

Ford sierra

Skok v prihodnost

Karoserija Fordovega novega aduta, vozila sierra, je res takšna, kot si jo zamišljamo za leto 2000, oprema in podvozje sta bolj iz današnjih časov, medtem ko za v sierra vgrajene motorje smemo reči, da so od včera j

Začelo se je že minulega januarja. Zavznil je telefon: »Tukaj Ford. Radi bi, da si vzamete čas in pridete v Köln v naš »styling«, nekaj bi vam pokazali. Vse stroške plačamo.« Kaj neki imajo, sem si mislil in s polno torbo »firbica« in fotoaparatom odšel v Köln, kjer sem se znašel v družbi kakšnih dvajsetih, po državnem ključu izbranih avtomobilističnih novinarjev.

Že ob prihodu v Köln je Fordov »glavni« za tuje novinarje naznanil: »Prosim, zapomnite si – danes in jutri niste bili v Fordu!« In naslednji dan, ko smo pred skrbno zastraženim oddelkom, kjer se na papirju, v mavcu in nazadnje iz ročno obdelane pločevine rojevajo novi avtomobili, lezli iz avtobusa, so nam ukazali: Fotoaparate kar pustite v avtobusu, bo zaklenjeni!»

»Pa firbec,« sem vprašal. »Tega lahko vzamete s seboj!«

Potem je sledil nagovor, da so nas poklicali kot strokovnjake (tako mi je zrasel greben) in ne kot novinarje, nakar so se odprla vrata dvorane, v kateri so bili lepo razstavljeni prototipi nove sierra.

»Dobro si oglejte vse, kar vas zanima, nato pa vas prosimo za vaše mnenje«, je dejal glavni oblikovalec Uwe Bahnsen, obdan s še nekaterimi visokimi glavami Fordovega koncerna.

Potem smo pač povedali, kaj mislimo – v očitno zadovoljstvo gostiteljev. Avtomobili so nam bili namreč všeč.

»Preizkušali pa jih boste poleti, na uradni premieri,« so še rekli.

Tale rahlo dolgi uvod ima svoj vzrok. Ford je namreč s sierra naredil dolg skok proti avtomobilski prihodnosti. In takih skokov doslej nismo bili vajeni, toliko manj od Forda, ki je še do nedavna sodil med najbolj konzervativne koncerna. In nazadnje, potem ko je sierra po nekajmesečnem prečiščevanju šla na risalne deske in skozi vse nekaljetni razvoji, so se pri Fordu ustrašili dolgega skoka – češ, kako bo

občinstvo sprejelo povsem novo, futuristično obliko karoserije. Zato so pač hoteli vnaprej slišati za mnenje. Gre namreč za avtomobil, ki v Fordovem programu zamenjuje »taunusa«, torej za velikoserijsko proizvodnjo v avtomobilskem srednjem razredu, ki zavzema v Evropi približno četrtino tržišča. Napačen korak je potemtakem lahko zelo drag.

In sierrina karoserija je za dosežanje pojme, če zanemarimo občasno videne unikate z avtomobilskih salonov, res nenavadna: poševno padajoči prednji del se na koncu strmo spusti v klinasto zašiljen nos, na drugo stran pa se prek močno nagnjene vetrne in zadnje šipe karoserije zaključijo

v kratak zadek – tako imenovani »aerozadek«, ki ga poznamo že z sportca. Tu so še gladki prehodi brez ostrih robov, stekla, po posebnem postopku lepljena na pločevino (razen seveda oken na vratih, ki se odpirajo), odbijači, tesno priležni ob pločevino, polni pokrovi koles itd.

Skratka: stvar že od daleč diši po dobri aerodinamiki in podatku, da je sierrin količnik zračnega upora CX le 0,34 pri repati športni različici »XR« pa celo 0,32, se nihče več ne čudi.

Sierra je v svojem razredu zdaleč najbolj aerodinamičen avto – vsaj za zdaj.

