

Ford scorio ghia 4x4

Fordissimo!

Vprašanje je: kaj ni v osnovni ceni?

Tokrat nam je nebo odreklo naklonjenost: s snegom pod kolesi je postreglo le prvi in zadnji dan preskušnje forda scoria 4x4. Vmes pa tri tedne nič. Sonce! Kopni! Suhe ceste!

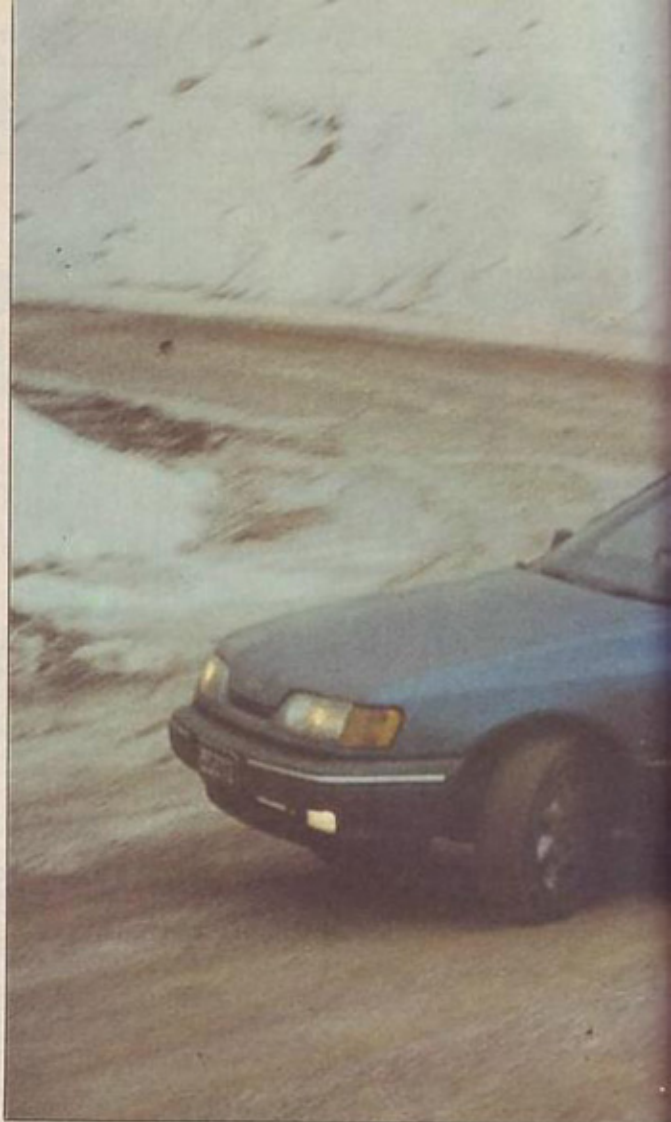
Gnani štirikolesje smo zato trpinčili v kamnolomu. Potem smo avtomobil vrnili v Salzburg. In zagazili v sneg do pasu.



dražjimi paketi opreme) in motorja.

Vse do zdaj so mu namreč vgrajevali najzdatnejši motorni agregat, ki so ga imeli na voljo za pogon osebnih vozil – in takšnega smo dobili tudi s testnim avtom vred. To je že dobro znani šestvaljni V-oblike, opremljen z Boschovim L-jetronicom, torej z elektronskim vbrizgavanjem goriva, ki so ga razdelili v dva ločena sistema, za vsako vrsto valjev po enega. To pomeni tudi dva sesalna razdelilnika, dve dušilni loputi in dva merilnika za zračni pretok. Posebej plemenit dodatek pa je EEC IV (kar je kratica za elektronski vžig, že četrti po vrsti, če štejejo razvojne faze), ki je v bistvu računalnik za usklajevanje vžigalnega in polnilnega sistema, ne glede na možne okoliščine delovanja. Zoper morebitne okvare so mu namenili zasilni program, da človek na račun zamotane tehnike ne pripelja čiči domov. Motor v celem ni ravno ljubitelj visokih vrtljajev (do dovoljene številke 5800 na merilniku se odziva prijazno, čezno pa vse bolj robato in hrupno, a ga v opozorilno oziroma preprovedano polje tudi ni potrebe siliti), učinkuje pa prestižno, uglajeno, po prožnosti in nasploh zmogljivo, obenem pa žejno. Ušesom prija zaradi polnega in suverenelega zvoka, vozniku v celem pa zaradi občutka zanesljivosti, ki ga pri tem motorju ni mogoče prezreti.

