

Vozili smo
(Novi) ford
scorpio

DRUGI ADUT



Ford scorpio se je nenadoma postaral. Nekaj je k temu pripomogla konkurenca, nekaj pa kar Ford sam: s predstavitevijo nadvse uspešnega mondea, "svetovnega" avtomobila. Toda apetit Forda se je zmanjšal. Novi scorpio je le še evropski avtomobil.

Tako trdijo pri Fordu, čeprav bi, vsaj za zadek novega scorpio, lahko rekli, da so se oblikovalci zgledovali po ameriškem okusu. Skoraj pet metrov dolga limuzina (in kombi) zgornjega srednjega razreda ima zelo preproste, a oble poteze s povsem na novo oblikovanimi detajli:

skoraj trikotne prednje luči, nepravilno ovalna in izdatno s kromom obrobljena maska, ozke in dokaj nizko preko celega zadka nameščene zadnje luči, ki so v celoti rdeče in "nadčrtane" (spet) z debelo kromasto letvijo, vijejo pa se tudi na oba boka, in končno tudi kromaste kljuge na vratih. Oblika naj bi izražala žlahtnost, več osebnosti in značaja, udobje in luksuz. Niti za malenkost športnega duha ali agresivnosti ne pokaže in prav to so Fordovi oblikovalci želeli. Vsi ljubitelji spojlerjev in podobnih okraskov bodo razočarani, saj nobeden od takšnih dodatkov za scorpio ni predviden. Pri vsem skupaj je zanimivo le to, da je zadek novega scorpio kombi skoraj povsem enak kot pri starem modelu.

Potem ko ste se navadili na zunanost scorpio, tudi notranjost ne razočara, saj



je ta prijazna, udobna in prostorna, čeprav slednje z voznškega sedišča ne deluje prav prepričljivo. Ker želi biti scorpio izrazito luksuzna limuzina, je na voljo le z oznakama CLX in ghia ter s štirimi dodatnimi paketi opreme. Zimski paket vsebuje ogrevane prednjo šipo,

šobe za pranje šipe in prednja sedišča ter prednje meglenke. Paket udobja pomeni dodano alarmno napravo, elektriko za zadnji bočni šipi, nastavitve višine voznikovega sedišča ter zunanji ogledali, ki sta v tem primeru tudi ogrevani. Varnostni paket ponuja elektronski nadzor



nalski zavorni ABS.

Tudi tehnološko je novi scorpio (skoraj) povsem nov avtomobil. V novem Fordovem akustičnem laboratoriju so izpopolnjevali tudi malenkosti, da bi bil zvok, ki ga oddaja avtomobil med vožnjo, karseda tih. To ne velja le za karoserijo v grobem, ampak tudi za vratne spoje, namestitev sončne strehe, obliko vzvratnih ogledal, vpetje motorja, tek menjalnika, mehaniko vzmetenja, izolacijo sesalnega sistema in namestitev izpušnega sistema.

K udobju med vožnjo veliko prispeva tudi geometrija podvozja, ki jo je za novi scorpio pomagal razviti med

drugimi tudi bivši prvak formule 1 Jackie Stewart. Zadnja prema je po novem zaradi boljših materialov in večjih mer močnejša, zaradi novega uležanja in nove geometrije pa varnejša in udobnejša; enako velja tudi za povsem na novo zasnovano prednjo premo. Ta se nekoliko zgleduje po tisti pri mondeu, bistvena razlika pa je ta, da sta v mondeovem primeru gnani prednji kolesi, scorpio pa ostaja pri zadnjem pogonu. Ne glede na to je vožnja scorpio udobna in uglajena, prijetna in varna.

Scorpio bo na voljo kot limuzina in kot kombi (traveller) s štirimi motorji. Osnovni motor je dvolitrski vrst-

nad zdrsom gnanih koles, daljinsko osrednjo ključavnico in možnost dvojnega zaklepanja. Za slednja paketa je treba doplačati le pri cenejših scorpiih, saj sta pri opremljeni ghia dodana že serijsko. Tu lahko kupec doplača še četrtega od paketov, imenovanega executive, v katerem so spomini za nastavitev sedeža in vzvratnih ogledal, samodejna klimatska naprava, naprava za pranje žarometov, tempomat in notranje ogledalo s samodejno zatemnitvijo. Seveda je seznam serijske in dodatne opreme veliko daljši, kot se za avtomobil tega razreda spodobi, pa naj gre za dodatno udobje ali za serijsko vsito varnost, ki obsega dve zračni vreči, varnostno kletko, bočne ojačitve, zategovalnike pasov, protipodmorniško oblikovane sedeže, varnostni volanski mehanizem in štirika-



