



PETER GEITEL

Ford Sierra 2.0 iT Cosworth Kat 4 x 4



NO NIIN

*Nyt raapii myös etupyöristä eikä Cossy vierasta soraakaan. Katsotaan sitten Jyväskylässä . . .
(K. Toivonen)*

VM maisteli takavetoisen uuden mallin Cossyn numerossa 3/88. Tuolloin todettiin auton edustavan jokseenkin täydellisyttä.

Kevätpuolella 1988 esiteltiin takavetoinen porrasperä-Cosworth. Tuolloin todettiin monissakin maisteissa, että auto on jokseenkin täydellinen, vain neliveto puuttuu. Vaan ei puutu enää . . .

kunhan siihen saadaan neliveto. Mitähän nyt todettaisiin, kun siinä sellainen on? . . . Hmm. Autostahan ei oikeastaan puutu kuin nelipyörahjaus . . .
Ulkoisesti Cossy on mallivuonna 1990 muuttunut hiukan keulan ilmeeltään. Erityisesti valkoisiksi

Autona Cosworthissa on tyyliä, eikä mikään kerro ulkoa päin että autossa on neliveto. Suorituskyky ja ajettavuus ovat aivan huippuluokkaa.

Ihmissilmää on niin helppo hämätä . . . Uudet valkoiset viikut ajovalojen vieressä tekevät Sierran hymystä paljon entistä leveämmän. Konepeitlin on ilmaantunut lisää ilmanvaihtoritilöitä.



muuttuneet viikot tekevät nokasta leveämmän ja litteämmän näköisen. Konepellin ilmastointiritilät vielä lisäävät sporttista vaikutelmaa.

Cosworth on luokassaan varsin suosittu auto, sillä niitä on kolmessa vuodessa myyty yli 13 000 yksikköä.

PAINOVOIMAA

Neliveto tahtoo aina lisätä auton painoa, joskin tässä tapauksessa tavallista vähemmän koska autossa oli takaveto valmiina. Nyt Cossy painaa noin 1 300 kiloa.

Moottoriin on uuden mallin kunniaksi tehty runsaasti muutoksia, jopa noin 80 % osista on uusia. Samalla teho on kasvanut 220:een hevosvoimaan ja ennestään miellyttävään laakea vääntökäyrä on aikaisempaan parempi.

Neliveto verottaa pienen siivun käytännön suorituskyvystä: nyt Sierra kulkee huippua 240 ja kiihtyy nolasta sataseen 6,9 sekunnissa. Arvot ovat vain aavistuksen verran heikkomat kuin takavetoisella, joten kasvanut teho puolustaa paikkaansa.