A so se fordovci temu motorju prav na zadnje lanskoletne dni odrekli in ga nadome-



stili s praktično enakim a na novo obdelanim šestvaljnikom. Na račun daljših batnih gibov so pridobili nekaj več kot sto dodatnih kubikov gibne prostornine, pomladitev pa je prispevala tudi k še ugodnejšemu navoru. Na pamet rečeno in ne da bi ta novi izdelek preskusili, gre verjeti za še lahkotnejše »dihanje« motorja ob najrazličnejših voznikovih zahtevah, čeprav je največja moč ostala nespremenjena: 110 kW oziroma 150 KM pri 5700 (prej pri 5800) vrtljajih v minuti.

Kakorkoli že, testni scorio 4x4 je imel pod oblim prednjim pokrovom še prejšnji motor in pri tem naj tale zapis ostane.

Štirikolesna pogonska zasnova pomeni – natanko tako kot pri enako gnani različici sierra – naslednjo pot motorne moči: najprej do sredinskega diferenciala s planetnimi zobniki in viskozno sklopko (sistem ferguson), kjer se mo-

torni navor razdeli v razmerju 34 : 36 med prednji in zadnji kolesi. Zavoljo tega razdelilnika motorne moči je kardanska

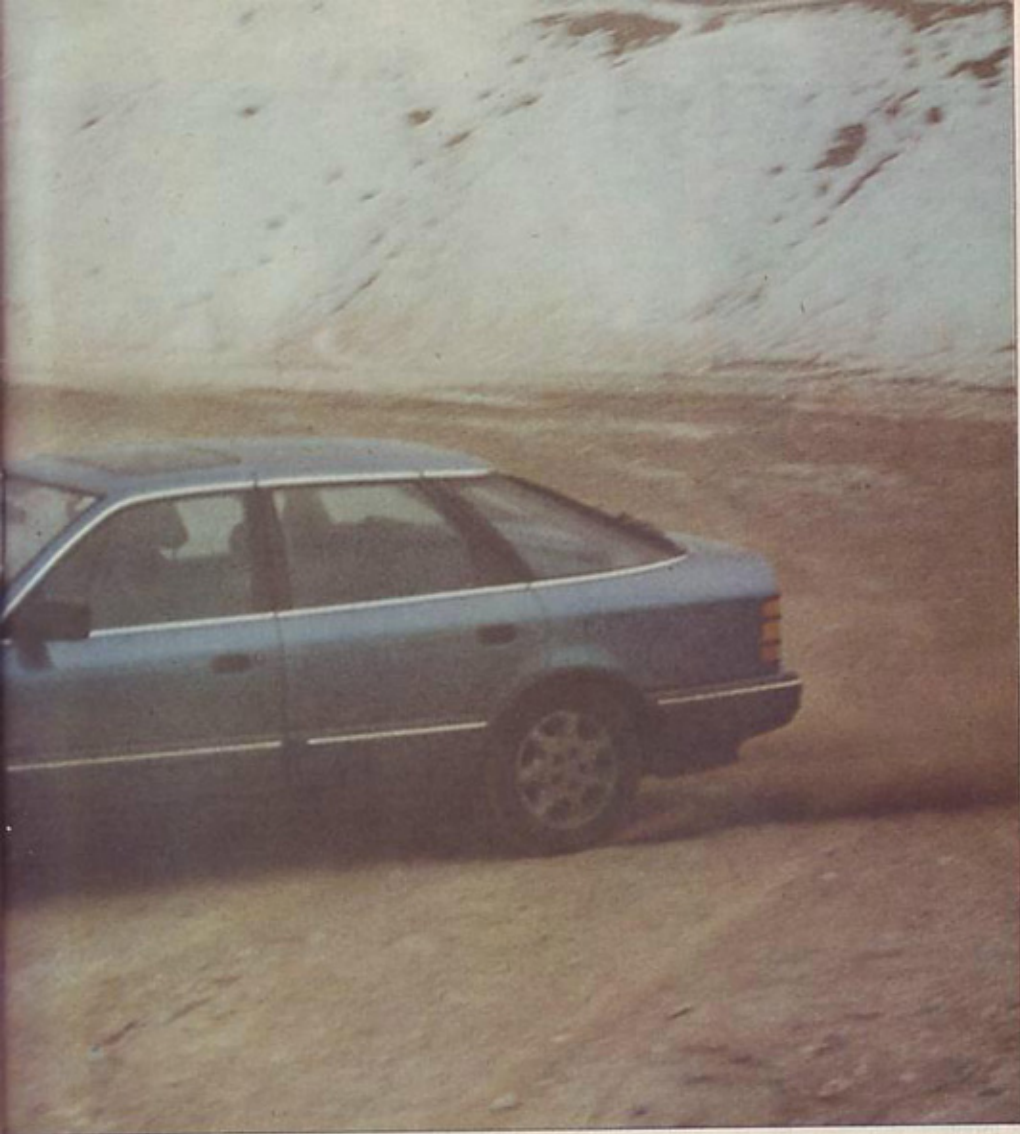
Motor: preskušeni in uglajeni šestvaljni, poslej na novo obdelani



