



Vprašanje je pravzaprav psihološko: zakaj so okusi kupcev za avtomobilске zadke (tudi časovno) tako zelo različni? Kar spomnite se! Modo poševnih zadkov je – že davno tega – sprožil re-nault 16. In tako so kombi-limuzine osvojile svet. A nikdar povsem. In je obveljalo: poševni zadek je športno praktičen, stopničasti pa klasično eleganten. Zato velja oboje okuse sproti spo-šтовati.

Pri Fordu so svoje čase cenili klasiko: taunusi in granade so imeli stopničaste zadke. Potem sta prišla sierra in scorio. Oba zadaj prisekana in z vrati namesto prtljažnih pokrovov. Oba po meri svojega in še vedno modernega časa.

Tako oblikovanih sierr so v petih letih naredili več kot pol-druzi milijon. Potem je prišlo marketinško sporočilo: mnogi kupci hočejo sierra brez zadnjih vrat! In, ko so pred okroglim letom dni vse sierre po vrsti na novo obdelali, so pritalnili tudi različico s »klasično« oblikovanim zadnjim delom. Ter z ločenim prtljažnikom v njem.

Splošna pomladitev sierra ob-sega: nov nos, s spredaj močne-je upognjenim motornim pokro-vom in z večjim žarometoma, da je ta ford v obraz zdaj podobnej-ši večjemu scorio: temeljiteje

Ford sierra 2.0 i ghia

POZOR, STOPNICA!

Dodatna možnost: »klasična« namesto vrat na zadku

pritalknjena odbijača; oglatejše okvire bočnih oken in temeljitejše tesneje šip v njih; oblejše brisalnike za primer trčenja s pešcem ali motoristom; konstrukcijsko čvrstejšo karoserijo; streho brez vodnih žlebov na vzdolžnih robovih, pač pa z vzdolžnima plastičnima letva-

ma v katerih so z drsniki pokrite reže za namestitev (posebnega) prtljažnika, po vzoru Oplovega kadetta; in, znotraj, nov volanski obroč, ob sicer nespremenjenem voznikovem okolu, ter nova bočno temeljitejša, sedalno pa krajša prednja sedeža. V isti sapi so tehniko poskrbeli za no-

ve finese pri že itak temeljitemu podvozu in za optimiranje vzmetenja, glede na istočasne zahteve po dobri legi in po udobnem počutju.

Z vsem tem sierra sicer ni postala nov avtomobil, pač pa vozilo višjega srednjega razreda, ki zmore zanesljivo kljubovati tekmečem in ugajati kupcem. Tudi na račun nove možnosti, s stopničastim zadkom. Takšnim kot ga vidite na slikah z našega testa.

Karoserijski poseg je bil natančno takšen kot pri manjšem orionu, ki kot limuzina sodi h kombi-limuzini escortu. Pa je sierrin »klasični« zadek zato orionovemu kar precej podoben. To pomeni, da je podaljšan v smeri logične črte, ki se vzpenja – gledano z boka – od potlačene nosu, pa pod obema bočnima oknom in malce kvišku, nad zadnji odbijač. Zavaljo nove oblike je ta sierra za piche štiri centimetre daljša od kombi-limuzine, toda prostorski dobiček ne gre le v prid prtljažnika (limuzina-normno: 413 litrov, kombi-limuzina-normno: 385 litrov), temveč tudi v prid udobja potnikov na zadnji klopi. Tam je zdaj za 12 milimetrov več prostora namenjenega nogam, oziroma kolenom, ter za 10 milimetrov več višine pod stropom. Obenem je naslonjalo zadnje klopi deljivo po tretjini, kar pomeni, da je moč prtljažni prostor

