



Kompletna ponudba sierr za leto 1987

Ljubiteljem klasične limuzine je Ford januarja predstavil sierra s štirimi vrati, obenem pa tudi različice s tremi in petimi vrati ter karavan izvedbo, vse z izpopolnjenimi, usklajenimi linijami karoserije in tehničnimi izpopolnitvami. Običajen postopek, če je v igri proizvodnja 1,5 milijona vozil, ki naj sicer izbirčnemu trgu prinese primerno osvežitev.

Ford sierra limuzina

Vrnitev klasike

Nova različica, limuzina, je izpopolnila proizvodni program sierra – Dodelana karoserija različice z zadnjimi vrati in karavan izvedbe – Velik izbor motorjev in opreme

oči bode njen zglažen sprednji del, kjer se pokrov motorja spušča med žarometi, maska hladilnika ostaja le še spomin na pretekle modele. Reže za hladilnik so sedaj v odbijaču, katelega spodnji rob prehaja v nevpadljiv spojler. Dražji modeli

imajo že vgrajene meglenke, kipec cenejšega pa ima možnost, da jih vgradi sam. Ta agresivna aerodinamičnost s prepričljivimi linijami je rezultat sodelovanja projektantov z letalskimi inženirji, ki so v vetrovniku in s pomočjo računalnikov po tisoč ra-

zličnih testih znali izbrati pravo obliko in konstrukcijo karoserije. Po modelu s tremi in petimi vrati ter karavan izvedbi je prišla limuzina s štirimi vrati, osvežitev za kupce, ki si želijo takšen avtomobil bodisi zaradi klasične, kompaktnosti ali katerega drugega, samo njim znanega razloga.

S sierra se ni zgodilo nič nepredvidenega. Podobno preobrazbo je doživel tudi že ford escort, vendar s to razliko, da je skupaj z novo karoserijo s štirimi vrati dobil tudi novo ime – orion. Medtem ko v prvih letih proizvodnje sierra na cesti ni bilo mogoče zgrešiti, pa jo danes prav lahko zamenjamo s scorpim, saj imata tako rekoč povsem enako rešitev sprednjega dela. Zaradi poenotenja proizvodnje posameznih delov, napr. žarometov, je sierra vsekakor izgubila nekaj samosvojesti. Za kupca, ki nima dovolj denarja za dražjega scorpia, je seveda ta podobnost dobrodošla. Vsi modeli sierra za leto 1987 imajo enak sprednji del do roba vrat, potem pa se začnejo razlikovati. V primerjavi s predhodnim modelom ima sierra sedaj lepše oblikovane blatnike, brez ostrih zarež v zgornjem delu. Elegantnejši videz pa skriva v sebi tudi boljše lego vozila na cesti zaradi usmerjanja zraka vzdolž bokov, v primeru čelnega trčenja pa pride do izraza določena togost in odpornost konstrukcije. Šipe na vratih so višje za 15 mm, zadnje štirioglasto steklo je tudi večje, vsem modelom pa so zmanjšali površino mrtvih kotov in s tem izboljšali preglednost. Za razliko od drugih ima limuzina s

Rojstvo sierra so v Fordovi hiši spremljali z določeno mero negotovosti in strahu, kako bo novi član družine všeč javnosti. Razlog za strah je ležal za v letu 1982 precej avantgardni karoseriji sierra, za katero se je zdelo, da je plod projekta bodočnosti, ne pa logičnega nadaljevanja proslavljenega taunusa, ki so ga tisto leto sneli s proizvodnih trakov. Danes vemo, da je bila to dobra poteza, in mirno lahko trdimo, da je sierra s svojimi mehki linijami in zaobljenim videzom stopila led okrog srca celo tistih, ki so naprej menili, da je na tem avtomobilu le nekoliko preveč oken. Očetom tega vozila se je kamen s srca še pravčasno odvalil na nogo in jih opomnil, naj ne odlašajo predolgo z nadaljnjim razvojem sierra. Značilna je seierrina klinasta, izrazito aerodinamična karoserija z zračnim uporom 0,34 Cx pri standardnih različicah in 0,32 za športno različico XR, v



Udoben sedež sierra ghia

štirimi vrati finejši prehod od bočnih stranic do strehe, nima namreč žleba. V kanalih na strehi so pritrdilne točke za nožice prtljažnika. Zadnji del ima rahlo nalomljene površine blatnika. Pokrov prtljažnika se v loku spušča med zadnji luči, ki sta večji od dosedanjih, do roba odbijača, kar olajša vnašanje prtljage v vozilo. Zadnji del so s pomočjo računalnikov čisto na novo skonstruirali in ojačali vse točke, ki so izpostavljene vplivom zvijanja ali tresljajev posamično obešenih koles.

