

## Test

### FORD SCORPIO 2.0i 16V GHIA

Če bi zapisal, da je novi scorpio grd, bi dobil tri različne odzive. Eni bi soglašali: res je; ni gršega avtomobila od scorpija. Drugi bi bili jezni: kako lahko mislim kaj takšnega, ko pa je tako lep. Tretjim bi bilo povsem vseeno.

Če bi zapisal, da je novi scorpio lep, bi bila odziva verjetno le dva. Prvi bi z menoj soglašali: scorpio je lep. Drugim bi bilo vseeno.



zadek pravo nasprotje. Znanec se je pošalil, da je scorpio videti zelo zadovoljen, če ga pogledaš od spredaj. Maska hladilnika je oblikovana v nasmešek. Drugi, bolj pesimističen opazovalec bo prej opazil luči, ki kot žlostne oči zro nekam daleč naprej. Zadek je drugačen: človeško primerjavo je težko najti. Je pa nadvse eleganten, širok, zaobljen, v sredi prekinjen s tanko, s kromom obrobljeno rdečo črto in vižza, kot da je postavljen ne preozke gume. »Kot en bajsi, debeluhec s tankimi nogami,«



## LJUBEZEN NA DRUGI PO

Zato raje ne zapišem nič. Priznam pa, da sem bil pri prvi uradni fotografiji kar nekoliko v dvomih: tole je novi scorpio? Hm ja, no, prav, pa naj bo. Sedaj, ko sem (smo) se nanj že malce navadol(i), je drugače. Sodobna arhitektura postane še bolj vidna v dobrini črno-beli tehniki, navdušuje. Seveda: scorpio mora biti temne, umirjene barve, sploh pa ni nujno, da je takšen, umirjen, tudi lastnik oziroma voznik. Trdim, da kravata ni nujna. Scorpio namreč s svojo obliko v vsem prevladuje nad živo vsebinsko in tako so verjetno žeeli tudi tisti, ki so mu obliko vdahnili. In verjetno je scorpio edini osebni avtomobil, za katerim se mimošodoč ozirajo prav tako kot za supersportnimi coupéji ali kabrioleti, ali pa celo bolj. Če je to s strani klasično oblikovan avtomobil umirjenih potez, sta prednji del in





# GLED



je ugotovil prvošolček. Eden redkih avtomobilov, ki mu prav tako kot (pre)široke pristojijo tudi »ozke« gume.

Ford scorpio ni namenjen (le) gledanju. No, lepo je, če se ljudje ozirajo za njim, ampak večina lastnikov avtomobila veliko bolj ceni njegovo uporabnost. Scorpio ne toliko s svojimi merami kot z bogato opremo (ghia) in udobjem nasploh sili v višji avtomobilski razred. Poglejmo: daljinski upravljalnik, osrednje ključavnice z velikim dometom ima

tri gume: za odklepanje, zaklepanje (tudi za značilno fordovsko dvojno zaklepanje z dvojnim pritiskom na gumb) ter za odpiranje prtljažnika. Ta se po pritisku na gumb počasi in elegantno odpre. Tudi zunanjje vratne ključke so (skoraj neprijetno) mehke in zapiranje vseh karoserijskih pokrovov je brezhibno in tiho. Morda ni

najprimernejše zasnovan le pokrovček posode za gorivo; ta je pripet na plastično vrvico in pri polnjaju z gorivom kondenzirani bencinski hlapi, združeni v kapljice, polzijo po blatniku. In puščajo vtis malomarnosti voznika.

Motor testnega scorpia spada v sredino »bencinske« ponudbe. Dvolitrski štirivaljnik s šestnajstimi ventili je solidno zmogljiv, ko gre za podatke o navoru in moči, v praksi pa se spet izkaže kot tipičen Fordov izdelek: navor je dovolj velik po celem delovnem področju, da je vožnja lahko umirjena in kultivirana, in čeprav ni eksploziven, se razmeroma rad vrti tudi v višjih prestavah, to pa spet pomenti velike potovalne hitrosti in veliko končno hitrost. Kljub umirjenemu značaju motorja in avtomobila v celem doseže scorpio največjo hitrost v peti prestavi takrat, ko je kazalec na merilniku vrtljavje že v rdečem polju, ki se začne pri številki 6500. Petstopenjski

*Maska hladilnika je oblikovana v nasmešek.*



menjalnik, ki je nameščen za motorjem, je torej razmeroma kratko izračunan in povsem klasično zasnovan: z neposredno četrtto prestavo (razmerje 1:1) in s podaljšano peto prestavo. Gibi prestavne ročice so mehki, natančni in le za spoz-

Manj opazna kot zunanjost, pa vseeno sodobna, je scorpiova notranjost. Armaturna plošča je na pogled malce kicasta, a z dovolj razumljivimi in velikimi merilniki, vključno z analogno uro, ter vzvodi za nastavitev mikroklima.



