



Ford sierra XR4x4

## Belo na belem

**Stopetdeset konjskih moči za vsa štiri kolesa hkrati**

Če pustimo Ghiine forme probe ena, dva, tri in tako dalje ob strani, so se pravega in uporabnega napredka pri evropskem Fordu lotili pravzaprav šele pred nekaj leti, z lino in aerodinamično sierro. Odtlej so s časom na tekočem: tudi na račun štirikolesno gnane sierre XR 4x4, ki so jo uradno oznanili pred debelim letom dni, na ženevskem avtomobilskem salonu.

Tako je sierra postala prva velikoserijska limuzina z zadnjim pogonom, ki so ji moč motorja prisadili tudi k prednjima kolesoma, obenem pa se je zapisala med pionirske automobile te vrste tudi zaradi samodejnosti štirikolesnega pogona in zadnje diferencialne zapore. Za voznika torej nobenih dodatnih ročic in stikal!

Že štirikolesni pogon sam po sebi, hkrati pa tudi zunanj videz, oprema in motor so jambstvo, da se je sierra XR 4x4 postavila na vrh palete teh fordov. V celem enobarvna zunanjost, optično in praktično okrepljena z motno črnima odbijačema in bočnima obroboma je sposojena od športne sierre XR4. Le zadnji spojler ni dvojen, ampak enostavno staknjen z zadnjim pokrovom, kar je vidljivosti z

vozniškega sedeža samo v prid. Platišča so aluminijasta, megljenke, dve zunanj ogledali, zatemnjena stekla in temeljito obdelana notranjost z dobrima prednjima sedežema (voznikovega je mogoče nastavljati tudi po višini) pa sodijo v serijsko

opremo. Zavoljo tega je sierra XR4x4 očem takoj všeč: kot kompaktna, aerodinamična in moderna kombi-limuzina s petimi vrti. K njeni kombijevski plati sodi tudi deljivo sklopljivo zadnje naslonjalo, za uporabne je prilagodljiv prtljažnik pod



Kokpit: brez dodatnih ročic in stikal za 4x4

zadnjimi vrti. In k njenemu limuzinskemu značaju sodi štiri do pet udobnih mest za potnike. Z vsem tistim počutjem, ki je dovolj zrelo za zahtevnejše in dolgotrajnejše vožnje; in z dodatkom pravšnje mere športnosti obenem.

Sportnosti se je ta avtomobil navzel s paketom »S«, sposojenim pri sierrri 2,0i S, pa je voznik takoj navdušen nad daleč nazaj pomičnim in po želji nizko k tlem nastavljivim sedežem, ki s hrbiščem odlično objame telo. Športen je tudi volanski obroč z majhnim premerom ter debelim oprijemom. In navsezadnje sta športni tudi značilni sierriini prestavna ročica (kratka in natančna) ter armaturna plošča z rahlo zasukanim sredinskim delom. K osnovni ceni sodijo merilnik vrtljajev, petstopenjski menjalnik in servojačevalnik volana (z neenakomernim prenosom, da je volan s samo 2,8 zavrtljajoma od ene do druge skrajne točke enako uporaben za natančno in hitro vožnjo ter za počasne mestne manevre). Dopolčati pa je mogoče za električno vodenje šip v vratih in nastavljanje ter ogrevanje zunanjih ogledal, za sončno streho, za klimatsko napravo, za zadnja zglavnika, za zadnji brisalnik, za vlečno kljuko in tako dalje.

Sicer pa za Fordovo sierro že od vsega njenega začetka vemo: to je bil odločen korak v

avtomobilsko prihodnost. Tiste jeseni leta 1982, ko so z njo zamenjali dotedanja taunus in cortina, je bila sierra zdaleč najboljši ford vseh časov, pa tudi ena najboljših kombi-limuzin svojega, se pravi srednjega avtomobilskega razreda. Pozneje jo je sicer rahlo zasečil scorpio iz iste hiše, ampak sierra ostaja uspešnica pri kupcih, njena »štirikolesna« različica pa je, seveda, dodatno opremljenje pestre ponudbe.

Tako sploh ni težko uganiti: poglavni šarm tega vozila je v tistih njegovih delih, ki jih z očesom, takole na cesti, ni mogoče videti. So pa zaznavni, če se človek skloni k sierrinemu trebuhu, ali pa sede za njen volan in požene avtomobil na hitre ovinke.

Zasnova štirikolesnega pogona pri siERRI XR4x4 je razmeroma preprosta, nadvse učinkovita in zdaj v večji ali manjši meri že večkrat ponovljena pri konkurenčnih avtomobilskih hišah. Vedeti je treba, da streže običajna sierra s povsem običajnim, klasičnim razporedom: vzdolžno nameščen motor v nosu, kardanska gred do zadnjega diferenciala in, po tej poti, pogon na zadnji kolesi. Obenem pa: sprejedaj kolutne in zadaj bobnaste zavore.

