

To je bilo zares presečenje! Saj z avtomobilskih salonov smo vsi poznali futuristične Fordove »probe«, ki so vse bližji prihodnosti kljubovali z rimskimi številkami od »ena« naprej, ampak, kar se je Fordovega vozilo po cestah, ni prehitelo časa. In potem: serra! Gospod Uwe Bahnsen, Fordov stilistični šef, je lahko zadovoljen s svojimi možmi. In kupci so zadovoljni s sierami. To je zdaj, skoraj leto dni po krstni predstavitvi tegeva vozila, že jasno!

Kajti sierra, naslednica razvitega taunusa, je bila ob krstu strašljivo nov avtomobil. Strašljivo zato, ker so ji namestili tako zelo drzno obliko, da je bilo oblikovalce same strah, če niso segli predaleč tja, kar bo šele prisko. Bliznje srečanje trete vrste, torej? Morebiti res, če upoštevamo, da do tedaj tako oblikovanega avtomobila na navadnih cestah teha sveta še ni bilo videti.

Sierra je po naše žaga, to pot za zrak. Toda žaganje je odločno pregroba beseda za

Ford sierra 2.0 ghia

S kot sierra

Fordov korak v prihodnost: z jutrišnjo obliko, z današnjim podvozjem in z včerajšnjim motorjem!

tisto, kar sierra karoserija v resnici počne z zrakom: gladko, komaj slišno, drsi skozenj. To ji uspeva zaradi svojstvene oblike, zaradi tiste oblike torej, ki smo jo po zdravi pameti pričakovali še nekje ob koncu desetletja, pa je na prodaj že od lanske jeseni. Zato je marsikom potrebno malce več časa, da se sierre – na pogled – privadi.

Njen nos je močno potlačen in strmo zavrhjen proti tlom; njen zadek je kratek, rahlo prizdignjen in navpično odsekani; robovi so oblo zgajeni; žarometi so skladno vtisnjeni v pločevino; platišča so zapolnjena s pokrovi; plastična odobjača sta pričeta ob vozilo, kljubujeta nežnejšim udarce, njuna zgornja robova pa sta s tankima letvama podaljšana

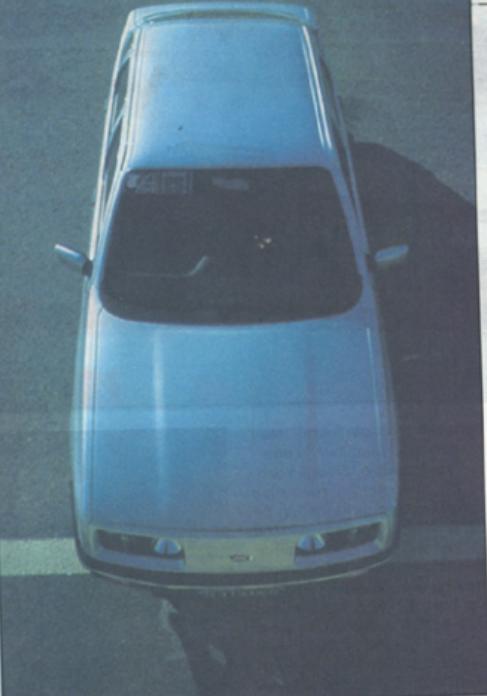
tudi čez obo boka; nepremična stekla so pritepljena k okviru, okna v vratih pa so razmeroma robato obrobljena. Testni avto je bil ghia, kar pomenu gladeč nos, brez rež za motorno hlajenje. In kdor se skloni k trebuhi vozila, vidi, da ni robatih izboklin. Pravzaprav sta – začuda – štrleča le oba brisačnika, ki ju, kdo ve zakaj, niso skrili pod zavihek prednjega pokrova – tako kot je zdaj moderno in aerodinamiki po volji. A je sierra aerodinamika, tej podrobnosti navkljub, vseeno med boljšimi hi. Količnik zračnega upora $C_w = 0.34$ je pri različici XR4i, ki je vrhunc sierrine ponudbe, zavojio dvojnega spoilerja na zadku, še ugodnejši: 0.32.

Po zunanj merah je sierra

skorajda enaka bivšemu tau-nusu, toda njena notranja prostorska ponudba je odločno prepricljivejša. Ne le zaradi petih vrat in zgibljivega zadnjega naslonjala (zgantil je moč tretjino, dve tretjini ali celotno naslonjalo), ampak predvsem zaradi tistega, kar ponujata zelo dobra prednja sedeža in zaradi kolenskega prostora za njima. Oprema gha pomeni četrtri, torej najbogatejši in najdražji paket opreme, s tem pa tudi spremno dopolnjeno kombinacijo športnega udobja. Omenim le prestižnejše dodatke: zunanj ogledali z električnim pomikom; zatemnjena stekla; po višini nastavljiv voznikov sedež; odpiranje vrat na zadku tudi s pomočjo gumba, izza volana; testno ploščo za nadzor vseh vrat in luči na avtu ter s »smežinko«, ki oznanja poledici naklonjene zunanj temperaturi; posebej zbrane kontrolne luči za zavore, varnostna pa sova in vse črtevine v vozilu; osrednjo ključavnico in ojačano zvočno izolacijo. Armatura na plošča testnega avtomobila nam je stregla še s pripravo