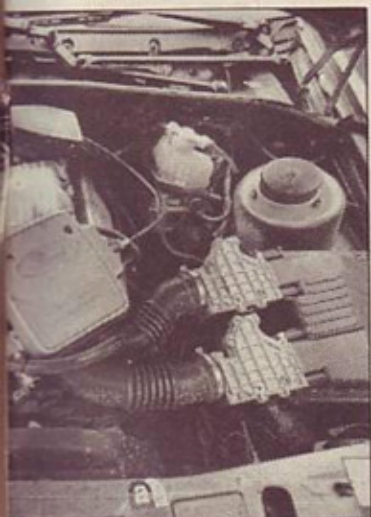
Zamujena priložnost? Ne, to ne! Navsezadnje je tudi ta ford ustvarjen za celoletno uporabo, pa so lastnosti štirikolesnega pogona dovolj opazne tudi na čvrstih tleh. Je pa jasno, da zmorejo tako zasnovani avtomobili postreči z dodatno porcijo užitek, če so tla pod njimi zimsko zahtevna in takšnih je bilo tokrat le za pičlo pokušino.

Moderne zasnove 4x4 so izbruhnile z Audijevim quattrom in z željami po športnih dosežkih. Zdaj je štirikolesni pogon že skorajda modna konfekcija, ki se jo ogibajo le še redke avtomobilske hiše in je vse pogostejše na voljo tudi v vsakdanjih avtomobilskih kategorijah. Napredek je voznike olajšal za vsakršno dodatno delo, je pa vseeno prav, če vedo, kako te reči delujejo. Saj drugače jih še docela izkoristiti ne bi utegnili.

Ford scorio 4x4 je nastal pred poldrugim letom in je ob enako zasnovani sierra 4x4 že drugi model evropskega forda, ki se ponaša s štirikolesnim pogonom. Pri tem namerano ne štejem dirkaškega dvo sedežnika RS 200, ki so ga krojili predvsem zaradi rallyjev pa je zato tudi izdelana serija vozil številčno zelo pičila. Torej se je scorio 4x4 povzpел na vrh prodajnega programa, ne le zaradi zasnove same, ampak tudi na račun opreme (na voljo je le z boljšimi in hkrati



gred, ki sega k zadnjemu diferencialu, krajša od takšne gredi pri običajnem, samo z zadnjim pogonom opremljenim scorpionom. Obenem pa sodi pri različici 4x4 k serijskim dodatkom tudi viskozna zapora



med zadnjimi kolesi. Obe viskozni sklopki (oziroma zapori) zelo hitro in povsem samodejno preprečujeta vsakršno zdrsanje gnanih koles in skrbita za to, da se moč sproti prenaša na tista kolesa, ki imajo pod seboj zanesljivejšo oporo. Prednji kolesi prejmeta motorno moč z dodatno in vstran nameščeno gredjo, ki jo s sredinskim diferencialom povezuje veriga. Tudi pri scorpionu so morali – tako kot že pri sierru – pogonsko vez med prednjima kolesoma speljati skozi oljno kad motorja.