Prijetna armaturna plošča: dobro izkorisčena



Bencinske kapljice puščajo vis malomarnosti voznika.

nanje predolgi, udobno vožnjo in odlično vodljivost pa omogoča tudi zelo neposreden, natančen, trdo servovojačan vojniški mehanizem.

Sodobno je tudi scorpiovo podvozje. Vsa štiri kolesa so posamično obešena, na obeh premah sta stabilizatorja, ki preprečuje nagibanja v ovinkih. Nasproti je podvozje nekoliko trdo, a kljub takšnemu značaju mehko požira luknje, lega na cesti pa je dolgo neutralna. Nekaj tudi temu prispeva tudi elektronski nadzor nad zdrsnim gnanjem, torej zadnjih koles, saj ti v skrajnih primerih sicer lahko odpovesta poslušnost. Bežanje zadka je takrat lahko tudi usodno, elektronika pa z odvzemanjem plina, ki ga je moč dobro občutiti na pedalu za plin, takšno nevarnost zmanjšuje. Dobro poldrugotono težak avtomobil po zasluzi zmogljivih zavor in ob pomoči zavornega ABS dobro zavira ne glede na razmere, vse skušaj pa dokazuje, da je scorpio dobro zasnovan avtomobil.

Oprema ghia pomeni med drugim tudi z lesom obloženi dve tretjini armaturne plošče, letvice na vratih in podnožje prestavne ročice, klimatsko napravo z deljivim delovanjem, po tretjini deljivo zadnjem klop (kljub klasično limuzinski zasnovi), potovalni računalnik in električen pomik vseh bočnih šip, v testnem scorpiu pa elektrika streže tudi nastaviti prednjih sedežev. Voznikov sedež ima še možnost vstavitve treh spominov, pred sovoznikom pa je kljub dvema zračnim vrečama še pojavljalo velik predal. Nasproti je v scorpiu predalov in prostora za odlaganje drobnarji dovoljen, med sedežema pa je se pokrit prostor za deset zvočnih kaset. Udobje je tako zagotovljeno, saj je volanski obroč prijetno debel, a žal (pri tej opremi) ne usnjen, prednja sedeža sta več kot dovolj bočno oprijemljiva in udobna, a žal (pri tej notranji prostornosti) s premajhnim vzdolžnim pomikom. Zaradi skopodemerjenega pros-

tora med sedežem in vratoma sta stikali za nastavitev sedežev dosegljivi šele z nekaj truda. Kljub vsemu je v scorpiu dovolj prostora za pet ljudi in njihovo prtljago in tudi daljše vožnje niso utrujajoče.

Nikakor pa ne morem mimo tistega. O lepoti namreč. Potem ko sem scorpija pogledal še enkrat, pa še enkrat... No, sedaj mi je všeč. Ljubezen na drugi pogled, pač. Tudi to se dogaja. Ampak baje dlje traja.

VINKO KERN

Foto: MATEJ DRUŽNIK



Prostoren prtljažnik: različne kombinacije

Opazno nazaj pomaknjen štirivaljnik: dovolj navora



# FORD SCORPIO 2.0i 16V GHIA

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni - štiritaktni - vrstni - nameščen spredaj, vzdolžno - vrlina in gib: 86,0 x 86,0 mm - gibna prostornina 1998 kubikov - kompresija 9,8:1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 6300/min - srednja hitrost bata pri največji moči 18,1 m/s - specifična moč 50,1 kW/liter (68,1 KM/liter) - največji navor 175 Nm pri 4200/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - 4 ventili za vsak valj - glavo iz lakte kovine - elektronski veččrkveni vibrizg in elektronski vzbog (ford) - vodno hlajenje 6,6 litra - motorno olje 4,25 litra - akumulator 12 V, 58 Ah - alternator 90 A - uravnavavanje katalizator

**Prenos moći:** motor poganja zadnji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I: 3,610; II: 2,080; III: 1,360; IV: 1,000; V: 0,820; vzvratna 3,260; diferencial 4,270 - elektronski nadzor nad založom gnatnih koles - platišča 6x15 - gume 195/65 VR 15 (bridgeStone Firehawk 880), kotalni obseg 1,91 m - hitrost v V. prestavni pri 1000/min 32,7 km/h