Proti pričakovanju aerodinamične oblike ne kazijo prostornosti in uporabnosti avto-

mobila. Položaj prednjih sedežev je odličen in vozniku omogoča najboljši položaj za volanom, ne da bi zaradi tega sopotniki na zadnji klopi stiskali kolena. Tudi prtljžnik je z dobrimi 400 litri uporabne prostornine na ravni izluzni srednjega razreda; s podiranjem zadnje klopi ga je kajpak moč tudi povečati.

Dvema nadlogama pa se pri tako oblikovani karoseriji ni bilo mogoče ogniti: sonce skozi močno nagnjene šipe krepke žge v notranjost in voznik ne vidi koncev avtomobila. Na srečo pomanjkljive občutka za mero popravljajo zdržljivi plastični odbijači, ki jim manjši trki ne pridejo do živega.

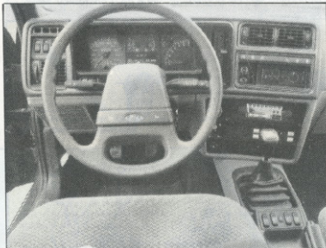




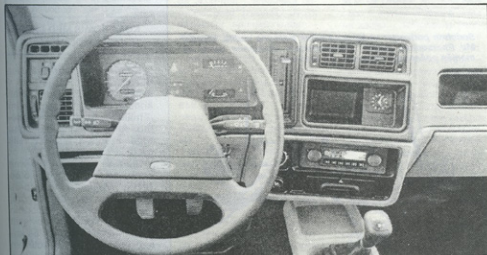
OD OSKRBLJENEGA DO POSTAVLJAŠKEGA

Po stari Fordovi navadi in sploh ameriški navadi tudi sierra nastopa v štirih osnovnih različicah opreme, od katerih ima vsaka potem še dolg spisek pritisklin za doplačilo. Če k temu dodate še kup motorjev, karoserijo na pet vrat in troje vrat (pridejo prihodnje leto), kombi karoserijo (oba tudi prihodnje leto), potem je več kot očitno, da je različic toliko, da jih lahko obdela le računalnik.

Notranjost sierra je oblikovana in urejena po sodobnih načelih s preglednimi merilniki in priročnimi stikali na armaturni plošči, ki je za boljšo



Sportni luksuz: sierra ghia



Pregledno in funkcionalno: sierra L

preglednost in dosegljivost usločena proti vozniku.

Po futuristični zunanji obliki sodeč bi človek sicer pričakoval tudi kakšne digitalne elektronske merilnike z ekrani iz tekočih kristalov ali kaj podobnega iz čarovniških škatel sodobnih elektronikov. No, tako daleč Forda le ni zaneslo v muziko prihodnosti.

Ostal je pri sedanosti – a na visoki ravni. To poleg armaturnih plošč drži tudi za dobro oblikovane sedeže, pa kopico vedno potrebnega prostora za drobnjarje in še kaj.

Seveda je za več denarja več muzike in osnovna različica opreme, ki niti svoje črke za oznako nima, je kar pošteno oskubljena. Poleg tistega, kar avto že mora imeti, da sploh sme na cesto, gre pri najcenejšem paketu opreme vendar omeniti greto zadnjo šipo, servo zavore, vzvratne rdeče megljenke in luč za vzvratno vožnjo, pa halogenske žaromete, električni pralnik, brisalnice na dve hitrosti, ležalne sedeže ... po drugi strani pa tudi že skoraj pozabljen trdi volanski obroč in cenene notranje obloge in preproge. Že naslednja stopnja, oprema »L«, pa daje tisto, kar od povprečnega avtomobila tega razreda pričakujemo. Materiali v notranjosti so veliko boljše in lepši, volan je mehak, sedeži dobijo zglativke, zadnja klop je deljiva, tako da jo je moč podreti tudi delno (do 1/3 ali 2/3)





in je tako ob prtljaji prostora še za enega ali dva potnika. Tudi uro ima že »L« oprema, brisalniki migajo tudi prekinjeno in še kup drobnarij je, za katero je v avtu dovolj prostora, na papirju pa ga zmanjka.