Zaradi prenosa moči do vseh štirih koles – pri siERRI XR4x4 – so kardansko gred skrajšali in tako pridobili prostor za sredinski diferencial s planetnimi zobniki. Ta je zadolžen za delitev motornega navora v razmerju 66 odstotkov k zadnjima in 34 odstotkov prednjima kolesoma. S tem je sierra XR4x4 obdržala osnovne značajske poteze vozi-



Prtijažnik: peta vrata, dvizna polica, deljivo zadnje naslonjalo

€ 122.228

la s pogonom na zadnji kolesi. Prenos moči k zadnjima kolesoma je obdržala skrajšana kardanska gred, moč k prednjima kolesoma pa so speljali z vzdolžno, vstran zamaknjeno

dodatno gredjo, ki povezuje sredinski diferencial (s pomočjo verige) in diferencial med prednjima kolesoma. Tamkaj jim je bil sicer v napoto vzdolžno nameščen motor, zato so morali

povezavo med obemi kolesi opraviti kar skozi oljno kad motorja.

Nazadnje so v sredinski diferencial pritaknili še viskozno sklopko (samostojen del po sistemu Ferguson), s celo vrsto vzporedno nameščenih lamel v ohišju, napolnjenem s silikonско tekotino. Viskozna sklopka nastopa v vlogi diferencialne zapore, ki se odzove ob vsakičini razliki kolesnih vrtiljav (posamičnega kolesa ali kolesnega para) in prenese motorni navor k tistim kolesom, ki so s cestno podlago v trdnejši zvezi. Enako zasnovana viskozna sklopka služi kot zapora tudi v diferencialu zadnje sierrine preme. Viskozni sklopki delujejo zaradi lastnosti silikonske tekotine, da se ta ob višji temperaturi (ki jo povzroči zdrsavanje posamičnih koles) zgošča in skrbi za togejšo povezavo z ostalimi kolesi.

Tako je torej jasno: pogon na vsa štiri kolesa je stalen, pa tudi za vse vzporedne pojave takšnega pogona je v siERRI XR4x4 samodejno poskrbljeno. Vozniku ostajajo za uporabo že običajna pedala, prestava ročica in volanski obroč. Seveda so morali zaradi tako dodelanega prenosa moči podvozje sierre rahlo spremeniti, zaradi velikih zavornih kolutov ob zadnjih kolesih pa zadnjo premo tudi po tej plati prostorsko preuređiti. Obenem so (kot osnovno opremo) pritaknili še zavorni dodatek ABS (proti blokirjanju koles med zaviranjem), saj se delovanja te naprave in viskoznih diferencialnih zapor med seboj ne izključuju.

Skopari pa niso tudi pri motorju: to je že znani Fordov še-





stvalnik V-oblike, s sredinsko odmično gredjo ter z 2,8 litra gibne prostornine in z Boschevim mehanskim vbrizgavanjem goriva. K varčnosti prispeva naprava za samodejno zapiranje bencinskega dotoka ob odveztem plinu, toda končnih motornih zmogljivosti to ne skazi: največja moč znaša 110 kW oziroma 150 KM pri 5700 vrtljajih v minutu, največji navor pa prepričljivih 216 Nm pri 3800 vrtljajih v minutu. Motor sicer ni pretirano zagret ljubitelj visokih vrtljajev (oznake na merilniku dopuščajo priganjanje do številke 6000, oziroma do skrajne mere 6300), se pa ponaša kultivirano in suvereno, ko gre za prožnost v višjih prestavah menjalnika. Med našo preskušnjo smo mu zamerili oklevajoče vziganje v mrzlih zimskih jutrih, ampak takšna tegoba gre na račun slabega nastavljenega mehanizma za

hladni vžig. Ogret deluje ta motor tako kot se za šestvalnik spodobi: bez tresljajev in s prijetno polnim glasom. A, žal, tudi z opazno veliko žejo po gorivu.

Tole je res: sierra XR4x4 smo preskušali v za štirikolesni pogon najugodnejšem času, sredi zapoznele zime torej. Pri tem ji

nismo gledali skozi prste. Niti glede motornih niti glede ostalih zmogljivosti. Pa je znašala povprečna poraba za okroglo 5000 prevoženih kilometrov okroglih 14 litrov za vsakih 100 kilometrov. Pri tem je seveda mogoče biti tudi varčnejši voznik: ampak pod 10,5 litra na 100 km poraba vseeno ne omahne.