Kdor se ne sklani k avtomobilskemu trebuhu zve to, da vozi štirikolesno gnani ford scorio le iz napisa na zadku. Kajti v voznikem kokpitu je vse tako kot običajno in po opremi enako založeni različici s samo zadnjim pogonom. Razlika med obema scorpionoma se pokaže pravzaprav šele med zahtevnejšo vožnjo: na čvrstih tleh z navzgor premaknjeno hitrostno mejo za ostro vožene ovinke ter z zelo temeljitim vztrajanjem v ravni smeri, na spolzki podlagi pa s prepričljivostjo med speljavanji in z zelo varno lego na cesti – seveda znotraj fizikalnih zakonitosti.

Scorio 4x4 je svoji zasnovi primerno skoraj nevtralen avtomobil. Ta lastnost se skazi šele med zelo hitrim vijuganjem, ki prisili voznika v premišljeno skladnost gibov na volanu ter zavorah in plinu. Nos vozila začne v takšnih okoliščinah namigovati na samo prednji, zadek istega avta pa na samo zadnji pogon. Torej je z volanom potrebno ravnati tako kot pri prednjem, s plinom pa tako kot pri zadnjem pogonu. Kdor zna volan pravočasno dodajati in ga ni strah tudi v navidez nevarnih trenutkih brez oklevanja pritisniti na plin, bo zmogel scorio 4x4 zelo hitro voziti tudi skozi spolzke ovinke. Pri tem zavor skorajda ne bo uporabljal, če pa že, je zavorni sistem opremljen z dodatkom ABS, ki zgladno sodeluje z viskozna zapora iz tozda »pogon«. Tako ostajajo edine zoprnejše





Za voznika: vse tako kot pri dvokolesnem pogonu

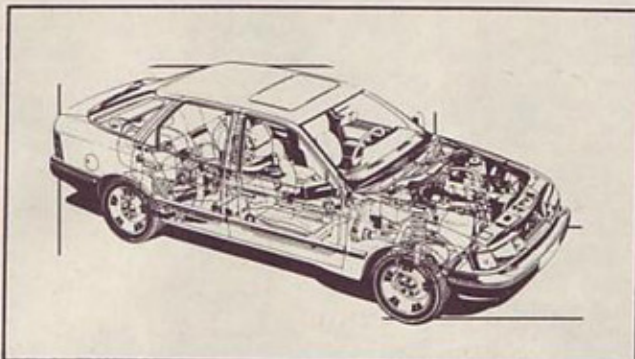


Zadnja klop: udobje s pritiskom na gumb

lastnosti takšne vožnje razmeroma bohotne zunanje mere scorpia in razmeroma velika teža tega vozila. To pomeni, da vam utegne med drvenji po ozkih poteh zmanjkovati bočnega prostora, med željeno hitrimi ustavljanji pa – zaradi vztrajnostne mase – dovolj praznine pred avtomobilskim nosom.

Zaradi zimske obutve scorpia 4x4 nismo gnali hitreje od resničnih 190 kilometrov na uro (tovarna obljublja največjo hitrost 203 km na uro, testniki, ki so ta avto vozili z običajnimi nizkopresečnimi gumami pa so izmerili še za nekaj km na uro ugodnejši rezultat), pospeševali pa smo – na kopnih in suhih tleh – takole: z mesta do hitrosti 80 km na uro v 6,8 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 9,5 sekunde, do 120 km na uro v 13,7 sekunde, do hitrosti 140 km na uro v 19,6 sekunde in do hitrosti 160 km na uro v 27,8 sekunde. V primerjavi z dvokolesno gnanim scorpium 2,8i ghia (Am, 1985/27), je bil primerek 4x4 sprva živahnejši (na račun odločnejšega odziva od tal), potem pa malce zamudnejši – seveda na račun večje teže in zamotnejšega prenosa moči. K istemu vzroku sodi tudi povprečna dosežena poraba goriva: 14,1 litra na 100 km, kar je za podrgni liter več kot pri enakem scorpium brez »4x4«.