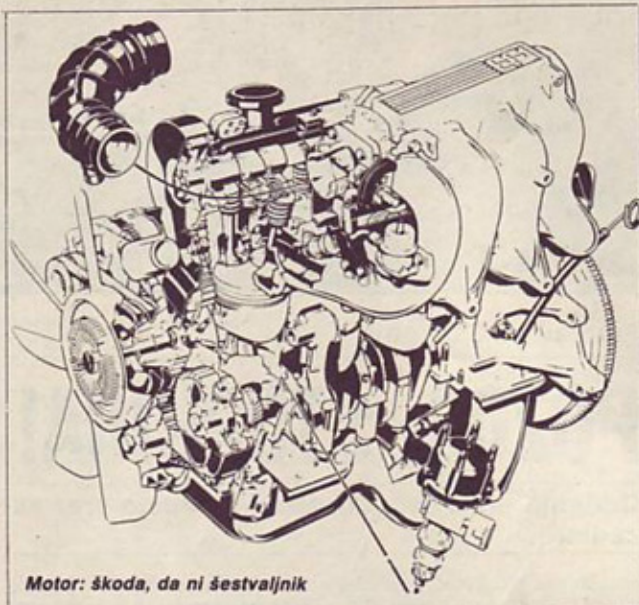


Pred voznikom: nov volanski obroč



podaljšati v potniški, skladno s številom ljudi v njem. Zadek te sierre je tako kot pri orionu povsem navpično odsekan, zadnji rob prtljažnega pokrova (ta se odpira čez vso širino in pripravno visoko) pa je tudi enako zavihnen v spojler. Pokončna robova zadnje šipe so obdali s plastiko, ki optično prijetno ublaži širino zadnjih dveh strešnih opornikov. Prtljažnik je razmeroma plitek, a pravilnih oglatih oblik, z vdrtinama za drobnarije na obeh straneh in z rezervnim kolesom poleg posode za gorivo v tleh.

In tako je, vidite, sierra postala čistokrvna limuzina. Limuzinsko je tudi (to že od prej!) počutje v njej. Vozniku je všeč zaradi (malce po beemvejevsko) k njemu zasukanega desnega dela armaturne plošče, zaradi majhnega in debelo obloženega volanskega obroča, zaradi še dovolj natančne prestavne ročice (ki bi mogla biti tudi malce krajša, da bi bili krajši tudi gibi roke na njej) in zaradi pripravno nameščenih pedalov, da se jih je moč lotiti tudi po dirkaško. Ker sta motor in menjalnik nameščena vzdolžno, je sredinski greben pri tleh vsiljivo odebeljen. Vozniku resda ni v napoto, njegovemu desnemu sosedu pa prostor za noge (če jih hoče malce bolj sproščeno namestiti) zoprno zmanjšuje. Testni avtomobil je imel na zadku napis »ghia«, ki oznanja razkošnejšo možnost opreme, vključno osrednjo ključavnico, električno vodene šipe v vratih, električno nastavljivi zunanji ogledali, »sončno« streho, štiri zglativke, preproge, testno ploščo (za



Motor: škoda, da ni šestvaljnik

nadzor zapiranja vrat, luči in tekočin v avtu), meglenke in tako dalje.

Po novem sta nastavljivi tudi zgornji oprijemaljšči prednjih varnostnih pasov, ampak če sta uporabnika prednjih sedežev višje postave, kar pomeni, da sta sedeža odrinila v zadnjo možno lego, ju ti oprijemaljšči trkata v glavi. Kajti sierrina boka sta proti vrhu močno zožena (torej je ožji tudi prostor v višini glave), pri čemer se vrata zajedajo v streho. In, ker so žlebove odpravili, je posledica jasna: vsakič, ko ob slabem vremenu odprete vrata, se dež ali sneg s strehe vsujeta na sedeža. Oziroma na vaše noge, če ste že v avtu.

