

VM
MAISTELEE



Kaksihaaraisen vaihdettiin pienempi Garrett T25 -ahdin, minkä lisäksi konetta myllytettiin lukuisin tärhellisin muutoksia. Vastaa paremmin kaasun alarekisterissä vääntöhuipun osuessa 2 500 rundiin, mutta maksimiväännöstä saadaan yli 90 % huomattavan laajalla käyntinopeusalueella. Uutta ovat myös mm. suorasytytys, parannettu voitelujärjestelmä sekä uudelleen muotoillut palotilat.

TEKNIKKAA:

Moottori ja voimansiirto: 4-syl. rivimoottori edessä pitkittäin. Iskutilavuus 1 993 cm³. Suurin teho 227 hv (167 kW)/5 750 r/min. Suurin vääntö 299 Nm (30,2 kpm)/2 500 r/min. Garrett T25 -turboahdin, ilma-tyyppinen ahtoilman jäähdytin. Elektroninen sulhkutus. 16-ventiilikansel. Kaksi yläpuolista nokka-aksella. EEC-IV-moottorinohjausjärjestelmä. Suorasyytys. Syl. mitat 90,8 X 77,0 mm, 5-nop. käsisvaihteisto (MT75). Jatkuva neliveto.

Ajasta: jäykistetty ontilisjousitus, kaasusiskunvaimentimet. Nelipyörälevyjarrut, ABS-järjestelmä. Renkaat 225/45 ZR 16 Pirelli P Zero. Kevytmetalliventit 16 X 8 tuumaa. Tehostettu hammastanko-ohjaus.

Suorituskyky: huippunopeus 225 km/h; kiihtyvyys 0-100 km/h = 6,1 s

Maahantuojat: Oy Ford Ab, Hki, puh. 90-668 9120

Hinta: 400 000 mk

Escort Cosworth otti airo harppauksen uuden, pienemmän turboahdinten myötä. Kalkkia moottori sai vastaanottaa parikymmentä modifikaatiota, joilla tähdätään siviiliautoilijan kannalta miellyttävämpään kokonaisuajettavuuteen.

HUIPPUPAKKAUS

Harvoin tapaa yhtä tasavahvan tuntuista pirssiä. Jo istuminen ajajan Recaroon kertoo, ettei autossa ole fuskailtu yksityiskohdissa. Mutta suurimmat erot paljastuvat ajossa: Garrettin vanha T35-turbo passitettiin eläkkeelle ja tilalle ruuvattiin pienempikokoinen T25, jolla luvataan 60 % pienempi inertia, suuremmat kaasun nopeudet sekä pidemmät ylipainejaksot, joiden kautta mm. turboviive vähenee oleellisesti.

Turbo tulee mukaan nyt jo 2 500 kierroksella erittäin joustavasti (aiemmin 3 500 kierroksella). Vanha potkaisu on tasoittunut, mutta silti suorituskyky on entistä parempi. Nyt vääntö ja sitä kautta ajaminen myös alarekisterissä tuntuvat miellyttävämiltä; esimerkkinä äärimmäisen tiukoissa serpentiinimutkissa pärjää mitä todennäköisimmin kakkosvaihteella, kun ennen pili kutsua apua ykkösestä.

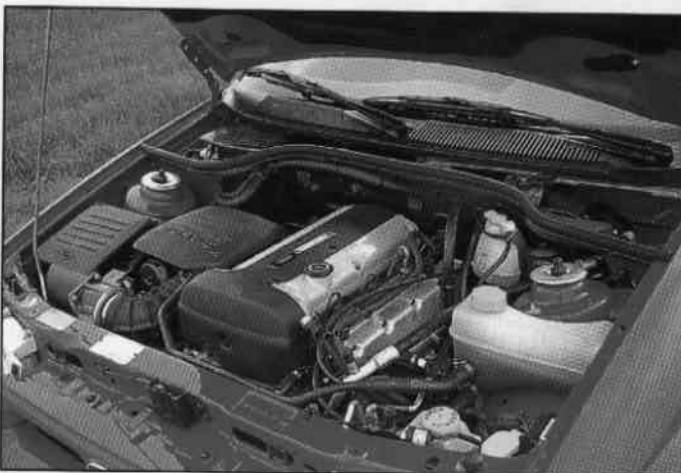
Suurimmasta väännöstä saadaan yli 90 % vastedes parikymmentä prosenttia entistä laajemmalla vääntöalueella; maksimiarvoon päästään nyt jo kahdessa ja puolessa tonnissa! Suurimman tehon (227 heorsea) lukema on loikannut vanhasta 6 250 r/min tasosta 5 750 kierrokseen.