ni štirivaljnik z dvema odmičnima gredema in osmimi ventili, opremljen pa je z novima sistemoma za vbrizg in vžig, ki ju nadzira elektronika, podobna tisti v motorjih za formulo 1. Enak motor, le da ima v glavi štiriventilsko tehniko, sesalni sistem pa ima v odvisnosti od motornih vrtljajev prilagodljivo dolžino, je izpopolnjen tudi v podrobnostih in pomeni srednjo bencinsko možnost. Najmočnejši motor je prav tako izpopolnjen pri Cosworthu razviti šestvaljnik V-oblike z 2,9 litra delovne prostornine. Zadnja možnost med motorji je štirivaljni, 2,5-litrski turbodizel z enako močjo kot najšibkejši bencinski motor, pri njem pa so posebno pozornost namenili zmanjšanju tresljajev in hrupa. Za prenos moči k zadnjim kolesom skrbita izpo polnjena petstopenjski ročni ali štiristopenjski samodejni menjalnik, glede na povpraševanje pa so se pri Fordu odločili, da ne bodo ponudili scorpia s štirikolesnim pogonom.

FORD SCORPIO	2.0i	2.0i 16V	2.9i 24V	2.5 TD
motor (zasnova)	štirivaljni, štiriventilski, vrstni	šestvaljni, 4-taktni, V-oblike	4-valjni, 4-taktni, turbodizel, vrstni	
vrtna in gib (mm)	86,0 x 86,0	93,0 x 72,0	92,0 x 94,0	
gibna prostornina (ccm)	1998	2935	2500	
kompresija	9,8 : 1	9,7 : 1	21,5 : 1	
največja moč (kW/km pri 1/min)	85 (115) pri 5500	100 (136) pri 6300	152 (207) pri 6000	85 (115) pri 4200
največji navor (Nm pri 1/min)	167 pri 2500	175 pri 4200	281 pri 4200	270 pri 2200
odmična gred (pogon)	2 v glavi (verigal)	2 v glavi (verigal)	2 x 2 v glavi (dve verigal)	1 v glavi (verigal)
število ventilov za valj	2	4	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	večtokovni vbrizg in neposredni vžig			vkl. črp., turbokomp., intercooler
hlajenje	vodno (7,3 l)	vodno (6,6 l)	vodno (8,5 l)	vodno (7,0 l)
menjalnik (število prestav)	ročni, petstopenjski	ročni, petstopenjski ali samodejni, štiristopenjski	ročni, petstopenjski ali samodejni, štiristopenjski	ročni, petstopenjski
prednja prema	posamične obse, vzmetni nogi, prečni vodili, stabilizator			
zadnja prema	posamične obse, trikotni poševni vodili, vijajne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator			
zavore spredaj	kolotne (hlajene), ABS			
zavore zadaj	kolotne (hlajene), ABS			
volan	z zobato letvijo, servo			
platišča	6 J x 15			
gume	195/65 R 15			
teža praznega vozila (kg)	1640 (1686*)	1647 (1695*)	1750 (1793*)	1750 (1790*)
medosna razdalja (mm)	2770			
dolžina x širina x višina (mm)	4825 (4826*)x1760x1402 (1442*)			
prtljajnik (litri)	465/833/1350 (550/1020/1600*)			
posoda za gorivo (litri)	70			
največja hitrost (km/h)	193 (187*)	207 (200*)	225 (215*)	193 (187*)
pospešek 0 - 100 km/h (s)	12,8 (13,2*)	11,1 (11,4*)	9,0 (9,2*)	11,9 (12,2*)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	6,5/8,0/11,4	6,7/8,3/11,8	8,2/9,9/14,5	6,0/7,7/10,4
vrsta goriva	neosvinčeni super			dizelsko gorivo

Opombe: podatki, označeni z *, veljajo za scorpio traveller; podatki o zmogljivostih veljajo za ročni menjalnik oziroma za samodejni za scorpio V6

vanje pa so se pri Fordu odločili, da ne bodo ponudili scorpia s štirikolesnim pogonom.

Zanimiva novost je prvič v evropskem avtomobilu uporabljeni modularni kabelski sistem, ki deluje po principu dvojnega kabla: debelejši je nosilec energije, tanjši pa je krmilni. Uporaba takšnega sistema zagotavlja za 30 odstotkov manj žic, manjšo težo električne napeljave in pre-

prostejše servisiranje.

Brez dvoma je novi scorpio tehnično dovršen avtomobil, izdelan danes za jutri. Toda to ima tudi konkurenca in pri Fordu so izbrali še en adut: ekstravagantno obliko. Takšno, ki ne pušča nerazčiščenih pojmov: ali vam sploh ni všeč ali pa zelo. In na veliko večino teh drugih Fordovi ljudje računajo.

VINKO KERNČ