digitalno uro z alarmom, dnevnim in koledarskim časom, štopericu ter potovalnim časom. Sicer pa je v sierri vse tako kot v teh časih mora biti: pregleldno, uporabno in lično izdelano. Svojstvene so vrteče notranje klujke na vratih, zanimive so sedežne tapete, pregledna je armaturna plošča, uporabne so ročice ob volanu, vozniku všečen je pa tudi sredinski del, ki je s hladilnimi rezami, kontrolno ploščo, uro, radijskim sprejemnikom, kašetnim predalnikom in nekaterimi stikali vred narahlo zasukan proti njemu.

Ob vsem tem se v sierri tudi zelo dobro sedi. Ne mislim le na sopotnike, tudi na voznika. Temu kaj hitro in s preprostimi sedežnimi pomiki moč ujeti najugodnejšo lego telesa in jo prilagoditi debelo oblazinjenemu volanskemu obroču, preračunano odmaknjениm pedalom in kratki prestavni ročici. Tudi vidljivost na vse strani je dobra, le za parkiranje se je potrebno nositi in zadka, ki izginjata pod oken-



skimi robovi, posebej privadišti. Dobro končno obdelavo so namenili prilagodljivo velikeemu prtljažniku in vsem tistim podrobnostim, ki sice rade razkrijejo velikoserijsko malomarnost. Zato sierra, tudi potem ko sedete vanjo, deluje uglašeno, zrelo ter, z opremo ghia, za ta avtomobilski razred nadpovprečno prestižno. Povrh tega je njena notranjost odlično kos zračnemu pišu in trušču motorja.

PRESKUŠENI ŠESTVALJNIK

Če rečem, da so sierrini motorji od včeraj, to ne pomeni nič slabega. Dvolitrski šestvaljnik s štirikrat vležajeno ročično gredjo, s sredinsko odmično gredjo, ki jo ženejo zobniki in z največjo močjo 66 kW oziroma 90 KM pri 5000 vrtljajih v minutu sodi približno v sredino motornega palete, ki je pri sierra na voljo. Res je, to ni več sodoben tehniški dosežek, je pa uglajen in temeljito preskušen motor V-oblike, znan po nezahtevnosti, mirne-





mu tek u ugodni prožnosti. Šest valjev se sier dobro poda, kakšen dodaten zalogajček moči pa bi ji – in obenem vozniku – tudi dobro del. Torej ni težko ugani, da sta različici z 2,3 in 2,8-litrskima motorjem glede tega še znatno prepirčljivejši. Toda: motorja za siero niso posebej obdelovali, preprosto presadili so ga iz taunusovega nosu. Tudi glede namestitve si niso delali skrbki v tem modernem fordu čeprav motor vz dolžno nad prednjo premo v poganja zadnjih koles. Porabi pa – čeprav je tako rekoč še taunusov – približno desetino manj goriva kot poprej. Seveda, na račun karoserije aerodinamike in petstopenskega menjalnika.

ni, ki smo ga tokrat imeli priložnost uporabljati, je pa sicer za doplačilo. Zmogljivosti jih ta motor in menjalnik zmora, niso dirkaške, so pa še po meri limuzine, kakršna je sierra. Tole smo izmerili: največjo hitrost 178 kilometrov na uro, pospešek z mesta do hitrosti 100 kilometrov na uro v 12,3 sekunde in povprečno porabo goriva med pettisočkilometrskim preskurom 11,2 litra na 100 kilometrov. Pri tem je potrebno vedeti, še tole: da motor tudi pri ostrejših vožnjah ubogljivo streže vozniku, da mu pa najbolj prijava lagodnejše zahteve, ko se utegne izkazati s prožnostjo, ne pa s cviljenjem kolesnih gum. Pri tem je pora-



Kombi-limuzina: prilagodljiva zadnja klop

ba olja zanemarljivo majhna, poraba goriva pa – hkrati s

težo noge na pedalu za plin – občutno usahne. Pa je moč ob zmernejši vožnji doseči tudi z poldrugi liter goriva manjšo žezo. To pa seveda ne bi smelo veljati za tovarniški izgovor: sieri bi sodobnejši in lahko nejsa motor z nekatерimi varčevalnimi dosežki vseeno bolje pristojal. In prepričan sem, da nanj ne bo potrebno dolgo čakati.

MODERNA KLASIKA

Kajti ta avtomobil je ustvarjen za uživaške vožnje. Obehem je pa čvrst dokaz, da je moč tudi s klasično zasnovo nim pogonom (na zadnji kolesi) ponuditi okretno, zanesljivo in po tej plati zelo dognano vozilo.

