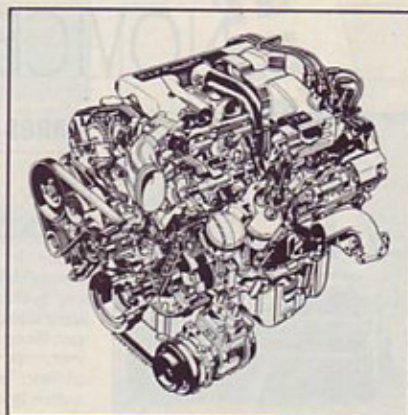


V ZNAMENJU COSWORTH

(mč) — Najzmogljivejši med največjimi evropskimi Fordovimi kombi-limuzinami je odslej scorio 24V. Oznaka je dovolj zgovorna: 2,9-litrski šestvaljnik V-oblike ima 24 ventilov, torej po štiri za vsak valj. Nastal je tri leta, z združenimi močmi Forda in Coswortha — specializirane angleške firme za razvoj in

Dvometrski dvojna veriga s hidravlično napenjalno tračnico poganja hkrati s štirimi odmičnimi gredmi tudi oljno črpalko. Premeri sesalnih ventilov znašajo 34, izpušnih pa 30 milimetrov. Dvaintridesetstopenjski koti med njimi omogočajo ugodno majhno površinsko / prostorsko razmerje zgorevalnih prostorov, to

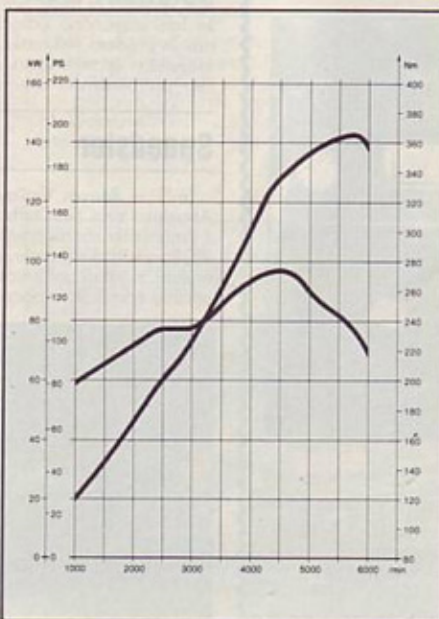


obdelavo motorjev. Novi agregat je nastal na osnovi že prej znanega motorja z enako gibno prostornino, njegove poglobitve lastnosti pa so: štiri z verigo (duplex) gnane odmične gredi v aluminijasti glavi, hidravlično uravnavanje ventilskih pomikov, elektronsko vbrizgavanje goriva, elektronski vžig in EEC-IV, ki je Fordovim elektronika za nadzor polnjenja na vžigu.

Glava motorja je nastala na podlagi Cosworthovih izkušenj iz formule 1. To pomeni izredno natančnost pri kanalih v njej, skrbno nadzorovano težo in zmanjšanemu trušču prilagojeno spojitev z njenim pokrovom.

V primerjavi z dvanajstventilskim motorjem iste velikosti zmore novinec za 34 odstotkov več moči (zdaj: 143kW/195 KM pri 5750/min) ter za 24 odstotkov povečan največji navor (zdaj: 275 Nm pri 4500/min). Izrazitejša je tudi prožnost v spodnjem območju delovanja, kar umirja normno porabo novega motorja: 8,4/10,1/15,1 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov.

V primerjavi z že prej znanim 2,9-litrskim šestvaljnikom vrtin valjev in batnih gibov (93,0 x 72,0 mm) niso spreminjali. Pač pa so novi izdelek (V6 s 60-stopinjskim kotom med obema glavama) zmogljivostim primerno ojačili in uravnotežili (blok, ročična gred).



pa je v tesni zvezi s kompresijo 9,7:1, z majhnimi toplotnimi izgubami, z dobrim zgorevanjem ter z visokim toplotnim izkoristkom. Bati iz prešane aluminijaste zlitine so po 30 gramov lažji kot pri »starem« motorju, njihove grafitne prevleke pa so v prid manjšima trenju in trušču. Večtirna klinasta jermena poganjata alternator, volanski servoojačevalnik in klimatski kompresor. Oljni hladilnik je spojen s hladnim krogom motorne tekočine in tako prispeva tudi k hitremu doseganju optimalne delovne temperature motorja.

Elektronika s 16-bitnim mikroprocesorjem nadzira vbrizgavanje goriva in vžig, seveda hkrati z motornimi vrtljaji, obremenitvijo, temperaturo in izpuhom ter katalizatorjem v izpušnem sistemu. Vsteta sta tudi samodiagnoza in pomožni delovalni program. Prvič pri Fordu pa so odmerjanje goriva zaupali značnemu merilniku z vročo žico.

Scorio s tem motorjem so dopolnili še s tršim podvozjem z lahkimi platišči 6 1/2J x 16 ter z gumami 205/50 ZR 16 na njih. Zavorni koloti so zdaj večji. ABS je serijski, pogon na zadnji kolesi pa so oplemenitili z viskozno diferencialno zaporo zoper zdrsanje pogonskih koles med pospeševanjem in vijuganjem. Zmogljivostni številki sta naslednji: največja hitrost 225 km na uro, ter pospešek 0–100 km na uro v 8,8 sekunde.