Sierra je odtehta z zmogljivostmi. Običajne meritve smo opravili na suhi in kopni cesti ter izmerili pospeške z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro v 7,2 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 10,1 sekunde, do hitrosti 120 kilometrov na uro v 14,4 sekunde in do hitrosti 140 kilometrov na uro v 20,0 sekunde. Med našo preskušnjo najvišja izmerjena hitrost je znašala 203 kilometre na uro. Sierra jo je doseglj v peti prestavi, pri 5700 motornih vrtljajih, torej v povsem

nenevarnem območju motornega delovanja, kar pomeni, da je tako hitro mogoče voziti tudi daje časa.

Seveda se sierra XR4x4 nadodčneje izkaže v težavnejših voznih pogojih; na mokro spolzkih, zasneženih ali zaledenelih tleh. V takšnih okoliščinah je ta avtomobil, ostriemu vozniku navkljub, zelo dolgo povsem ubogljiv in tudi na hitrih vijugah praktično neutralen. Posamičnih faz delovanja štirikolesnega pogona, v mislih imam izravnvanje razlik v vrtenju posamičnih koles, izza volana ni občutiti. Kolesa lovijo »ravnoteže« povsem opazno in dovolj sproti, da je motorna moč vselej v celem izkoriščena. Celo zaviranje gre, tudi na račun ABS, obenem pa velikih in spredaj dodatno hlajenih kolutov, izza volana te siere vozniku odlično »od nog«. Seveda fizike, ki velja za sožitje med cestnimi drsnicami in kolesnimi gumami, ni mogoče goljufati in tega se mora voznik zavedati. Tako je spremnost štirikolesnega pogona še najlaže oceniti v kašastem snegu ali na makadamskih tleh. Se pa vsakič sproti tudi izkaže: da zna biti sierrin zadek ob naglem odvzemjanju plina ali kratkotrajnih in ostrih zaviranjih živahnjejši kot bi si človek žezel – pa sili k zunanjem robu ovinka. Zaležajo popravki z volanom, ali, če tisti hip mogoče, ponoven pritisk na pedal plina. Nasproti je tudi sierrin štirikolesni pogon takšne sorte, da ljubi pritiskanje na plin in vsklajevanje v voznikovi glavi: s plinom kot ob zadnjem pogonu in z rokami na volanu kot bi vlekli le prednji kolesi. Tako je vozilo dostikrat mogoče spraviti v nadzirano drse-