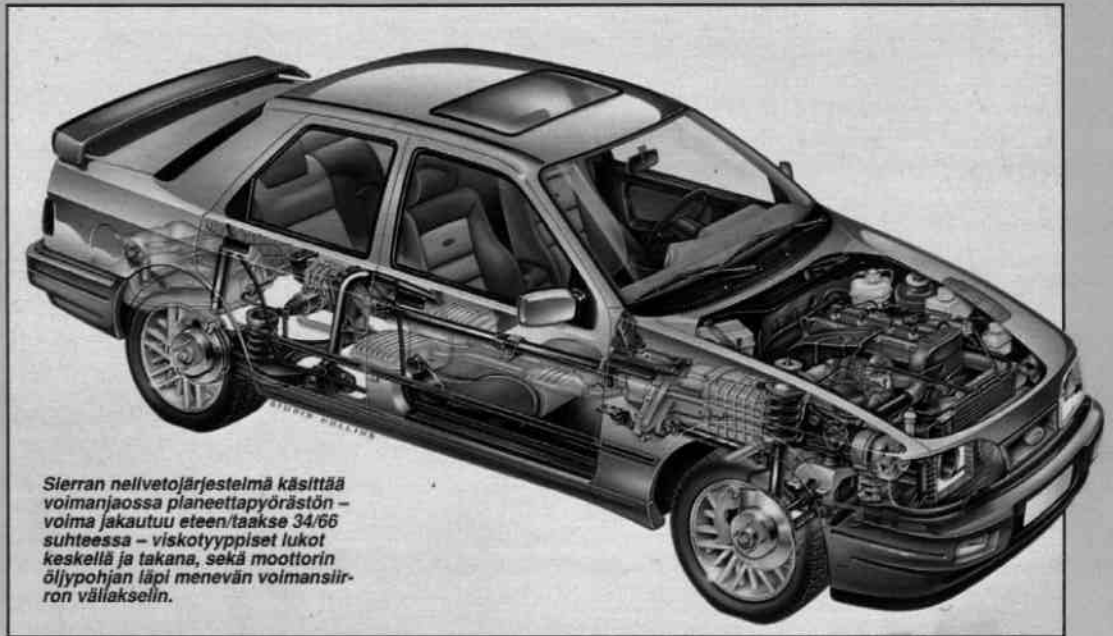
Neliveto on järjestetty XR4x4:stä tutulla periaatteella siten että vaihteiston jatkeena on planeettatyypinen viskolukolla varustettu jakosasto, joka antaa etuakselille 34 ja taakse 66 % voimasta. Lisäksi taka-akselilla on myös viskolukko. Etupepä makaa alumiinisen öljypohjan kyljessä ja vasemman etupyörän pyörytykseen tarkoitettu väliakseli menee läpi öljypohjan.

SIVISTYNYT

Ajettavuudeltaan auto on yhtä sivistynyt kuin ulkonäöltäänkin, tosin vaihteisto toimii sujuvaa vaihtamista ajatellen hiukan kankeasti. Ohjaus, jarrut ja muut hallintalaitteet toimivat asiallisen tunkkaasti. Sisustus on korkealuokkainen ja Recaro-tuolit tarjoavat tukea vaativaankin makuun olematta liian urheilulliset. Ohjauspyörä on säädettävissä sekä pituus- että korkeussuunnassa.

Edelleen olemme kuitenkin sitä mieltä että Ford on Cosworthin mittariston osalta turhaan halunnut säilyttää liian siviilimäisen ilmeen, se on aivan sama kuin perus-Sierrassakin. Jotain sporttista säväystä urheilullisemman ratin lisäksi jää kaipaamaan – vaikkapa kunnollista pyöreää kierroslukumittaria ja muutamaan oleukseen sopivaa lisämittaria.

Ajossa auton suuntavakavuus lieenee entistäkin moitteettomampi. Kaarrekäytössä on tasapainoista ja sen verran korkealuokkaista muu-



Sierran nelivetojärjestelmä käsittää voimanjaossa planeettapyörästön – voima jakautuu eteen/taakse 34/66 suhteessa – viskotyyppiset lukot keskellä ja takana, sekä moottorin öljypohjan läpi menevän voimansiirron väliakselin.

tenkin, ettei halukkaista ääriarajojen etsijöitä oikein liikenteen seassa tahdo löytyä. Suorituskyky on loistavaa luokkaa, mutta ei samanlaista ravoamista kuin hiljattain maistelemassamme 16-venttiilissä Lanciassa, jolle tämä jää sataseen kiihdytyksessä sekunnin – mikä on siinä suorituksessa paljon. Voimaa on kuitenkin niin että auto todella kiihtyy esim. 180 vauhdista.

Cosworth on kaikin puolin erittäin sivistynyt auto ja sikäli hauska yhdistelmä henkilö-kiilpa-autoa, että se kelpaa yhtä hyvin aihiksi edustusluokan ihmisille kuin ralliautolle.

Suomalaisia ilahduttaa se tieto, että kaiken todennäköisyyden mukaan auton ensiesiintymisen MM-tasolla osuu Jyväskylän Suurajoihin, jossa sitä tulevat A-ryhmässä kukaamaan Pena Airikkala, Malcolm Wilson ja nuori nopea italialainen Franco Cunico. Lisäksi tulevat sitten N-ryhmän edustajat Suomesta ja ulkomailta.

