

Dovoljeno za  
lokalni dovoz



**Test:**  
**FORD SIERRA 1,8 GL**  
**TURBODIESEL TURNIER**

# MANJ ZA VEČ

*Pred osmimi leti je bil ford sierra povsem nov avtomobil: po obliki dovolj nenavaden, da so bila merila in okusi kupcev na preizkušnji. Začetni uspeh so pozneje raztegnili v paleto različic, vključno limuzine in kombije, štirikolesni pogon ter dirkaški cosworth.*

Januarja letos so sierru privoščili obsežnejši kozmetični poseg. Odtlej je maska na njenem nosu višja in okrašena z ovalnim Fordovim znakom, družno z na no-

vo prirezanim motornim pokrovom pa pripomore ne le k bolj svežemu videzu, ampak tudi k učinkovitejšemu hlajenju motorja. Veliki utripalki ob zunanjih robovih žarometov sta po novem odeti v brezbarvni stekli, zatemnili pa so stekla zadnjih luči. Vse sierrine različice so obute v nizko presečne gume (preseka 65) na kolesih z nanovo oblikovanimi pokrovi (izrazita izjema je seveda cosworth z lahкими platišči in opazno širšimi gumami); a je pogled na kolesa odvisen tudi od paketa, ki sodi k posamični oznaki. Koristna so dvojna gumasta tesnila na vratih, da zadržijo večino nesnage ob slabem vremenu, optično »snažnejša« pa je tudi notranjost vozila v celoti. Novi volanski obroč je na-

stavljen po višini in nagibu, kar je ob prav tako nastavljenem volaniku sedežu in premičnih zgornjih oprijemaljših prednjih varnostnih pasov zadosten porok za ugodno voznikovo namestitvev. V sierrino serijsko opremo sodijo — ne glede na različico — tudi zatemnjena stekla in merilnik motornih vrtljajev, hkrati pa so povečali število predalov za drobne reči v avtu, ponudili kakovostnejšo izbiro dodatno plačanih radijskih sprejemnikov in omogočili odpiranje poklopca za gorivo ter zadnjih vrat — z vzvodom ob volaniku sedežu. Če je sierra kombi, torej turnier, kot je bil testni avtomobil, je moč pogled v prtljažnik zastreti z roletom, ki je žal vpeta s prehitro lomljivo plastiko. Če je obenem

založena še s paketom opreme GL, sodijo k osnovni ceni tudi ročno pomična streha, elektrificirane šipe v prednjih vratih, električno pomični zunanji ogledali, brisalnik zadnje šipe in zglavnika na zadnjem naslonjalu. To je s klopjo vred po tretjini zglablivo, tako da je turnierjev prtljažnik mogoče povečevati skladno s številom potnikov v vozilu.

Tem pa je sierra v celoti naklonjena: prednja sedeža sta temeljita, zadnja klop dovolj prostorna, obdelava je natančna in volnikov delovni prostor je pravilno odmerjen. Kokpit v tem avtu je značilno fordovski: s pregledno in v tri pravokotnike razdeljeno armaturno ploščo z dosegljivimi stikali ter z rahlo proti





litrskem dizlu), z največjim navorom 152 Nm pri 2200 vrtljajih v minuti pa je za 7 odstotkov zmogljivejši od svojega predhodnika. No, to vseeno ne pomeni, da ga razganja od moči in prožnosti. Vžiga resda lahko in ubogljivo, se pa — vsaj v nižjem delovnem območju — zelo počasi zgame, od voznika, ki hoče vsaj malce poskočnosti, pa zahteva priganjanje čim bliže pet tisoč vrtljajem v minuti. Nadaljnje priganjanje visokotlačna črpalka za gorivo tako in tako samodejno prepreči.