Vsekakor je L oprema za povprečnega uporabnika že dovolj bogata, če mu ni ravno do razmetavanja za posebnosti, kot so pri »GL« opremi »pr. od znotraj nastavljivo zunanje ogledalo, pa kontrolne lučke za obrabljene zavore, premajhno količino olja, hladilne tekočine in vode za pranje. Seveda »GL« pomeni tudi še boljše obloge sedežev in celotne notranjosti. Višek oprimenosti (če zdaj izpostavimo za prihodnje leto napovedano sierra XR 4) predstavlja sierra »ghia«, postavljaska zmes športa in luksusa z merilnikom vrtiljeve, s po višini nastavljivim voznikovim sedežem, z digitalno uro, gretim zunanji ogledali. Kontrolni sistem s silhueto avtomobila, na kateri se prižgejo signali, če katera od vrat niso zaprta, če je pregorela kakšna žarnica ali če zunanje temperature grozijo s posledico, pa v »ghia« celo pričara kanček tiste prej omenjene elektronske čarovnije.

Z nosom brez rež za hladilni zrak, ki ima v tem primeru vstop pod odbijačem, pa z dvojnimi žarometi in meglenkami se »ghia« loči od drugih različic sierra, ki modrosobno zunanje razlike kažejo le z večjo ali manjšo količino okrasja.

PORABA KREPKO NAVZDOL

Z razvojem sierra so imeli pri Fordu dela čez glavo, z motorji se niso utegnili posebej ukvarjati. Zato so jih vzeli kar staremu taunusu in jih brez večjih sprememb vgradili v novince. Motorji so tudi edino, kar v sierrah ni novo. Gre za štirivaljne, dokaj sodobne vrstne motorje in precaj zastarele, a trpežne in preskušene šestvaljnik na »V«, ki imajo nasproti štirivaljnikom to prednost, da tečejo mirneje in so bolj prožni.

Predvsem zaradi možnosti vgradnje šestvaljnikov se je Ford tudi odločil za klasično zasnovano s pogonom na zadnji kolesi in vzdolžno vgrajenimi motorji spredaj. Za nameček



Prihodnje leto: sierra XR 4 z 2,8 litrskim motorjem na vbrizgavanje goriva, 110 kW (150 KM)

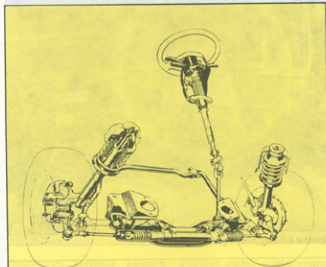
je sierra dobila še 2,3-litrski Peugeotov diesel.

Vsekakor bi moral biti diesel vsaj »turbo«, da bi se podal sierrini karoseriji, pa tudi 1,6-litrskemu bencinarju nekako primanjkuje moči za karoserijo, ki s svojo obliko zbujata vtis živahnosti. No, če pogledate

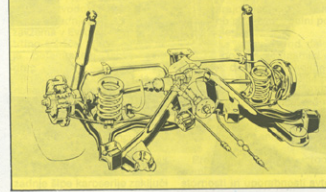
podatke o zmogljivostih, postane očitno, da je sierra tudi s šibkejšimi motorji če že ne poskočeni, pa vsaj hiter avto, saj so se zaradi boljše aerodinamičnosti pri sierru, ki je po težji enaka taunusu, največje hitrosti z enakimi motorji povečale za 8 do 9 odstotkov.

Glavni namen aerodinamičnega piljenja je bil seveda zmanjšanje porabe goriva. Sierra dejansko porabi za 15 do 20 odstotkov manj goriva kot enako motorizirani taunusi in to že s štiristopenjskimi menjalniki. Z dolgo peto prestavo, ki pa je na voljo le za doplačilo, pa poraba pade še za okoli 10 odstotkov.

Za posebej varčne voznike je tovarna 1,6 litrski motor naredila še v posebni E (economy) izvedbi, kjer je namesto običajnega elektronskega vžigaj majhen računalnik, ki sprti ravna predvžig po obremenitvah motorja, vrh tega pa je prestavno razmerje v diferencialu daljše. Za nekatere države, kjer se davki prehodu ravnaajo po gibni prostornini, pa ima Ford v rokavu še sierra z 1,3 litrskim motorjem (44 kw/60 KM), ki pa kljub temu, da je bolj hroma rača, porabi praktično toliko kot poskočna sierra z dvoliterskim motorjem – pri enakem načinu vožnje kajpak.



