



*Cosworthin moottori on niitä hienoimpia mitä on olemassa. Tämä koskee sekä tekniikkaa, että ajonautintoa. 16-venttiilinen 2-litrainen turbo kehittää 204 heppaa, määrä jolla 1250 kiloa iso autokin liikahtaa kuin unelma.*

**C**osworth Sierran kolmiovisia luokitusautoja tehtiin vain vaaditut 500 kappaletta – sekä rataluokitusta varten viime vuonna 500 kpl lisäsarja – eikä edellinen malli kolmiovisena fastbackina oikein täyttänyt edustusauton vaatimuksia. Niinpä sama tekniikka päätettiin asentaa uuteen nelioviseseen porrasperäisen koriin ja näin saatiin aikaan vaativammankin autonkäyttäjän suorituskykytarpeet täyttävä ”edustuspiikajuna”.

Kieltämättä auto on uudessa

asussaan hillitymmän ja tyylikkäämmän näköinen ja ovien lukumäärästä johtuen myös käytännöllisempi. Tätä mallia tullaan tekemään huomattavasti enemmän kuin 5000 ja Suomeenkin niitä riittää enemmän kuin edellisiä, joita saatiin 20 yksilöä. Mikä yllättävintä, on auton hinta sitäpaitsi laskenut 15.000 markan verran, vaikka tekniikasta ja suorituskyvystä ei ole tingitty – pikemminkin päinvastoin. Hintaa tälle nautintoautolle kertyy 249.000. Onhan se tietysti paljon rahaa, mutta jos otetaan

## Ford Sierra Cosworth



suorituskyky ja ajonautiskelu kokonaisuudessaan (kesäkelillä) huomioon, ei hintaa voi pitää pahana kun suoritetaan vertailua muihin autoihin.

### SYDÄN

Cosworthin voimalaite on enemmän kuin moottori, se on hienostunut sydän: 16-venttiilinen 2-litrainen 204-hevosvoimainen Garrett-turboah-  
ti-

### TEKNIikkaA:



**Moottori:** edessä pitkittäin sijaitseva nelisylinterinen 16-venttiilinen rivimoottori, kaksi kannen yläpuolista nokka-aksella, sylinterilävuus 1994 cm<sup>3</sup>, sylinterimitat 90,82 x 76,95 mm, puristussuhde 8,1, suurin teho 150 kW/204 hv/6000 r/min DIN, suurin vääntö 276 Nm/28,1 kpm/4500 r/min, Weber-Marelli polttoaineenruiskutus, Garrett T3 turvohdin ahtiliman jäähdytyksellä, ahtopaine 0,55 bar.

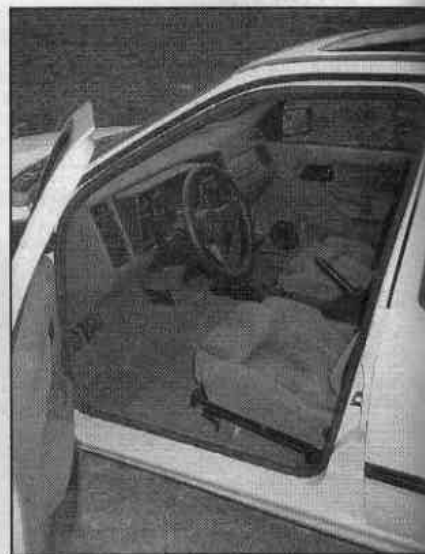
**Voimansiirto:** 5-vaihteinen Borg-Warner vaihteisto, välitykset I: 2,952 II: 1,937 III: 1,336 IV: 1,000 V: 0,804 P: 2,755, vetopyörästäön välitys 3,64, tasauspyörästäön viskolukko.

**Alusta:** edessä ja takana erillisjousitus kierrejousin, edessä joustintuet, takana etuviistot kolmiomaiset tukivarret, kallistuksenvaimentimet. Nelipyörälevyjarrut, edessä jäähdytysrivoltuksin lukkiutumaton järjestelmä, tehostettu hammastanko-ohjaus, 7J-15 kevytmetallipyörät, 205/50 VR15 renkaat.