**Voz in obese:** limuzina - 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotno prečna vodiča, stabilizator - zadaj posamični obesi, trikotna poševna vodiča, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (znotraj hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, mehanska ročna zavora na zadnjem kolesu (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,9 zavrtljajo od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanj:** dolžina 4825 mm - širina 1760 mm - višina 1402 mm - medasna razdalja 2770 mm - kolotek spredaj 1478 mm, zadaj 1495 mm - najmanjša razdalja od tal 120 mm - rajndi krog 11,3 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjalca) 1710 mm - širina (komolci) spredaj 1460 mm, zadaj 1450 mm - višina (nad sedežem) spredaj 920-970 mm, zadaj 840 mm - vzdolžnica prednji sedež 920-1100 mm, zadnja klop 950-750 mm - premier volanskega obroča 380 mm - prtičnik (normno) 465/835/1350 l - posoda za gorivo 70 l

**Teža:** prazno vozilo 1647 kg - dovoljena skupna teža 2035 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 1375 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obležba strehe 75 kg

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 207 km/h - pospešek 0-100 km/h: 11,1 s - poraba goriva (ECE): 6,7/8,3/11,8 l - neosvinčenega bencina super na 100 km



## Naše meritve

**Največja hitrost:** 210 km/h (V. prestava)

## Pospeški:

0-60 km/h	5,0 s
0-80 km/h	7,8 s
0-100 km/h	11,5 s
0-120 km/h	16,6 s
0-140 km/h	23,6 s
1000 m z mesta:	
	33,0 s (158 km/h)

## Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.):	37,0 s (148 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	43,1 s (124 km/h)

## Zavorna pot:

od 150 km/h:	95,8 m
od 100 km/h:	42,4 m

## Natančnost menjalnika hitrosti:

### kazalec na resnično

60	56,6 km/h
80	78,2 km/h
100	96,3 km/h
120	118,9 km/h

## Trušč v notranjosti (dB):

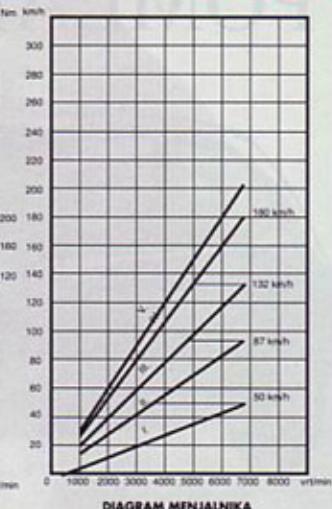
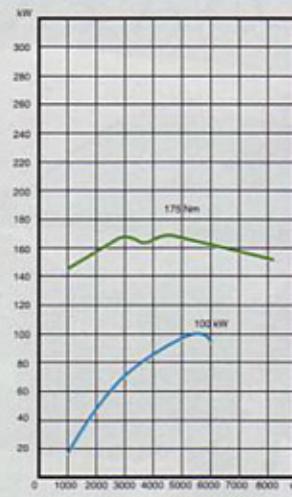
	III	IV	V
50 km/h	58	57	56
100 km/h	68	65	63
150 km/h	-	71	70
prosti tek			44

## Poraba goriva: testno povprečje

15,0 litra/100 km

## Cena

DEM 72.245  
(Summit motors, Ljubljana)



## Hvalimo

- oblika
- bogata oprema
- zapiranje vrat
- hitro in učinkovito gretje
- domet sprožila daljinske ključavnice
- zmogljivosti in poraba motorja

## Grajamo

- vzdolžni pomik prednjih sedežev
- nekoliko utesnjena notranjost
- namestitve stikala varnostnih utripalk

## Iz oči v oči

Od spredaj precej nenavaden, ampak šarmantan, in od zadaj čisto ameriški, je scorpio spet eden izmed tistih evropskih modelov te znamke, ki se ga je treba na pogled privaditi. Vse drugo je tako kot vselej pri največjih fordih: konfekcijsko ugodno.

Martin Česenj

Na prvih tovarniških posnetkih je bil obupno nesimpatičen avtomobil, ko pa ga sprejmeš kot dejstvo in ne kot oblikovalski poskus, iz grdega račka do neke mere postane lep in predvsem (ameriško) eleganten labod. Ni poceni, za denar, ki ga zanj porabilte, dobite precej, v tem primeru celo nekaj ekstravagance.

Andrej Šupé

Še danes se na omembo forda scorpija spomnijm, kako me je daljnega leta 1987 neki gospod debeli dve urij čakal v takem avtu, da bi mi ponudil prevoz. Povabilo sem takrat zavrnila, čeprav je bil scorpio v primerjavi z mojo »boljšo« res nekaj čudovitega. Leta so minila, tisti gospod lovi lastno mladost s tem, da vozi novejše modele avtomobilov in deklet, tokratni scorpio pa se ne more primerjati s tistim. Ne le zaradi nove letnica, pomembnejši so spomnji.

Nada Popov Trifunović