Testni avtomobil ford sierra 2.0 i ghia je bil opremljen z uravnavanim izpušnim katalizatorjem, pravkar zapisana številka pa pravi, da ga je poganjal dvolitrski motor z elektronskim vbrizgavanjem goriva. Ta zmore – ob



kompresiji – 8,5:1, in upošteva-
je katalizator, največjo moč 74
kW oziroma 100 KM pri 5100
vrtljajih v minuti ter največji na-
vor 148 Nm pri 4000 vrtljajih
v minuti. Gre za povprečen in že
od prej znani pogonski agregat
z odlično gredjo v lahki glavi,
z zobatim jermenom ter z dovolj
elektronike, da je samodejno za-
piranje dotoka goriva ob odvze-
tem plinu že v osnovni ceni. Mo-
tor ubogljivo vžiga in tudi ubog-
ljivo teče; ni pa ravno pretiran
ljubitelj visokih vrtljajev, pa se
jim z robatim glasom upira že
pred rdečo mejo, ki je na meril-
niku začrtana pri številki 5900.
In, ker je nasploh robatejša sor-
te, človeku ni povsem jasno, za-
kaj so se fordovci odrekli nekda-
njemu šestvaljniku z enako gib-
no prostornino in z dosti bolj
uglajenim obnašanjem. Ampak,
kar je, je in v račun je potrebno
vzeti tudi petstopenjski menjal-
nik z razmeroma na dolgo pre-
računanimi spodnjimi prestava-
mi, z direktno četrto prestavo in
z zmerno varčevalno peto pre-
stavo.

Pa smo med našimi meritvami
– s polno posodo goriva in
z dvema osebama v avtu – iz-
merili naslednje rezultate: sierra
2.0i ghia je pospeševala z mesta
do hitrosti 60 km na uro v 4,6
sekunde, do hitrosti 80 km na
uro v 7,3 sekunde, do hitrosti
100 km na uro v 11,3 sekunde,
do hitrosti 120 km na uro v 16,2
sekunde in do hitrosti 140 km na
uro v 24,2 sekunde. Največjo hi-
trost smo dosegli v peti prestavi:
182 kilometrov na uro. In med
celotno preskušnjo smo izmerili
povprečno porabo 11,3 litra ne-
osvinčenega bencina na 100 ki-
lometrov.

Ker motorju dosti bolj prija
zmernejša vožnja kot pa napre-
zanje nad številko 5500, je tudi
počutje v sierrri najprijetnejše ta-
krat, ko voznik noče biti najhi-
trejši med vsemi tam okoli. Sierr-
rin motor je namreč še dovolj
prožen, da zmaguje tudi dolga
prestavna razmerja in zmore



Za štiri vrata: udobje za štiri do pet ljudi

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni
– vrstni – nameščen spredaj
vzdolžno – vrtna in gib
90,82 x 76,95 mm – gibna pro-
stornina 1993 kubikov – kom-
presija 8,5:1 – največja moč
74 kW (100 KM) pri 5100/min
– največji navor 148 Nm pri
4000/min – ročična gred v 5 le-
žajih – odlična gred v glavi
(zobati jermen) – glava iz lah-
ke litine – elektronsko vbriz-
gavanje goriva (bosch L-jetro-
nic), s samodejnim zapiranjem
dotoka goriva ob odvzetem pli-
nu – vodno hlajenje – akumu-
lator 12 V, 43 Ah – alternator
980 W – elektronski vžig – iz-
pušni sistem z uravnavanim
katalizatorjem

Prenos moči: motor spredaj
poganja zadnji kolesi – eno-
kolutna suha sklopka – pet-
stopenjski sinhronizirani me-
njalnik, prestavna ročica na
tleh – prestavna razmerja: I,
3,65; II, 1,97; III, 1,37; IV, 1,00;
V, 0,82; vzvratna 3,66; diferen-
cial 3,62 – platišča 5 1/2 J x 14
– gume 195/65 TR 14 (miche-
lin MXL)