Hrup, ki ga povzročata delovanje motorja in spodnji del vozila, so uspešno zadušili s pomočjo polistirenske pene, ki jo brizgajo v štirikotne profile. Sprednji in zadnji odbijač sta odlita iz polikarbonske pene in sta odporna na manjše udarce. Sta široka in se globoko zadirata v karoserijo, vse do okvira blatnikov.



Na novo oblikovana sierra XR 4x4

BOGATEJŠA NOTRANJOST

Fordovi oblikovalci so se tudi pri projektiranju potniškega prostora ozirali na dražji avtomobil v družini. Tako so npr. sedeži enaki kot pri scorpiu, to pa pomeni, da so udobni, anatomske oblikovani in z možnostjo najrazličnejših nastavitvev. Voznikov sedež se da nastaviti po višini na pet različnih točk,

pri različici ghia ima naslonjalo nastavljiv ledveni del, medtem ko imajo različice S in XR športne sedeže.

Zadnja sedeža imata pri modelu s štirimi vrati naslonjalo razdeljeno na dva dela v razmerju 60:40, ki ga je mogoče prevrniti. To poveča prtljažni prostor, spustimo pa ga tako, da odpnemo posebna držala s prtljažne strani. To naj bi bil tudi nekakšen varnostni sistem, ki naj bi

varoval predmete v prtljažniku, do katerih torej ni mogoče priti iz kabine. Različici C in CL nimata pregibnega naslonjala.

K vsem sedežem grede varnostni pasovi, ki so boljši za privezovanje, saj ne pritiskajo na prsni koš, poleg tega pa jih je mogoče dokaj natančno nastaviti po višini.

K ugodnemu vtisu notranjosti avtomobila prispevajo tudi nove stranice na vratih, ki so obliko-

vane iz plastike in mehkih materialov. Na vratih so tudi nove varnostne ključavnice, pri dražjih različicah s centralnim zaklepanjem.

Armaturne plošče niso spreminjali. Instrumentov dobiš, kolikor plačaš, to pomeni, da se ponudba razteza od okroglega merilnika hitrosti na levi strani, termometra hladilne tekočine in merilnika količine goriva do z instrumenti nabite armaturne plošče, ki ima tudi računalniško vodeno porabo goriva. Merilniki so na novo konstruirani, to še posebej velja za merilnik količine goriva, ki je imel doslej bimetalni sistem, sedaj pa magnetni sistem, ki je natančnejši. Nov je tudi volan s srednjim delom v obliki črke A in tasterom, troblje na sredi. Ob strani sta ročici za luči, brisalnika in smerokaza. Nimamo posebnih pripomb na tisto, kar je pred voznikom, menimo pa, da bi Ford pri modelu CL vseeno lahko postavil merilnik hitrosti v središče armaturne plošče, tako kot je to storil pri escortu, kajti velik del tega instrumenta je zakrit, odvisno sicer od položaja voznikovega sedeža, za šoferjevo levo roko.

Tehnološkega napredka v proizvodnji vetrobranskih stekel s prostim očesom skoraj da ni mogoče opaziti, le čisto od blizu boste videli komaj zaznavno mrežo – grelnik za hitro odmrzovanje stekla. C različica ga nima, prepričani pa smo, da bi ga kupec tudi najcenejše sierre rade volje dokupil. Ampak pri Fordu se radi držijo načela, da mora biti razlika med posameznimi



