

Test:

FORD SCORPIO TURNIER 2,9 GHIA

DOBRA ŠOLA

Povsem odveč je bilo pričakovati, da bo ameriški ford taurus wagon zmagel zadovoljiti ves svet. Evropa je, že od nekdaj granade naprej, hotela svoj višjerazredni kombijevski ford. In ga je – jeseni lani na ogled, spomladi letos pa na ceste – tudi dobila: ford scorio turnier. Bolje pozno kot nikoli!

Zamuda je bila res precejšnja, saj je scorio – kot kombi-limuzina – na svetu že od leta 1985, kot limuzina s klasičnim zadkom pa od leta 1990. Prav limuzinsko različico so uporabljali tudi za osnovo turnierja, zato je ta za 75 milimetrov daljši kot »originalni« scorio. In ker so v isti sapi s predstavivijo turnierja tehniško in stilistično (hkrati pa tudi z novimi oznakami, namenjenimi paketom opreme) pomladili vse scorie po vrsti, novi kombi glede mode prav nič ne zaostaja za tekmeci, ob katere se je postavil. Mednje pa štejejo: mercedes-benz TE, opel omega caravan, audi 100 avant, BMW »5« touring, volvo 940 kombi, citroën XM break, pa tudi VW passat variant in tako naprej.

Priznam: sveža kombijevska podoba fordu scoriu, ki so se ga oči morebiti že malce preobjedle, dobro dene. Nos tega vozila je navsezadnje tisti, po katerem se zgledejuje vsi evropski fordi zadnjih let; bokoma tudi ni moč ničesar očitati; streha je daljša in spodobno ravna; in zasteklitev zadka so spretno »razbili« s strešnim opornikom C (tretjim po vrsti, štetem od spredaj proti zadku). Ta opornik je – zavoljo ukazov od že prej znane karoserijske oblike – tudi dovolj poševen, da vzporednost z obrobo zadnjih vrat ni preveč geometrijsko očitna. Zadnja vrata pa so dovolj zaobljeno obrobljena in »pritisnjena« ob karoserijo, da so se otesla kombijevske vsakdanjosti. Njihova oblost gre predvsem na račun zaokrožene in na robovih elegantno zatemnjene zastekljenosti, k ličnosti pa pripomore tudi v steklo vdet zadnji

brislalnik z brizgalko vred.

Zadnje luči so zaradi širine tamkajšnjih vrat seveda ožje kot pri drugih scorpiovih različicah, vrata sama po sebi pa zmorejo biti zgled uslužnosti do tistega, ki jih uporablja: dvigniti jih je moč z lahkoto in dovolj visoko, premorejo (notranji) ročaj za zapiranje (da si človek ne umaže rok), segajo pa skoraj čez vso širino zadka in povsem do odbijača, zato je prtljažnik tega avtomobila tudi v polni meri dosegljiv. Tudi

praznina v njem je občudovanja vredna: upošteva po tretjini ali v celoti zložitivo zadnje klop meri od 550 do 1600 litrov, pri čemer sme obežba vozila preseči poltonsko težo. Kdor ne preze temeljitih notranjih oblog zadka in zložitivne rolete zoper odvečne poglede vanj, takoj prizna: čeprav je scorio turnier po karoserijski obliki kombi, ostaja po vsebini predvsem udobna potovalna limuzina. To pa hoče dokazovati tudi s skladno zunanjo podobo, ne glede na razmeroma veliki dolžino in širino vozila ter – tako kot pri testnem avtu, z opremo – ghia – z že pričvrščenima prtljažnima nosilcema na strehi.