Vetävien etupyörien myötä Fordin hinta on hissaantunut hiukkalaisen kohti taivaita ja nelivedon hintalapuun kirjoitetaan tänä päivänä luku 331 100,-. Unelmista joutuu maksamaan ...

... MUTTA ...

... halvemmallakin pääsee jos tinkii 100 heppaa tehoista. Nimittäin Sier-

ran perusnelivedot kaksilitraisella kaksinokkaisella ruiskukoneella, joka kehittää 120 heppaa, maksavat viisiovienä sedanina ja farmarina kovasti kohtuullisen tuntuiset 144 600,- ja 156 300,-.

Uskokaapa vaan, että niitä tullaan myymään!

Lisäksi liikennevaloissa sutimiseen kylästyneet kaksivetoisten Cossyjen kuskit vaihtavat pian nelivetoon ja kostavat kaikki talvelin kiihdytystappiot. Nelivetoisessa ei nimittäin ole pienintäkään merkintää siitä että tämä raapii joka kilmasta.



Moottori näyttää päällisin puolin olevan jokseenkin ennallaan, mutta todellisuudessa 60 % osista on suunniteltu uudelleen. Samalla teho on kasvanut 204:stä 220:een horseen lylyttömällä bensalla ja katalysaattorilla.



MASSAMYYNTIIN

Coswortheja ei ilmeisesti tarvitse niin hirmuisen montaa vaivautua myymään, mutta näitä kylläkin: 2-litraisella DOHC-ruiskumoottorilla – 120 hv – varustettu CL4x4 perhe-Sierra maksaa vain 144 600,-, mitä on pakko pitää luokassa erityisen edullisena hintana. Farmariversionkin saa 156 300,- markalla. Heissa on aineista suurempaan myyntiin.

TEKNIKKAA:



Hinta: 331 100,-
Moottori: edessä pitkittäin sijaitseva nelisylinterinen rivimoottori, 16 venttiiliä, kaksi kannen yläpuolista nokka-akselia, sylinteritilavuus 1993 cm³, sylinterimittat 90,8 x 77,0 mm, puristussuhde 8,0 : 1, suurin teho 164 kW/220 hv/6250 r/min, suurin vääntö 290 Nm/29,6 kpm/3 500 r/min, elektroninen Weber-Marelli sytytysruiskutusjärjestelmä, Garrett-AirResearch T3 turboahdin, ahtoilman jäähdytin.
Voimansiirto: kuiva yksilevytykin, halk. 240 mm, viisivaihteinen MT75 vaihteisto, välitykset I: 3,608 II: 2,082 III: 1,363 IV: 1,000 V: 0,829 P: 3,256, vetopyörästön välitys 3,62.
 Neliveto, planeettapyörästö, voimanja-

ko 34/66 %, viskolukot keskellä ja takana.
Ajasta: Edessä ja takana erillisjousitus kierrejousin, edessä joustintuet, takana etuviviot kolmiomaiset tukivarret, kallisteluvoimaimet edessä ja takana. Nelipyörälevyjarrut, lukkiintumaton järjestelmä, tehostettu hammastanko-ohjaus, 7 x 15 kevytmetallipyörät, 205/50-15 renkaat
Mitat ja painot: pituus x leveys x korkeus 4 467 x 1 698 x 1 359 mm, akseliväli 2 608 mm, raideleveys 1 452/1 468 mm, paino ajokunnossa (valm. ilm.) 1 300 kg, polttoainesäiliö 60 l
Suorituskyky: huippunopeus 240 km/h, kiihtyvyys 0-100 km/h, 6,9 s, polttoaineenkulutus ECE-normin mukaan 90/120/kaupunkiajo 7,6/9,3/12,8 l/100 km