Notranjost forda sierra GL





Sierra XR 4x4

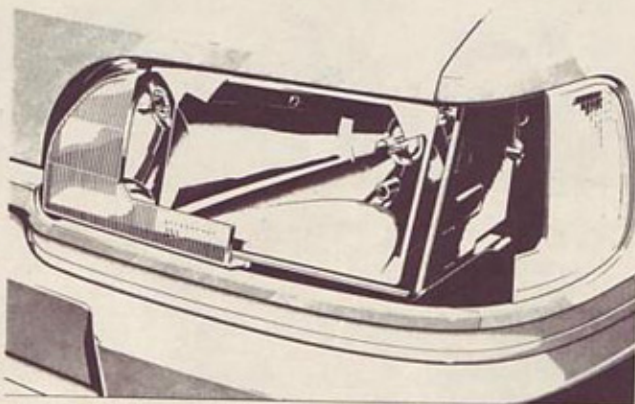


Pogled na prednji in zadnji del nove sierre

različicami razvidna tudi iz tega, kaj je mogoče kupiti: električna stikala za šipe, stereo tehniko (šest zvočnikov) in druge naprave na gumba. Zdi se nam, da bi morala biti sierra že v osnovni različici bolje opremljena.

VELIKA IZBIRA MOTORJEV

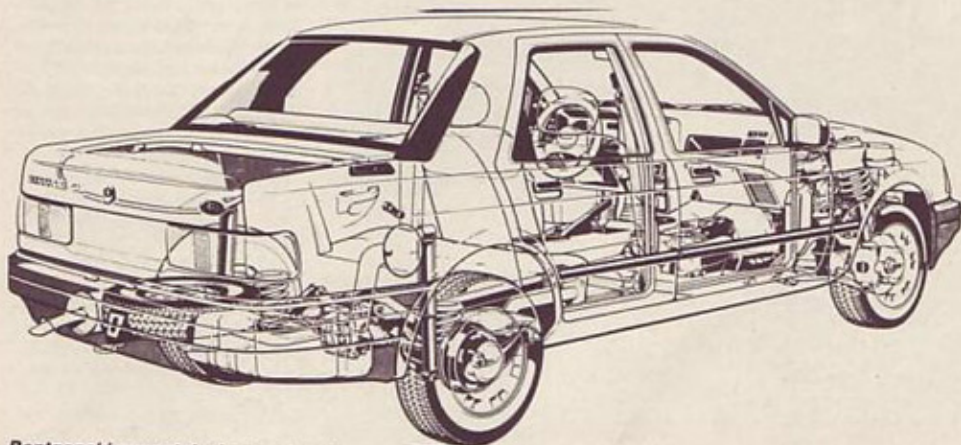
Ford začenja serijo vozil sierra z motorjem 1,6 litra (prej 1,3 litra) in seže vse do 2,8 litra (vsi bencinski) in še 2,3 litra dizel. Za naše trenutne razmere pri uvozu avtomobilov so vse različice z večjim motorjem od 1,6 predrage, ker je davčna meja pri 1600 kubikih. Izbrali smo različico 1,6 CL, kakršna se bo verjetno prodajala pri nas, z motorjem 55 kW (75 KM) pri 4900/min. Ta motor je eden prvih, izdelan po novi tehnologiji. Posebno pozornost so posvetili podrobnostim na poti zmesi goriva in zraka do valjev, vključujoč tudi fazo vrtnčenja zmesi v kompresijskem prostoru pred vžigom, saj so želeli čimbolj popolno zgorevanje zmesi. Za dovajanje goriva skrbi



Homofokalni žaromet sierre je za 30 odstotkov učinkovitejši

Homofokalna žarometa

Vse sierre imajo žaromete nove konstrukcije, ki naj izboljšajo aerodinamičnost prednjega dela vozila in učinkoviteje osvetljujejo cesto pred seboj. To so tako imenovani homofokalni žarometi oziroma združeni dve luči s skupno lečo. Odbojne površine različnega tipa in z različnimi halogenskimi žarnicami so izdelane na osnovi računalniškega izračuna, tako da z žarnico enake moči in v okroglem žarometu s premerom 146 mm dobijo za 30 odstotkov večji učinek.



Rentgenski posnetek sierre s 4 vrati

webrov dvojni uplinjač s samodejnim sistemom za hladen start, posebej razvit, da bi čimbolj pomagal pri vžiganju motorja v nizkih temperaturah.