Limuzinska je seveda celotna notranjost tega turnierja: s širimi zglavniki in petimi (spredaj nastavljivimi) varnostnimi pasovi,





Scorpio turnier kot limuzina: na novo obdelana armaturna plošča, žlahten les, temeljita sedeža in dobra obdelava

s po višini nastavljivim volanskim obročem, z elektrificiranimi ključavnicami, zunanjsima ogledalom, stekli vrat in pomično streho, z ogrevanima prednjo in zadnjo šipo ter z ravno toliko lesenih oblog, da ji spogledovanja z imenitnostjo ni mogoče odreči. Prednja sedeža sta na pogled čudno zveržena, je pa res, da nista namenjena ogledovanju, ampak sedenju, temu pa dobro postrežeta. Za malce prenizki naslonjali se odkupita s preprostima, ampak učinkovitima zračnima tlačilkama, s katerima je moč natančno podpreti hrbtenična vretenca, hkrati pa sta sedeža tudi nasploh dovolj nastavljiva, da za sproščenost, ergonomičnost in dobro počutje ni težav.

Komolčna opora med njima je tudi predal za glasbene kasete, s predali (za drobnarije) v tem avtu tudi sicer ni stiske in le pe-

pelnik (tik pred prestavno ročico) je praktično nedosegljiv.

Volanski obroč je razmeroma majhen in debel, s štirimi čokati prečkami, s povsem klasičnim sprožilom troblje na sredini (pa še brez zračne vreče) in s tako neposredno uravnanim servoojčevalnikom, da je sukanje pa celo nerazumljivo okorno in se ga je treba posebej privaditi.

Zadnja klop sodi k limuzinski klasiki: vštevši ugoden dostop, dovolj kolenskega prostora in dovolj višine pod stropom, da dva ali trije sopotniki dobro sedijo, četudi vožnja časovno ni kratka. In ker je tudi scorpiova miklima — kljub nerodnim okroglim ravnalnikom — dokaj natančno nastavljiva, ostaja počutje

(tudi) po tej plati v okviru višjih evropsko-fordovskih manir.

Motor v nosu testnega avtomobila je bil 2,9-litrski šestvaljni kotom med glavama, s sredinsko odmično gredjo in s po dvema ventiloma nad vsakim valjem. Motorju streže Boschova elektronika, srednja hitrost posamičnega bata oznanja miren in zanesljiv značaj, gibi so kratki in na ugoden navor (s končnimi 228 Nm) se je moč zanesti v območju od dobrih 1000 do skoraj 5000 vrtljajev v minuti. Zato se temu agregatu, ki se vselej sproti oglasi in obnaša tako, kot se za šestvaljni spodobi, štiristopenjska avtomatika v menjalniku odlično poda. Uravnana je tako, da – ob kick-downu – pretika v drugo in tretjo prestavo že pri 5200, v četrto pa pri 5500 vrtljajih v minuti, kar je vsakič prej od tistega, kar napoveduje rdeče polje na merilniku vrtljajev, ki se začne pri številki 5750. Jasno: takšna prizanesljivost motorju kvečjemu koristi, škoditi mu že ne more, njegove zmogljivosti v celoti pa so tudi tolikšne, da ga ni potrebno isticati kot zadnjo kapljo soka iz že povsem ožete limone. Fordovi šestvaljniki si vrtljajsko zmernost lahko že od nekaj privoščijo!

Povrh tega so elektronizirani avtomatiki v menjalniku (tovarniška oznaka zanj je A4LDE), pritačnili tudi »zimski« program, zoper težave s prenosom moči na spolzko vozišče, zmore pa omejenjena elektronika tudi druge zvižaje: od premostitve med 3. in 4. prestavo, do nadzora hidravličnega pretikanja prvih treh prestav.

Elektronika služi tudi volanu, s hitrosti prilagodljivo servoojačevalno jakostjo, ampak kot že rečeno, ta ni vselej in za vsak stil vožnje enako razveseljiva, znatno bolj všeč pa so vozniku zavore: s štirimi koluti, z ABS in z dovolj trpežnosti za večkratno ostro



ustavljanje ne ravno majhne teže vozila.