Večja poraba in za približno četrtino višja cena vozila je pač običajna davščina za zanesljivo vožnjo, ki jo zagotavlja moč na vsa štiri kolesa hkrati. Zanesljiv, predvsem pa temeljito opremljen pa je scorpium ghia 4x4 tudi pri rečeh, ki ne sodijo k poglavju motor in prenos moči. Naštetjem najpogostejše opremo: električno vodljiva stekla v vratih, sredinska ključavnica, štirje zglavni-



Scorpio 4x4: sistem ferguson

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V-oblike (60°) – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib 93,02 x 68,50 mm – gibna prostornina 2792 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5800/min – največji navor 219 Nm (22,3 kpm) pri 3000/min – ročna gred v 4 ležajih – sredinska odmična gred (zobniki) – elektronsko vbrzganje goriva (bosch L-jetronic), s samodejnim zapiranjem dotka goriva ob odvzemu plinu – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah – alternator 1260 W – elektronski vžig

Prenos moči: motor spredaj poganja vsa štiri kolesa (sistem ferguson) – enokolutna suha sklopka – sredinski diferencial z viskozno sklopko – zadnji diferencial z viskozno zaporo – petstopenjski menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I, 3,36; II, 1,81; III, 1,26; IV, 1,00; V, 0,825; vzvratna 3,37; diferencial 3,62 – platišča 6J x 15 – gume (testni avto) 195/65 R 15 (good-year M+S)

Voz in obese: kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samo-

nosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, štirikratne kolutne, spredaj posebej hlajene, ABS, servomehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, servo, prestava 12,4:1, 2,7 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,669 m – širina 1,766 m – višina 1,435 m – medosna razdalja 2,765 m – kolotek spredaj 1,477 m, zadaj 1,478 m – rajdni krog 11,0 m – teža praznega vozila 1385 kg – dovoljena skupna teža 1900 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1600 kg, brez zavore 750 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 440/833/1350 litrov – posoda za gorivo 70 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 203 km na uro – pospešek 0 – 100 km na uro: 9,9 s – poraba goriva (ECE): 7,7/9,8,15,9 litra bencina super na 100 km

ki, po višini nastavljiv voznikov sedež, napihljivo odebiljivi prednji naslonjali, električno pomični zadnji naslonjali, vzdolžno in po višini nastavljiv volanski obroč, električno ogrevani prednja in zadnja šipa, kombijevo in po tretjim zložitljiva zadnja klop, vsi potrebni merilniki, testna plošča, zunanji termometer z opozorilnima lučkama in številčnico, ura in štoperica, sedemdesetlitrski posoda za gorivo, skrbno obdelana notranjost v cellem in tako dalje, in tako dalje.

Ford scorpium ni ravno rekorder, ko gre za aerodinamiko, je pa s $C_w=0,33$ še vedno dovolj temeljito naklonjen rezanju zraka. To prispeva k slišnemu delu celotnega udobja, žal pa tudi k malce slabši vidljivosti nazaj in k hitro umazanim bočnim šipam. Seveda to moti pretežno le voznika, potniki, ki imajo v tej kombijevski limuzini prostora na pretek, pa se nad scorpium skorajda nimajo pravice pritoževati. Ni vzroka za to!



Ford scorpium ghia 4x4 je, vštveš odlično pogonsko zasnovano, moderen avtomobil za zahtevnejše voznike in sopotnike. Robotim vožnjam naklonjeno podvozje ni prav nič skvarilo scorpiumovega osnovnega značaja: da zna biti zelo udoben potovalnik višjega razreda, v katerem niti glasnejši motorni vrtljaji z bočnim drsenjem vred ne zmorejo pokvariti Beethovnovnega fortissima, če je ta ravno na radijskem sporedu.

Scorpium ghia 4x4 – pravim – pa je fordissimo: najmenitnejši evropski ford ta hip. Kupite ga, če zmorete!

MARTIN ČESENJ
foto: MARJAN ZAPLATIL