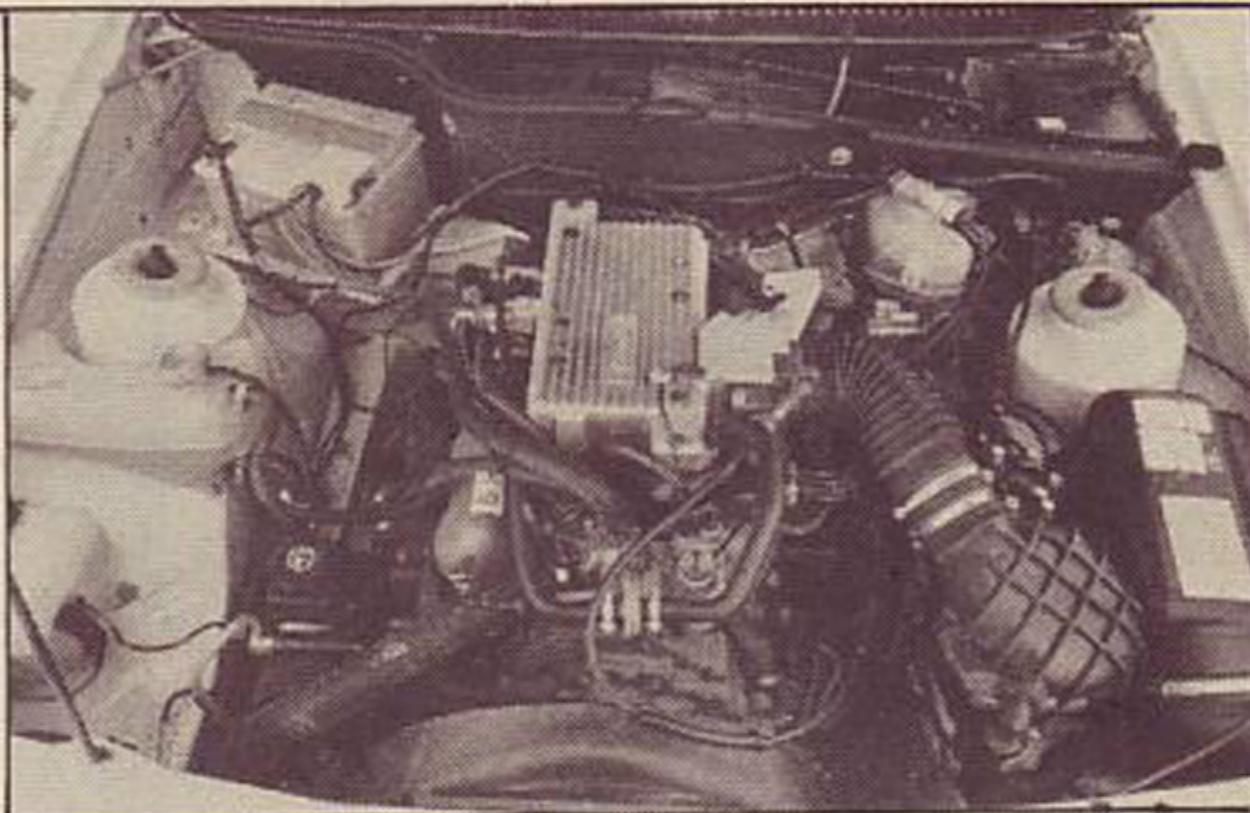
MOTORNO OLJE NA SINTETIČNI OSNOVI

ZA BENCINSKE IN DIZELSKIE MOTORJE OSEBNIH VOZIL IN TUDI ZA TURBO



nje, s katerim je hitrosti na spolzkih ovinkih mogoče odločno povečati.

In, ker smo to sierro gnali ne glede na vreme ter vrsto cestišča, smo zabeležili tudi dve opaznejši zameri: prva gre na račun slabotnih kratkih žarometov (za razliko od dolgih svetlobnih snopov, ki sta zares učinkovita), drugi pa na račun skromne posode za vodo za prednjo šipo, ki voznika sili k povsem odvečnem otepanju z umazanijo pred očmi.



*Motor: že prileten, a uglajen in zmogljiv*

## Tehnični podatki

**Motor:** šestvaljni – štiritaktni – V-oblike – nameščen vzdolžno nad prednjo premo – vrtina in gib  $93,0 \times 68,5$  mm gibna prostornina 2792 kubikov – kompresija 9,2:1 – največja moč 110 kW (150 KM) pri 570/min – največji navor 216 Nm (22,0 kpm) pri 3800/min – ročična gred v 4 ležajih – sredinska odmična gred (zobniki) – mehansko vbrizgavanje goriva (bosch K-jetronic), s samodejnim zapiranjem dotoka goriva ob odvzetem plinu – vodno hlajenje – akumulator

**12 V, 43 Ah** – alternator 980 W – brezkontaktni tranzitorski vžig

**Prenos moči:** motor spredaj poganja vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – sredinski diferencial z viskozno sklopko – zadnji diferencial z viskozno zaporo – petsopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,358; II. 1,809; III. 1,258; IV. 1,0; V. 0,825; vzvratna 3,36; diferencijski 3,62 – lahka platišča 5 1/2 J x 14 – gume 195/60 R 14 (pirelli winter 190 – M + S)

**Voz in obese:** kombi-limuzina za 5 oseb – 5 vrat – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa na posamičnih obesah – spredaj vzemni nogi, prečna vodila, stabilizator – zadaj vijačne vzemni, poševna vodila, plinska teleskopska blažilnika, stabilizator – dvokrožne zavore, kolutne ob vseh štirih kolesih, spredaj posebej hlajene, servo, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan z zobato letijo, servo, prestava 12,6:1 – 2,8 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Je pa jasno: ford sierra XR4x4 ni terenski avtomobil. Je čisto običajna družinska kombi-limuzina z močno privzidnjjenimi voznimi zmogljivostmi. Te se odlično ujemajo z močnim motorjem, pa je ta serra kot nalašč za tiste kupce, ki svoje vožnje neradi vsklajujejo z vremenskimi pogoji. Testni avto je bil belo na belem: na snegu se je počutil kot riba v vodi. In tudi videti je bil zelo čeden.

**MARTIN ČESENJ**  
foto: MARJAN ZAPLATIL

**Mere in teže:** dolžina 4,459 m – širina 1,725 m – višina 1,378 m – medosna razdalja 2,612 m kolotek spredaj 1,468 m, zadaj 1,465 m – rajdn krog 10,7 m – teža praznega vozila 1250 kg dovoljena skupna teža 1775 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 1350 kg, brez zavore 615 kg – prtljažnik (normno) 408/809 litrov – posoda za gorivo 60 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 210 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 9,0 s – poraba goriva (ECE): 7,7/9,5/15,3 litra goriva super na 100 km