, 3,307; II, 1,833; III, 1,310; IV, 1,030; V, 0,795; vzratna 3,166; diferencial 4,390 - platišča 7J x 16 - gume 225/50 R 16 V michelin pilot SXI, kotalni obseg 1,90 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,7 km/h.

**Voz in obese:** kombicoupe - 3 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotno prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, kinematična večvaldska prema (par vzdolžnih in prečnih vodil), vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore - spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato levitvo, servo, 2,9 vrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4585 mm - širina 1773 mm - višina 1310 mm - medosna razdalja 2614 mm - kolotek spredaj 1510 mm, zadaj 1510 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajčni krog 10,9 m

**notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1480 mm - širina (kolenj) spredaj 1400 mm, zadaj 1410 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920 - 940 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednji sedež 900 - 1120 mm, zadnja klopa 760 - 520 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtljajnik (normno) 360/660/1000 l - posoda za gorivo 58,5 l

**Teže:** prazno vozilo 1280 kg - dovoljena skupna teža 1690 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 550 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 220 km/h - pospešek 0-100 km/h: 8,5 s - poraba goriva (ECE): 7,8/9,9/12,5 l - neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:**  
218 km/h (V. prestava)

### Pospeški:

0-60 km/h: 4,0 s  
0-80 km/h: 5,9 s  
0-100 km/h: 8,5 s  
0-120 km/h: 12,2 s  
0-140 km/h: 16,7 s  
0-160 km/h: 23,5 s  
1000 m z mesta:  
29,7 s (175 km/h)

### Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):  
31,2 s (173 km/h)  
1000 m od 40 km/h (V.):  
35,4 s (155 km/h)

### Zavorna pot:

od 150 km/h: 95,3 m  
od 100 km/h: 42,9 m

### Natančnost merilnika hitrosti:

**kazalec na resnično**

60	56,9 km/h
80	78,2 km/h
100	96,0 km/h
120	117,1 km/h

### Truš v notranjosti (dB):

**prestava III. IV. V.**

<b>hitrost</b>			
50 km/h	60	60	59
100 km/h	69	67	66
150 km/h	73	72	71
200 km/h	-	77	76
prosti tek		48	

### Poraba goriva:

Testno povprečje  
13,8 litra/100 km

## Cena

60.000 DEM  
(Summit Motors d.o.o)

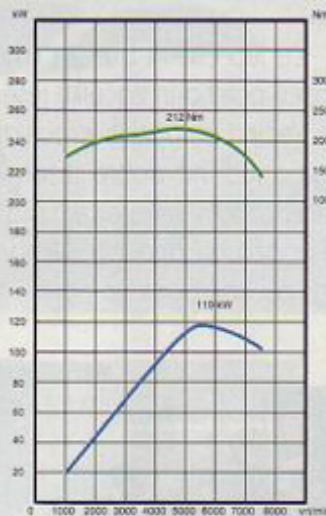


DIAGRAM MOTORJA

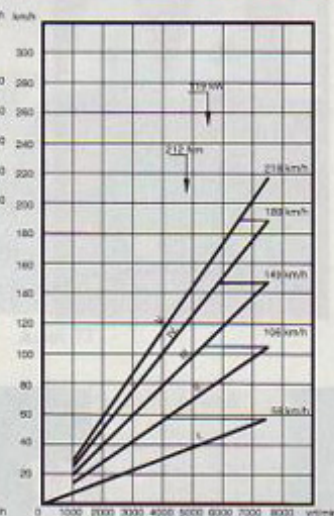


DIAGRAM MENJALNIKA

## Hvalimo

- Prožnost in zmogljivosti motorja
- Natančen menjalnik
- Lega na cesti
- Velikost in oblika prtljajnika
- Zavore

## Grajam

- Prostornost na zadnjih sedežih
- Glasna prednja brisalnika
- Visok rob prtljajnika
- Neenakomeren snop (štrih) dolgih žarometov

## Iz oči v oči

*Japonsko-ameriški je sicer lepega videza, tako izrazit športnik kot je videti, pa ni. Veliko veselja ponuja tudi uglajenost šestvaljnika, ki pa se zmore tudi zelo visoko zavrteti in tako način upravičiti nekaj športnosti, ki jo tako poudarja.*

Andrej Supčič

*Če pogledate na globus s prave strani, sta Japonska in Amerika blizu skupaj, Evropa pa ostaja nekje skrita. Na to pomislite, če pogledate na ta ford iz ameriško-japonske naveze. Vsaj oblikovno se mi zdi bližje okusu Američana kot okusu prebivalca Stare celine.*

Tjaša Smrčkar

*Japonsko-ameriška zveza že zaradi Hirošime ne more dobro delovati. Zato je tudi v primeru Mazde in Forda, ki sta se "zdržila" v ford probe, rešitev le zaslišna, predvsem pa varčevalna. Temu fordju, ki hoče biti športni coupe, manjka predvsem pristnost, ki jo takšna služba zahteva, zato se najbrž zanaša le na tiste kupce, ki jim oblika pomeni več kot vsebina. In tudi takšni so.*

Martin Česenj