Sodobno podvozje: zadaj posamična poševna vodila, spredaj Mc Phersonova prema stabilizatorjem obrnjenim nazaj za manjše počepanje karoserije pri zaviranju.



KOMPROMIS MED LEGO IN UDOBJEM

S tem, da je sierrina kolesa obesil posamič, se je Ford v svojih evropskih podružnicah končno poslovil od togih prem – male fieste pri tem ne štejejo, saj pri prednjem pogonu toga zadnja prema ni velik greh.

Sierrine zadnje poševne obese se dokaj zgledujejo po BMW. Majhen kot nasproti prečni osi, tako da bi skoraj lahko govorili o vzdolžnih obesah, spreprečuje v ovinkih velike spremembe nagiba koles, daleč nazaj, blizu kolesom optri blažilniki pa omogočajo tudi uglasitev na udobje, ne da

bi zaradi tega trpela varnost voznih lastnosti.

Spredaj ima sierra že običajno Mc Phersonovo premo, pri kateri pa je stabilizator obrnjen nazaj in privit na pločevino pred prostorom za potnike. Tako namestitev stabilizatorja občutno zmanjša »počepanje« in dviganje nosu pri zaviranju oziroma speljevanju.

Eno z drugim: kompromis med lego na cesti in udobjem je uspel in sierra se dobro obnaša tako v hitrih ovinkih kot na ravni, je izredno okretna, čeprav je volan z dobrimi štiri milnimi polnimi zasuki posreden – je pa zato lahkoten in tudi natančnosti mu ne manjka. Odlične so tudi zavore, ki so od 2 litrskih motorjev dalje z notranjim hlajenjem prednjih kolutov prilagojene večjim zmogljivostim, medtem ko imajo bobnaste zavore zadnjih koles pri vseh različicah regulator zoper prezgodnje blokiranje.

Aerodinamična karoserija je »kriva« za neobčutiljivost na bočni veter in malo šumov ob karoseriji. Tudi rotor motorja in podvozja je dobro zadržan – pri dražjih različicah opreme bolje kot pri cenejših.

Pri Fordu se pridružajo tudi, da sestavljanje karoserij z roboti zagotavlja visoko kakovost in dobro končno izdelava,



Za razliko od najdražje opremljene sierra »ghia« in bodoče športne »XR 4« imajo ostale sierra ne nosu masko hladilnika



Udobno in luksuzno: zadnja klopa, od opreme »L« dalje deljena za možnost delnega podiranja

vo, po drugi strani pa tudi nižje cene. Te naj bi bile pod cenami ustreznih tekmecev, vrh tega pa sierra obetajo tudi preprosto in poceni vzdrževanje. No, vse to so stvari, ki jih bo pokazal čas.

Za zdaj pa naj ostane pri čestitkah. Ford je pač prvi zbral pogum in v velikih serijah postavil na cesto avtomobil, ki je najbližji tistim, ki jih zadnja leta videvamo na avtomobilskih razstavah, zvečična pod skupnim naslovom »avto 2000«, kot raziskovalne prototipe ali pa enostavno kot vabo občinstvu. Pišemo pa šele leto 1982.

PAVLE TOMERSKI

Tehnični podatki

MOTORJI: štirivaljni vrstni ali šestvaljni »V« – štiritaktni – vgrajeni vzdolžno nad prednjo premo – bloki in glave iz sive litine (diesel: glava iz lahke zlitine – vodno hlajenje – akumulatorji 12 V, 35 do 66 Ah – alternatorji 35 do 55 A.

MOTOR 1.6: štirivaljni – vrtna in gib 87,67 x 66 mm – gibna prostornina 1503 kubičkov – kompresija 9,2:1 (gorivo super) – največja moč 55 kW (75 KM) pri 5300/min – največji navor 120 Nm (12,2 kpm) pri 2900/min – ročna gred v 5 letajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – padočni uplinjač Ford VV – elektronski vžig brez kontaktoev.