Kombijevski namembnosti so morali prilagoditi predvsem scorpiovo zadnjo premo: zavoljo prtljažnega dna so jo morali »razkreciti« in znižati, hkrati pa ojačati njena poševna vodila. Blažilniki ob vseh štirih kolesih so plinski, zadnja dva pa so hkrati opremljeni tudi s samodejnim prilagajanjem višine vozila od tal. Na ta račun povečano trdost blaženja je moč začutiti le ob povsem praznem zadku tega scorpia, že ob treh osebah v avtu, ali ob nekajkilogramski obtežbi prtljažnika pa se limuzinsko scorpiovsko vzmetno udobje vrne v skoraj polni meri. Tudi na ovinkih, celo zelo ostro voženih, ostaja scorpio uglajen avtomobil: spretno skriva klasičen pogon na zadnji kolesi, le redkokdaj zahteva odzemanje volana in (skoraj) vedno dokazuje, da je izrazito li-

Prtljažnik: z velikim izrezom, z veliko in povečljivo prostornostjo ter z roletno zoper odvečne poglede



Del našega testa je tokrat posnela – predvsem zaradi zanimanja za merilno napravo, – tudi TV Slovenija



muzinskega porekla: najsi gre za končne zmogljivosti, za udobje, za potovalnost, ali za od zunaj vidni prestiž.

•••

Ford scorpio turnier 2,9 ghia je (tudi na račun bogate opreme) rezultat dobre

in že dolgo utečene fordovske šole: z izbrušenim značajem (kombi-)limuzinskega scorpia in že zdavnaj (pri granadi) preskušene uporabnosti à la turnier. Zato mu na turnirju kombijev istega avtomobilskega razreda – kljub omenjeni zamudi – dobro kaže.

*Tekst: Martin Česenj
Foto: Srđan Živulović*

 **Kaposi**
Avtohiša Kaposi Ljubljana, Celovška 206, zastopstvo Ford
Kompleten program Fordovih vozil!

Najnižje cene, najkrajši dobavni roki!
Telefon: 061/192-007

Tehnični podatki

Motor: šestvaljni – štiritaktni – V 60°
– nameščen spredaj vzdolžno – vrtna
in gib 93,00 x 72,00 mm – gibna prostora-
nina 2935 kubikov – kompresija 9,5:1
– največja moč 107 kW (145 KM) pri
5500/min – srednja hitrost bata pri naj-
večji moči 13,2 m/s – specifična moč
36,5 kW/liter (49,4 KM/liter) – največji
navar 228 Nm pri 3000/min – ročična
gred v 4 ležajih – sredinska odmična
gred (veriga) – 2 ventila za vsak valj
– glava in blok iz sive litine – elektronsko
vbrzgovanje goriva in vžig (bosch LE-
jetronic) – vodno hlajenje, 8,5 litra
– motorno olje 4,3 litra – akumulator 12
V, 58 Ah – alternator 1260 W – uravna-
vani izpušni katalizator.

Prenos moči: motor spredaj poganja
zadnji kolesi – samodejni štiristopenjski
menjalnik, položaji ročice: P-R-N-D-3-
2-1 – prestavna razmerja: I. 2,474; II.
1,474; III. 1,000; IV. 0,750 – vzvratna
2,111 – diferencial 3,640 – prtljžišča 61
x 15 – gume 195/65 HR 15 (continental)
– katalni obseg 1,99 m – hitrost pri
1000/min v IV. prestavi: 43,7 km/h.

Voz in obese: kombi – 5 vrat, 5 sede-
žev – samonosna karoserija – Cx
= 0,33 – vsa štiri kolesa na posamičnih
obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna
vodila, plinski blažilniki s samodejnim
uravnavanjem nivoja, stabilizator – dvo-
krožne zavore, kolotne ob vseh štirih ko-
lesih (spredaj posebej hlajene), servo,
omejevalnik moči zadaj, ABS, mehans-
ka ročna zavora na zadnji kolesi (ro-
čica med sedežema) – volan z zobata
letvija, servo, prestava 12:4:1 – 2,8 za-
vrtljava od ene do druge skrajne točke.