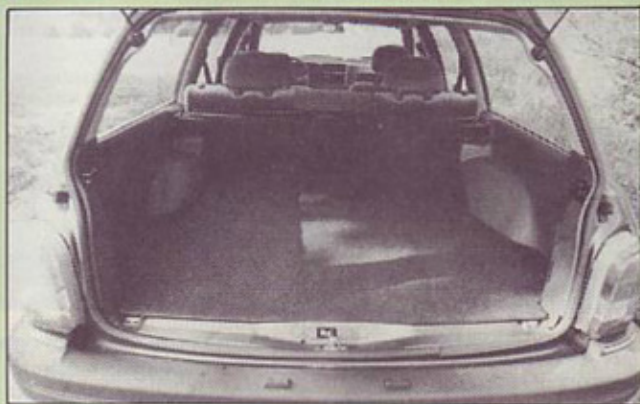
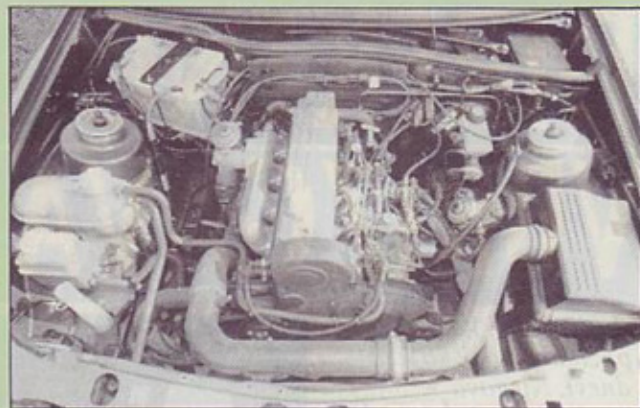
Le tako in ob pomoči spretno prilagojenega petstopenjskega menjalnika je mogoče doseči že zadovoljive pospeške. Med našimi meritvami je sierra GL TD turnir pospeševala z mesta do hitrosti 60 km na uro v 6,6 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 10,9 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 15,1 sekunde (kar je celo znatno bolje od tovarniške obljube), do hitrosti 120 km na uro v 23,2 sekunde in do hitrosti 140 km na uro v 31,8 sekunde. Največjo hitrost smo dosegli v peti prestavi: 161 kilometrov na uro. Ob tem je povprečna poraba goriva med celotnim testom znašala 8,1 litra plinskega olja na 100 kilometrov. Manjša voznikova zahtevnost pa obeta za približno liter goriva zmernejšo motorno žejo.

Turbodizelska sierra turnir torej ni za tiste, ki se želijo voziti zelo odločno in zelo hitro. Je pa povsem ugoden avtomobil za umirjene, tudi dolgotrajne vožnje z nadobičajnimi količinami prtljage ob morebiti celo petih potnikih v avtu.



*Turbodizel v nosu je v primerjavi s prejšnjim sierrinim dizlom manj (po teži, robatosti, velikosti in trušču) za več (po zmogljivostih, uglajenosti in naklonjenosti čistejšemu okolju). Prepričljivo zmogljiv in uglajen pa tudi ta motor ne zna biti.*

*Tekst: Martin Česenj  
Foto: Srdan Živulović*



## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni — štiritaktni — vrstni — dizel — nameščen spredaj vzdolžno — vrtna in gib 82,5x82,0 mm — gibna prostornina 1753 kubikov — kompresija 21,5:1 — največja moč 55 kW (75 KM) pri 4500/min — največji navor 152 Nm pri 2200/min — ročna gred v 5 ležajih — odmična gred v glavi (zobati jermen) — glava in blok iz sive litine — predkornare — visokotlačna črpalka za gorivo, turbinski polnilnik na izpušne pline — vodna hlajenje — akumulator 12 V, 68 Ah — alternator 980 W

**Prenos moči:** motor spredaj poganja zadnji kolesi — enokoltna suha sklopka — petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na fleh — prestavna razmerja: I. 3,650; II. 1,970; III. 1,370; IV. 1,000; V. 0,82; vzvratna 3,660; diferencial 3,380 — platišča 5 1/21x14 — gume 185/65 TR 14 (uniroyal)

**Voz in obesa:** kombi — 5 vrat, 5 sedežev — samonosna karoserija — vsa štiri kolesa na posamičnih obesah — spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator — zadaj vijalne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažniki — dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) — volan z zobato letvijo, servo, 2,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere in teže:** dolžina 4,511 m — širina 1,720 m — višina 1,428 m — medosna razdalja, 2,608 m — kolotek spredaj 1,455 m, zadaj 1,460 m — rajdni krog 11,0 m — teža praznega vozila 1170 kg — dovoljena skupna teža 1700 kg — dovoljena teža prikolice z zavora 1350 kg, brez zavore 500 kg — prijaznik (normno) 430/885/1470 litrov — posoda za gorivo 60 litrov

**Zmogljivosti** (tovarna): največja hitrost 157 km na uro — pospešek 0-100 km na uro: 17,2 s — poraba goriva (ECE): 5,3/7,0/7,0 litra plinskega olja na 100 km