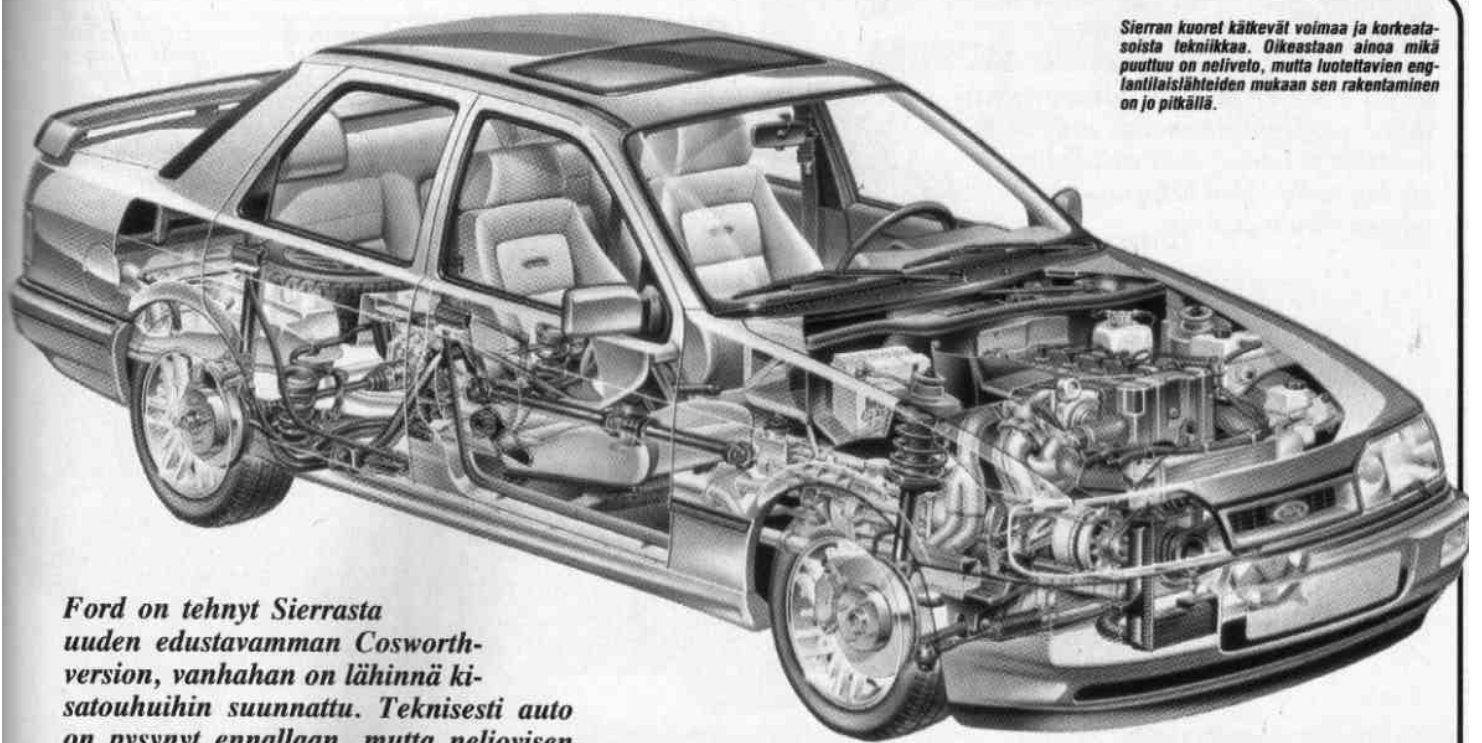
**Mitat ja painot:** pituus x leveys x korkeus 449 x 173 x 137,5 cm, akseliväli 261 cm, raideleveys 144/144,5 cm, paino ajokunnossa 1250 kg, polttoainesäiliö 65 l, teho/paino 8,3 kg/kW 6,1 kg/hv, kääntöympyrä 11,1 m

**Suorituskyky:** huippunopeus 242 km/h, kiihtyvyys 0-100 km/h 6,5 s, polttoainekulutus ECE-normin mukaan 90/120/kau-  
punkiajo 8,0/10,2/12,8 l/100 km.

**Hinta:** noin 249.000. –.



*Ohjaamon järjestelyt ovat asialliset ja hallintalaitteet toimivat hyvin joskaan vaihteisto ei ole niitä sujuvimpia. Kojelaudan varustelu on samaa hiukan vaatimatonta tasoa kuin perus-Sierrassakin, varsinkin kierrosmittari on ikävästi piilossa.*



Sierran kuoret kätkevät voimaa ja korkeatasoista tekniikkaa. Oikeastaan ainoa mikä puuttuu on neliveto, mutta luotettavien englantilaislaitteiden mukaan sen rakentaminen on jo pitkällä.