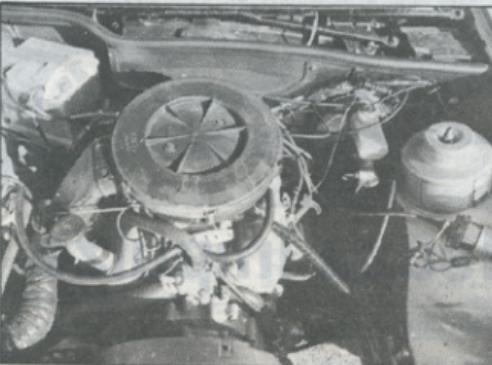
Pri tem prednje preme niso kdo ve kaj spremnili. Ostali sta jih vzmetni nogi, optri na enojna prečna vodila, in stabilizator. Toda ta je zdaj zavit nazaj in vpet na pločevino pred potniškim prostorom: tako kot natezna opora zmanjšuje pretirano dviganje in počepanje nosu, tudi ob pospeševanju in ostrom zaviranju.

Zadnja prema je nova. Kolesi sta posamično obešeni in optri na poševna vodila in teleskopska blažilnika. Pri tem so vodila naravnali bliže vzdrževalci vozila, teleskopska blažilnika pa so približali kolesoma. Dve muhi na mah: karoserija se na ovinkih značno manj nagiba, udobje pa za to ceno ni prav nič prizadeto. In še dodatna prednost: kolesi



sta tako čvrsto pri tleh, da je spodenje zadka že v kali skoraj povsem zatrito. K manjši poskočnosti zadnjega dela vozila sodi tudi na novo zasnovan diferencial, ki ima poleg izpopolnjene ozobja ohišje iz lahke aluminijaste legure; ker se obenem opira še na pomozni okvir – ta je mehko spet s karoserijo – so tresljaji in ropci iz zadka resda skoraj do popolnosti zatriti. To je pa isto, kar je vozniku lahko le v zadovoljstvo.

Namreč: Ford Sierra ni le spremno moderno in uporabno oblikovana kombi-limuzina, ampak je tudi na cesti – skorajna ne glede na kakovost in vrsto vozišča – zmogljiv, hiter in povsem netežljiv, torej varen avtomobil. Celo sploško oseže ga – ob malce vozniške spremnosti – le stežka



Motor: prileten, a nezahteven in zmerno zmogljiv

spravi iz »ravnotežja«. Hočem reči, da je s tem avtomobilom mogoče voziti zelo hitro in ostro (torej kot nalašč za vabo še zmogljivejšim motorjem),

ne da bi se vožnja spremenila v tveganja s spodenjem zadka in v dirkaške posege pri odvzemanju volana. Sierra torej odlično požira kratke in

dolge grbe na cesti, zelo dobro drži ravno smer in šele pri izvajalno pretiranem ovinkarjenju rahlo spodnje zadek. A je volan udobno lahko in z nekaj več kot štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke tudi dovolj neposreden, da je delo z njim netežljivo in učinkovito.

In če zdaj omenim še zavore – spredaj kolutne in posebej zračene, zadaj pa pobnaste z omejevalnikom moči, pa seveda servo – ki so enako zanesljive kot celotno vozilo; potem je jasno: Ford Sierra 2.0 Ghia je bil eden od tistih testnih avtomobilov, od katerih se poslovimo s težkim srečem; in zavistjo do srečnežev, ki si ga postavijo v domačo garažo.

• • •

Tehnični podatki

Motor: šestivaljni – štiriknatri – V-oblike – nameščen vzdoljno nad prednjo premo – vrtina in gib 84x60,1 mm – gibna prostoporna 1998 kubikov – kompresija 9:1 – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5000/min – največji navor 150 Nm (15,3 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 4 ležajih – sredinska odmarna gred (zobniki) – dvojni padotocni uplinjač – vodo hlajenje – akumulator 12 V, 55 Ah – alternator 770 W – brezkontaktni elektronski vžig

Prenos moči: motor

spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petpetrovinskih sinkronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 4 1/2 JX 13 – gume (testni avto) 165 SR 13, semperit

Voz in obese: limuzina s 5 vratimi – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah, spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator, zadaj vijačni vzmeti, poševna vodila, teleskopski blazilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letvijo, 4,25

zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 4,395 m – širina 1,720 m – višina 1,362 m – medosna razdalja 2,608 m – kolotek spredaj 1,452 m, zadaj 1,468 m – rajdni krog 10,6 m – teža praznega vozila 1070 kg – dovoljena skupna teža 1635 kg – dovoljena obtežba strehe 75 kg – prtljažnik (normno) 408/809 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 176 km na uro – pospešek od 0 do 100 km na uro: 12,5 s – normna poraba goriva (ECE): 6,3/7,9/12,3 litra goriva super na 100 km

Beseda »sierra« pomeni v mednarodnem komunikacijskem sistemu tolmačenje za črko »S«. Torej S kot Sierra! Je pa Sierra že skoraj leto dni tudi najboljši Ford vseh časov in – zdajci – med najboljšimi avtomobili svojega razreda.

Povsem sem prepričan, da je ta avtomobil Fordov zadelek v črno. To pa pomeni, da tudi več kot milijonska številka, ki jo omenjajo v zvezi s potencjalnimi kupci tega vozila, ni sanjska. Avtomobilske sanje se uresničujejo. In Sierra je dokaz za to.

Martin Česenj
foto: Marjan Zaplatil