Mere, zunanje: dolžina 4744 mm
– širina 1766 mm – višina 1490 mm
– medosna razdalja 2761 mm – kolotek
spredaj 1477 mm, zadaj 1465 mm
– rajdni krog 11,0 m – **notranje:** dolži-
na (od armaturne plošče do zadnjega
naslonjala) 1760 mm – širina (komolci)
spredaj 1450 mm, zadaj 1450 mm – viši-
na (nad sedežem) spredaj 980 mm, za-
daj 970 mm – vzdolžnica (prednji sedež)
850-1030 mm, zadnja klop 920-740 mm
– premer volanskega obroča 380 mm
– prtljžnik (normno) 550/1020/1600 li-
trov – posada za gorivo 70 litrov.

Teže: prazna vozila 1455 kg – dovo-
ljena skupna teža 2000 kg – dovoljena
teža prikolice z zavoro 2000 kg, brez
zavore 720 kg – dovoljena obtežba stre-
he 100 kg.

Zmogljivosti (tovarna): največja
hitrost 196 km/h – pospešek 0-100 km/
h: 11,3 s – poraba goriva (ECE): 7,9/
9,7/15,4 litra neosvinčenega bencina
super na 100 km.



Naše meritve

Največja hitrost:
198 km/h (IV. prestava)

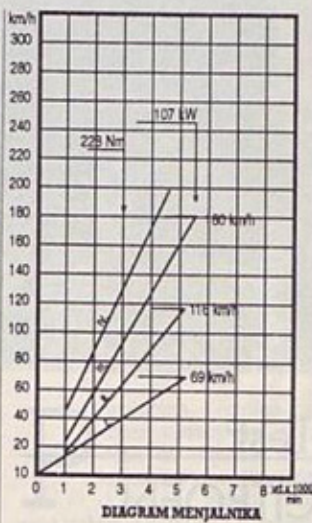
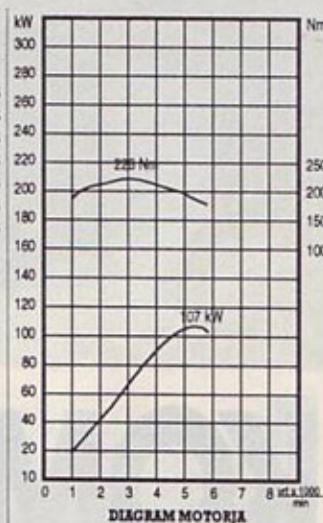
Pospeški:
0–60 km/h 4,6 s
0–80 km/h 7,2 s
0–100 km/h 10,7 s
0–120 km/h 15,6 s
0–140 km/h 22,8 s
0–160 km/h 31,4 s
0–180 km/h 49,5 s
1000 m z mesta:
32,5 s (161 km/h)

Prožnost:
Meritev s samodejnim menjalnik-
om ni mogoča

Zavorna pot:
od 150 km/h 96,1 m
od 100 km/h 43,6 m

**Natančnost merilnika
hitrosti:**
kazalec 60 resnično 56,6
kazalec 80 resnično 75,8
kazalec 100 resnično 93,6
kazalec 120 resnično 113,5

Poraba goriva:
letno povprečje: 15,7 l neos-
vinčenega bencina super na
100 km



Hvalimo

- skladnost oblike
- prtljžnik in prostornost v ce-
loti
- motor in (samodejni) me-
njalnik
- limuzinsko počutje
- oprema (ghia)
- zavore

Grajamo

- na videz »zveržena« pred-
nja sedeža
- volanski servoojačevalnik
- poraba goriva
- (nekateri) nadrobnosti
končne obdelave

Cena

DEM 43.000 + 52,6 odstotkov tolaarskih dajatev
(Avtohiša Kaposi, Ljubljana)

**BEBOP
OMNI**

MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI

BEBOP d. o. o.
Tel. & Fax. 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko
opremo za računalnike PC razreda