Pikkuahdin myös kiihdyttää Cosyn hätäisemmin isoihin kyyteihin: tästä esimerkkinä tohvelin tulkkaminen konehuoneeseen nelospykälä silmässä alueella 50-100 km/h, joka luonnistuu tasan 2 s esi-isiä riippämin. Vastaavasti 0-160 km/h paikaltaan naksahtaa tasan sekunnin etävemmin, minkä lisäksi uusittu moottorinohjausjärjestelmä mahdollis-

Ford Escort RS Cosworth PIKKUNIKSEJA

Uusi Escort Cosworth on suunnattu nimen omaan siviilikäyttöön. Pannun ominaisuuksiin taitettiin lisää henkevyttä vaihtamalla iso turbo pikkuiseen tukan-kuivaajaan, ja mitä sitten tapahtuikaan...?

JUHA PELTONEN



taa turbon 0,8 barin vakioahdopaineen ylityksen jopa 8 sekuntiin ennen 2-3 sekunnin asemesta.

Kyytiä siunaantuu muskelikkaasti - nollassa sataseen tehtaan mukaan 6,1 sekunnissa on helppo uskoa, sillä se tuntuu selkärudossa tuskin havaittavan vingun välityssä ajan kuulolaitteeseen. Nopeuksia kannattaa hieman silmäillä, sillä jokin 180-190 km/h ei tunnu äkkipäätä "missään"...

Haluaako Cosworthinsa eväkkäänä ahvenena vaiko ilman siipää?? Cosy valmistuvat Karmannin tehtailta Saksassa. Varustetaso on korkea ja vakiona ja ajo-ominaisuudet entraantuneet tuntuvasti käyttöystävällisemmiksi edeltäjästä.

Kahdenkymmenestä teknisestä uudistuksesta on aiheellista mainita suorasytytys (joka sylinterillä oma puolansa), uusi öljypumppu, mäntien alle suunnatut öljysuihkut sekä

tuore pakosarja. Sytytystulpat ovat platinakarkiset sietään jopa 30 000 km.

Viisilovinen MT75-laatikko ei lukeudu maailman sujuvimpiin, varsinkaan alaspäin vaihdettaessa - nopeampikin loota välttäisi, mutta kytin toimii lyhytliikkeisesti.

Jatkuvalle nelivedolle varustettu Cosworth liikkuu kaasusiskunvaimentimien turvin ja istuu tiessä kuin ilimato. Poikkeuksellisen mielenpainuva ajettava luokassaan.

BUSINESSTA SISÄLTÄKIN

Sportissa ohjaamossa ilahduttavat ennen kaikkea rallihenkiiset, valkopohjaiset elektroluminenssi-mittarit sekä kojelaudan keskelle sijoitetut vastaavanlaiset lisänäytöt. Ratti ei ole GT-tyyppinen, koskapa sen sisällä on ilmatyyny (matkustajalle lisävarusteena), mutta nahkakehäinen.

Helposti löytyvän ajoasennon säätöön vaikuttavat mm. ratin syvyysäättö sekä istuimen korkeusmoodi; ohjauspyörän korkeussäätöä ei esiinny.

Hienoihin "pikkufiitserihin" lukeutuvat tuulilasien ynnä pesulaatteen suuttimien lämmitys.

Ulkoa päin Cosyn tunnistaa vanhastaan, varsinkin takasiivekkeellisen version. Toisten mielestä ilman evää näyttää tasapainoisemmalta. Makuasia! Ja 16-tuumaiset kiekot ovat maukkaat. Matalat 45-profiiliset nakit, joita valikoitiin vuoden päivät, antavat superpidon jytisten ymmärrettävän reippaasti.

Herkullinen keitos, mutta: "laadulla on hintansa"...