

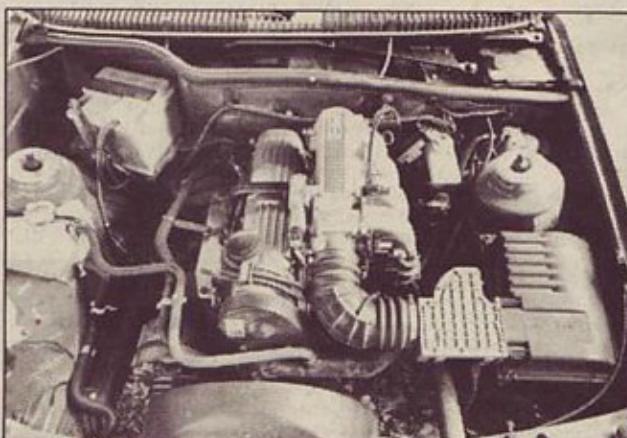


Dve muhi na mah se reče potezi, ko tovarna uporabi en motor za dva svoja modela. To je preprosta in dejansko učinkovita metoda ustreči večjemu številu kupcev — brez pretresljivih razvojnih ukrepov. Pri Fordu so jo (spet) uporabili pred okroglega pol leta.

Ford sierra 2.0iS

Športni paket

Vbrizgavanje goriva in drugi dodatki



Vbrizgavanje goriva: 115 KM

Takrat so namreč pripeljali na tržišče novo različico sierre, ki z oznamko 2.0iS oglaša dvolitrski motor z elektronskim vbrizgavanjem goriva in že od prej znano zalogično športnemu dodatkov. So pa hkrati povsem enak motor namenili tudi večjemu in naslovnemu prestižnejšemu novincu scorpiu, pri čemer gre verjeti tistim testnikom, ki so to kombinacijo že pre-skusili: da se ta štirivalnik veliki in predvsem težji kombi-limuzini ne poda pretirano dobro, saj mora v njej za polno sapo razkriti tudi nekaj svoje prirojene robnosti.

V sieri je življenje tega motorja opazno lahketnejše. V celiem entonški limuzini so motorne zmogljivosti kos brez velikih naprezanj, kar pomeni, da vozniku ni potrebno izsiljevati visokih vrtlajev, če se hoče hitro in ostro voziti. Največja moč 85 kW (115 KM) pride

na dan pri 5500 zasukih ročične gredi, na merilniku vrtlajev pa se opozorilno oranžno polje začne pri števili 5700, kritično rdeče pa pri številk 6500. Ampak zares: prav nikakršne potrebe ni, da bi se motor vrtil tako zelo hitro. Pet-stopenjski menjalnik je preračunan dovolj spremno, da omogoča motorju tudi prožnostno ponudbo, seveda ne tako zelo radodarno kot pri sieri s šeststervalno motorizacijo, a še vedno dovolj izrazito, da za tekočo in uglajenovo vožnjo ni potrebno dirkaške spremnosti pri izbirov prestav. Zgledno tih in kultiviran motor vseeno ni. Se pa z izpušnimi zvoki vred prijetno poda ušesom, če ste se zanj odločili iz športno-vozniških nagibov.

Med našimi meritvami (s polno posodo goriva in z dvema osebama v avtu) vrtlajnjega merilnika nismo nikoli pognali čez sredo oranžnega polja, dosegli smo pa — pri meritvah pospeškov z mesta — naslednje čase: do hitrosti 80 kilometrov na uro 6,7 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro 9,98 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro 14,1 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro 21,0 sekunde. Največjo hitrost dosegla ta siera v peti prestav: na naših meritvah 190 kilometrov na uro, kar je do pike enako tovarniški oblubi.

Jasno: z Boschevim L-jetronicom za polnjenje z gorivom boče biti motor predvsem športno zmogljiv, ne pa uporabniško varčen. Pa smo ga ves čas testa tudi temu primerno gnali, kar je pomenilo – po 4800 prevoženih kilometrih – povprečno žejo okroglih 11 litrov na 100 kilometrov poti.

In, ker je črka S pri Fordih že znana oznaka za šport, je športno navdahnjen tudi preostanek tega vozila. To pomeni močnejšo stabilizacijo prednje in zadnje preme, športno odeblen in zmanjšan volanski obroč, zelo dobro oprijemljajoča prednja sedeža iz izrazito daljšima sedalnima površinama ter s hrbiteničnima oporoma v naslonjalih in še vse tisto, kar smo pri temeljeju opremljenih sierrah že vajeni. Na primer bogata armatura plošča z merilniki hitrosti, goriva, temperature hladilne tekočine in števila motornih vrtljav, pa z uro, preglednimi ravnilišči



Namesto petih (testni avto) si je mogoče zaželeti tudi samo troja vrata

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib: 90,8x77,0 mm – gibna prostornina: 1993 kubikov – kompresija: 9,2:1 – največja moč: 85 kW (115 KM) pri 5500/min – največji navor: 160 Nm (16,3 kpm) pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – elektronsko vibrizgavanje goriva (Bosch L-jetronic) – vodno hlajenje – akumulator: 12 V, 55 Ah – alternator: 770 W – elektronski vzgl.

Prenos moći: motor spredaj

poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik – platišča 5 Jx13 – gume: 165/60 HR 14 (Uniroyal).
Voz in obese: kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačne vzmeti, poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna

zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, 4 zavrtljaji odene 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 – rajdn krog: 10,6 m – teža praznega vozila: 1005 kg – dovoljena skupna teža: 1600 kg – prtljažnik (normno): 408/809 litrov – posoda za gorivo: 60 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost: 190 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 10,0 s poraba goriva (ECE): 6,5/8,4/10,8 litra goriva super na 100 km.

hlajenja in gretja ter s kopico majhnih odlagalnih vdrtin; ali pa deljiva zadnja klop, ki služi sprotinemu povečevanju prtljažnika; ali pa dve zunanjih ogledali z notranjim nastavljanjem; ali pa v podrobnostih zelo temeljita končna obdelava; in tako dalje.

Saj vemo: Ford Sierra je moderno aerodinamična in v merah (tudi notranjih) spretno usklajena kombi-limuzina, ki je potovno hitra in udobna že sama po sebi. S paketom S pa je plemenitejša za malce več ostrosti, najs gre za motorne zmogljivosti, ali pa za lastnosti podvozia.

Tako so (spredaj dodatno hlajenje) zavore zelo dobro kos dolgoravnim naporom, podvozje v celoti pa voznikovim zahtevam na hitro voženih ovinkih. Ta Sierra je na gladkih in dobro oprijemljivih tleh praktično neutralen avtomobil, ki šele na povsem zgornji hitrosti meji (na makadamskih tleh, pa malce prej) oznan svojo klasično zasnov in željo zadaka, da zdri si navzen. Ampak volan je s širimi zavrtljaji odene do druge skrajne točke in s kratkimi gibi zavojijo manjšega obroča dovolj neposreden, da je vozilo mogoče izravnati, ali pa se z bočnim drsenjem ljubiteljsko igračati. Ravnino takšnim, uživalskim vožnjam pa je ta Sierra tudi namenjena.



Sportni paket je prodajni pripomoček, ki navdušuje povsem dočlen, a dovolj širok krog kupcev. Pri Fordu to dobro vedo. Navsezadnje je Sierra 2.0iS le ena iz vrste različic: zmogljiva in športna, kar pa ne pomeni, da jo morate kupiti, če vam takšni avtomobili niso všeč.

MARTIN ČESENJ

foto: MARJAN ZAPLATI