Sierra 1,6 CL smo preskušali na ozkih gorskih cestah Mallorce in na cestah prvega reda. Na vzponih od 4 do 7 odstotkov je bilo treba pogosteje prestavljati v nižjo prestavo in tako vzdrževati vrtljaje in s tem pravilno razporejati moč motorja. Takšno vožnjo spremlja ustrezen hrup izpod pokrova motorja, ki pa ni pretiran, če pomislimo, kaj se dogaja z motorjem. Med pojavom skozi ovinke, ki jih je izdatno zalivala voda od topečega se snega, pomešana z mletim peskom, je bil v primeru nenadnega in tesnega srečanja z drugim vozilom edini izhod ostro zaviranje in manevriranje z volanom. V takšnih situacijah so prišle do izraza ABS zavore, ki so ob močnem pritisku na zavorno pedalo obdržale sierra v načrtovani smeri. Da gre za kontrolirano blokiranje koles, smo odkrili, ko je vozilo delovalo, kot bi se streslo. Te zavore (ABS vgrajujejo kot standardno opremo) so pokazale, kaj pomenijo za varno vožnjo, kajti ko ne bi imeli teh zavore, bi nam odneslo zadnji del vozila in čisto mogoče bi prišlo do »stika« z drugim vozilom, kajti prostora za izogibanje ni bilo veliko.

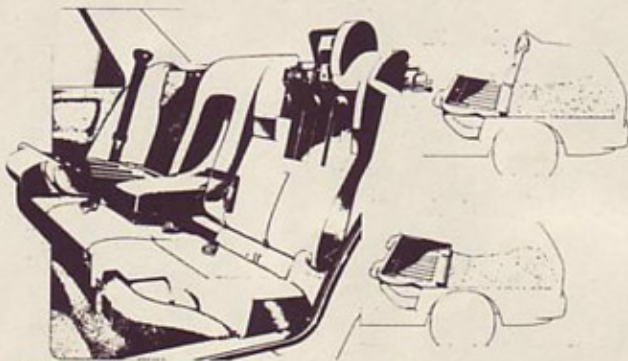
Sierra kljub svoji toni teže voznika ne obremenjuje, saj je volan dovolj neposreden in lega na cesti odlična. Vzmetenje je znano, posamično obešena kolesa, spredaj z MacPhersonom in zobato letvijo volana pred premo ter stabilizatorjem zadaj posevna vodila. Sierris S in XR 4x4 imata z razliko od drugih plinske blažilnice in močnejši stabilizator. Vsi modeli imajo spredaj kolutne zavore s povečanim hlajenjem kolutov, pri XR 4x4 in različici z dizel motorjem so koluti večjega premera, ima pa seveda tudi servo napravo.



Sierra 2,0 I S s 5 vrati

Za doplačilo je na voljo še servo volan, ki ima manjši prenos in manjše število zavrtijev od ene do druge skrajne točke.

Po preskusu sierra 1,6 CL smo izbrali še različico z motorjem 1,8 in petstopenjskim menjalnikom. Tudi ta motor je iz nove generacije in razvije 66 kW moči pri 5400/min. Ima elektronsko kontrolo brezkontaktnega vžiga, kar opravlja računalnik, v čigar spominu je 256 podatkov, potrebnih za pravočasno vžiganje zmesi goriva in zraka. Ker smo vozili po isti poti, smo lahko primerjali zmogljivosti obeh



Zadnja sedeža v limuzini

vozil, in ni bilo potrebno dolgo, da smo ugotovili, da petstopenjski menjalnik in 15 »konj« več veliko pomenita. Menjalnik sam je vpadljivo mehkejši in natančnejši.

Sierra 1,6 in 1,8 sta se dobro izkazali, toda vožnja z XR 4x4 je v primerjavi s prejšnjima dvema pravi praznik. Motor 2,8 litra iz šestih valjev, razporejenih na V, razvije 110 kW (150 KM) pri 5700/min. Značilno za to sierra je, da ima stalni pogon na vsa štiri kolesa, in ko požene vse »konje«, od 0 do 100 km na uro skoraj neslišno potegnete v 8,8 sekunde. Vsa izbrana tehnika in oprema iz XR 4x4 naredita ubogljivega sužnjem, ki v trenutku reagira na misel voznika in ju tako strne v celoto, ki veliko pomeni za varno in udobno vožnjo.