MOTOR 2.0: vse kot motor 1.6, razen: vrtna in gib 90,82 x 78,95 mm – gibna prostornina 1993 kubičkov – največja moč 77 kW (105 KM) pri 5200/min – največji navor 157 Nm (16 kpm) pri 4000/min –

registrski padočni uplinjač weber.

MOTOR 2.0 V 6: šestvaljni na »V« – vrtna in gib 90,03 x 60,10 mm – gibna prostornina 1998 kubičkov – kompresija 9:1 (gorivo super) – največja moč 66 kW (90 KM) pri 5000/min – največji navor 150 Nm (15,3 kpm) pri 3000/min – sredinska odmična gred (zobniki) dvojni padočni uplinjač weber – elektronski vžig brez kontaktoev.

MOTOR 2.3 V 6: vse kot motor 2.0, razen: vrtna 90,03 mm – gibna prostornina 2294 kubičkov – največja moč 84 kW (114 KM) pri 5300/min – največji navor 176 Nm (18 kpm) pri 3000/min – dvojni uplinjač solex.

MOTOR 2.3 DIESEL: štirivaljni – vrtna in gib 94 x 83 mm – gibna prostornina 2304 kubičkov – kompresija 22,2:1 – največja moč 49 kW (67 KM) pri 4200/min – največji navor 139 Nm (14,2 kpm) pri 2000/min – stranska odmična gred (verigr) – vbrizgalna črpalka bosch.

PRENOS MOČI: motor spredaj poganja zadnji kolesi – enokolutna suha sklopka – štiri ali petstopenjski menjalnik ali tristopenjska avtomatika – prestavna ročica na tleh – platišča 4 1/2 ali 5 1/2 J 13 – gume 165 SR 13, 165 HR 13 ali 185/70 HR 13 (glede na model)

VOZ IN OBESJE limuzina za 5 oseb – 4 vrata in dvizna vrata na zadku – samonosna karoserija – prednji kolesi posamič in enojnih prednjih vodilih, vzmetni nogli, stabilizator – zadnji kolesi posamič na poševnih vodilih, vijačni vzmeti, tolepska blažilnika – dvo-krožne zavore, spredaj kolutne (z notranjim hlajenjem, razen z motorji 1.6), zadaj bobnaste, regulator zaviranja zadnjih koles, servo – mehanična ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedeži – volan na zobato, letov, rajdni krog 10 m, 4,15 zasuka od ene do druge skrajne točke; diesel: servovolan, 3,5 zasuka (pri drugih modelih servovolan za doplačilo)

MERE IN TEŽE: zunanje mere 4,394 m x 1,720 m x 1,362

m – medosna razdalja 2,608 m – kolotek spredaj 1,452, zadaj 1,468 – teža praznega vozila 990 do 1155 kg (glede na model), dovoljena obtežba 480 kg – uporabna prostornina prtljavnika (meritev VDA) 408 dm³ – posoda za gorivo 60 l

ZMOGLJIVOSTI IN PORABA: (tovarniški podatki – po vrsti največja hitrost; pospeški 0-100 km/h; poraba po ECE pri 90 km/h, 120 km/h, v mestnem ciklusu):

sierra 1.6: 165 km/h; 14,0 s; 6,3/ 8,1/ 10,1 l/100 km

sierra 1.6 Economy: 162 km/h; 14,4 s; 5,9/ 7,4/ 8,9 l/100 km

sierra 2.0/4: 185 km/h; 10,4 s; 6,3/ 7,9/ 10,5 l/100 km

sierra 2.0/V6: 176 km/h; 12,5 s; 6,8/ 8,4/ 12,3 l/100 km

sierra 2.3/V6: 190 km/h; 10,5 s; 6,8 (8,7) 12,1 l/100 km

sierra 2.3 diesel: 155 km/h; 19,1 s; 5,1/ 6,7/ 8,3 l/100 km

Opomba vsih podatki o zmogljivosti in porabi z osnovnim, 4-stopenjskim ročnim menjalnikom, pri dieslu s 5-stopenjskim.