**Ford on tehnyt Sierrasta uuden edustavamman Cosworth-version, vanhahan on lähinnä kisatouhuihin suunnattu. Teknisesti auto on pysynyt ennallaan, mutta neliovisen korin myötä ominaisuuksia on hiukan hienosäädetty. Ja hintaa laskettu! Vain neliveto puuttuu...**

# Melkein

PETER  
GEITEL

# TÄYDELLINEN

mattuna että tuskin kukaan tarkoituksella lähtee liikenteessä etsimään ominaisuuksien ääriarajoja. Vanha malli tuntui esim. kaarrekiidytöksissä kakkosvaihteella äkinäisemmältä tarjoamaan perää luisuun, tämä ikäänkuin imee itsensä tiehen ja poistuu tasapainoisesti kuljettajan

messa. Seurauksena olisi a) turhautuminen b) ajokortin menetys (jos heillä sellainen on) c) nopeusrajoitusten nouseminen!

Suorituskyky hipoo uskomattomuutta: huippu 242 ja kiihtyvyyttä 0-100 6,5 sekuntia. Ja kaikki tämä tapahtuu eleettömän äänettömästi ilman pienintäkään ponnistelun makua. Kaikella kunnioituksella; 220 tällä autolla tuntuu turvallisemmalta kuin 100 joillakin myyntitilastojen kärkiautoilla!

Sierra Cosworth on unelma ja sel-laiseksi se monen kohdalla jää. Se on samalla kuitenkin erikoisen korkeatasoista autotekniikkaa, joka tarjoaa kuljettajalle suoranaisten hemmottelupaketin.

Tässä on auto, joka on hyvin lähellä täydellisyyttä sitten kun siinä on neliveto. Muistutettakoon kuitenkin, että monet muutkin nykyiset huippuautot kuuluvat samaan sarjaan.

mella varustettu voimanpesä kehittää 204 heppaa/6000 r/min ja vääntöä mahtavat 28 kpm/4500 kierroksella. Moottorin vääntökäyrä on sen luontoinen, että kierrosalueella 2300-6500 on käytettävissä yli 80 % suurimmasta väännöstä. Moottorin luonne onkin varsin joustava ja käytössä kiltti, joskin varsinainen herääminen rajuun etenemiseen tapahtuu vasta lähellä 3000 kierrosta. Tuolloinkaan ei mitään potkua ole havaittavissa – tehot senkin vain tuntuvat koko ajan merkittävästi kasvavan ja maisema vilistää riippumatta vaihteen numerosta. Myöskään turbovivettä ei nykyisissä ties monenmenko sukupolven ahdinmoottoreissa käytännössä ole.

Viisivaihteinen vaihteisto toimii hiukan kankeasti, mutta muuten kuljettajan kannalta katsoen hallintapuoli on kunnossa. Tosin kojelautaan toivoisi jotain auton luonteesta kertovia varustelisyksiksi – nyt se on kuin missä tahansa tavallisessa Sierrassa ja lisäksi kierroslukumittarin tärkein alue jää perusteellisesti ratin taakse pilloon.

Tehostettu hammastanko-ohjaus on erittäin miellyttävä käyttää ja tunto säilyy mainiona. Jarrut (lukkiutumaton järjestelmä vakiona) saavat aikaan sellaisen hidastuvuuden nopeudesta riippumatta, että ne tekivät

vanhoihin koeajajin todellisen vaikutuksen. Renkaat ovat erityisesti tätä autoa varten suunnitellut 50-sarjan 15-tuumaiset 205 leveät Dunlop SP Sportit, jotka tuntuvat sopivan autoon hyvin oli sitten kyseessä hidastus, kiihdytys tai kaarreajo.

## USKONPUUTE

Cosworth istuu kaarteissa siten lii-

haluamaan suuntaan. Myös kallistelu on jokseenkin olematonta. Kun vielä sekä kuljettajan että matkustajien istuimet tarjoavat sekä mukavuutta että sivutukea, voi autolla edetä huomattavia vauhteja ilman että syntyy räppäämisen makua.

Haluaisimmepa lainata tämän auton viikoksi sille porukalle, joka suunnittelee nopeusrajoitukset Suo-

*Porrasperäinen neliovinen kori ja aikaisempaa hillitympi spoilerivarustus tekevät uudesta Cosworthista selvästi aikaisempaa edustavamman auton. Se on mitä sopivin kiloiselle johtajalle. Kesäkelillä.*