Vsakemu motorju so z računalnikom prilagodili menjalnik. Tako so bolje izkoristili moč in navor motorja ter dosegli optimalno varčno vožnjo. Večina Fordovih modelov ima petstopenjski menjalnik, ki je postal že standard za evropski trg. Vozila s štiristopenjskim (takšnega smo mi imeli v 1,6 CL) prodajajo le na nekaterih trgih. Fordova tovarna v Bordeauxu izdeluje štiristopenjski menjalnik z overdriveom, ki so mu dodali pretvornik navora s sklopko, ki zmanjšuje izgubo moči zaradi zdrsavanja.

Tehnični podatki

Motor: vrstni s štirimi ali šestimi valji na V – štiritaktni – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vodno hlajen – akumulatorji 12 V 35, 35 do 66 Ah – alternatorji 35 do 55 A.

Motor 1,6: vrtna in gib 81,3x77 mm – gibna prostornina 1597 kubikov – kompresija 9,5: 1 – največja moč 55 kW (75 KM) pri 4900/min – največji navor 123 Nm pri 2900/min – ročična gred v pet letjih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padočni dvojni uplinjač weber – elektronski vžig.

Motor 1,8: štirivaljni – vrtna in gib 86,2x77 mm – gibna prostornina 1796 kubikov – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5400/min – kompresija 9,5: 1 – največji navor 140 Nm pri 3500/min – odmična gred v glavi (zobati jermen) – uplinjač pierburg – brezkontaktni elektronski sistem vžigavanja.

Motor 2,0: štirivaljni – vrtna in gib 90,8x77 mm – gibna prostornina 1992 kubikov – kompresija 9,2: 1 – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5200/min – največji navor 157 Nm pri 4000/min – odmična gred v glavi (zobati jermen) – dvojni uplinjač weber

– elektronski brezkontaktni sistem za vžiganje.

Motor 2,0: (elektronsko vbrizgavanje goriva): največja moč 85 kW (115 KM) pri 5500/min – največji navor 160 Nm pri 4000/min.

Motor 2,8 V6: šest valjev na V – vrtna in gib 93x68,5 mm – gibna prostornina 2792 kubikov – kompresija 9,2: 1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 5700 – največji navor 216 Nm pri 2800/min – odmična gred v sredini (veriga) – elektronski sistem vbrizgavanja Bosch K-Jetronic.

Motor 2,3 diesel: štirivaljni – vrtna in gib 94x83 mm – gibna prostornina 2304 kubikov – kompresija 22,1: 1 – največja moč 49 kW (67 KM) pri 4200/min – največji navor 139 Nm pri 2000/min – odmična gred s strani (veriga) – črpalka za vbrizgavanje Bosch.

Prenos moči: motor spredaj poganja zadnji kolesi – suha enolamelna sklopka – štiri ali petstopenjski menjalnik ali samodejni (štiri prestave) – ročica menjalnika na podu – platišča 51/2x13 ali 51/2 Jx14, gume 165x13 ali 195/60x14.

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 3, 4 in 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obešena – spredaj vzmetni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijajčne vzmeti,

poševna vodila, teleskopski blažilniki, stabilizator – dvojni zavorni sistem, spredaj koluta s hladilnimi režami, zadaj bobna (koluti na vseh štirih kolesih pri 4x4, V6 in karavanu), ABS sistem, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi – volan z zobato letvijo, 3,96 vrtljaja od ene do druge skrajne točke (2,52 ob doplačilu za servo).

Mere in teže: limuzina 4 vrata: dolžina 4,467 m – širina 1,698 m – višina 1,359 m; medosna razdalja 2,608 m – kolotek spredaj 1,452 m, zadaj 1,468 m – teža praznega vozila od 1025 do 1270 kg (odvisno od modela) – dovoljena obtežitev od 505 do 545 kg – dovoljena obtežitev strehe 75 kg – prostornina prtljavnika za različice z zadnjimi vrati 385 l, s 4 vrati 413 l – posoda za gorivo 60 litrov.

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost, pospeški od 0 do 100 km/h, poraba po ECE
sierra 1,6: 165 km/h, 11,9, 6,1/7,7/8,9
sierra 1,8: 178 km/h, 11,9 s
sierra 2,0: 182 km/h, 10,5 sek, 6,1/7,6
sierra 2,0i: 190 km/h, 9,9 sek, 6,5/8,4/10,8
sierra 2,8 V6: 205 km/h 8,8 sek, 7,7/9,5/15,3 l
sierra 2,3 diesel: 153 km/h, 19,1 sek, 4,9/6,5/8,6 litra.