Voz in obese: limuzina za
5 oseb – 4 vrata – samonosna

karoserija – vsa štiri kolesa na
posamičnih obesah – spredaj
vzmetni nogi, prečna vodila,
stabilizator, zadaj poševna vo-
dila, vijajne vzmeti, teleskop-
ski blažilniki – dvokrožne za-
vore, spredaj kolutne, zadaj
bobnaste, servo, omejevalnik
moči zadaj, mehanska ročna
zavora na zadnji kolesi (ročica
med sedežema) – volan z zo-
bato letvijo, 4 zavrtljaji od ene
do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 4,467
m – širina 1,698 m – višina
1,407 m – medosna razdalja
2,608 m – kolotek spredaj
1,452 m, zadaj 1,468 m – rajd-
ni krog 11,0 m – teža praznega
vozila 1145 kg – dovoljena
skupna teža 1650 kg – dovo-
ljena teža prikolice z zavoro
1350 kg, brez zavore 500 kg
– prtljažnik (normno) 413 li-
trov – posoda za gorivo 60 li-
trov

Zmogljivosti (tovarna): naj-
večja hitrost 181 km na uro
– pospešek 0–100 km na uro:
11,2 s – poraba goriva (ECE):
6,0/7,8/11,8 litra navadnega
neosvinčenega bencina na 100
km

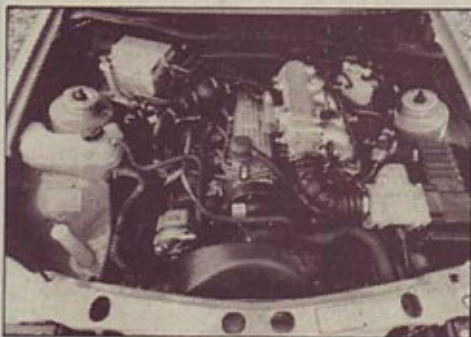
običajno hitrostno povprečje tu-
di ob pretikanju pri ugodnih
4000 motornih valjih. V takšnih
razmerah pa je potem tudi žega
po bencinu opazno manjša.

Dosti odpornejše za različne
vozniške želje je podvožje. Štiri
posamične obese, spredaj
s prečnimi, zadaj pa s poševnimi
vodili, so po najnovejših izpo-
polnitvah enako dobro kos
udobju in čvrsti legi na cesti, pa
je edini nemirnejši del avtomobi-
la njegov zadek, ki – zaradi tja
speljanega pogona – zahteva
sprotno dodajanje volana, če so
tla prespolzka. Če pa je stik med
kolesi in voziščem pravišnji, je
sierra dolgo časa skoraj povsem
nevtralen avtomobil.

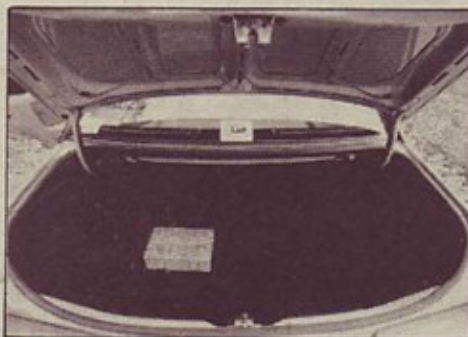
Pohvala gre še na račun zavor
(spredaj kolutnih in posebej hla-
jenih) ter žarometov. To sta tako
imenovana homofokalna žarome-
ta, s kakršnimi zdaj opremlja-
jo vse sierre po vrsti, njuna učinkovitost (tovarna obljublja 30-
odstotno povečanje svetilnosti)
pa gre na račun dveh žarnic
s skupno lečo. Manj vseh nam je
bil pa volan, ki je kljub 4 zavrtlja-
jem od ene do druge skrajne
točke, a brez servoojačevalnika,
pri počasnejših manevrih preti-
rano težaški.



Ford sierra 2.0i ghia je seve-
da le ena od različnih v dolgi
vrsti ponujanih sierr. Vstřic z li-
muzinsko obliko gredo obvez-
no štiri vrata, okusom pa je
moč prilagajati opremo, motor-
je in obliko vozila. Oblike so
zdaj torej tri: limuzina, kombi-
limuzina in kombi. Zaradi limu-
zine, s »stopnico« na zadku, se
je krog kupcev opazno razširil.



Pod prednjim pokrovom: robusten štirivaljni



Pod zadnjim pokrovom: klasičen prtljažnik

MARTIN ČESENJ
Foto SRDJAN ŽIVULOVIĆ