

Ford fiesta 1,1 i CL

# KLOBUK DOL!

Dame volijo...

»Fešta« je bila že januarja, v Cannesu (ker je tam na ta mesec neprimerno topleje in nasploh prijaznejše kot v domačem Kölnu). Na njej so nazdravili Fiesta II., novi kolonjski princesi. Prstan evropskega dela Fordove dinastije naj bi nosila vsaj do konca tega tisočletja...

Končalo se je z »Damenwahlom.« Kajti fiesta je – poročajo trgovci – nežnemu spolu vnovič zelo všeč.

To ni nič slabega, saj ženske ponavadi dovolj dobro vedo, kaj hočejo. In fiesta je pri Fordu že dolgo znano ime: v minulih trinajstih letih so izdelali več kot pet milijonov teh vozil, ne da bi jih vmes kaj prida pomlajevali. Fiesta II ima torej povsem jasno zastavljeno nalogo: ostati ljubljena občinstva, z damami vred.

Januarska predstavitev (Am, 6/1989) je pomenila nov avtomobil s starim imenom. »Fešta« na račun fieste je bila torej povsem upravičena. Celotna investicija v novo vozilo pa je znašala 1,7 milijarde zahodnonemških mark.

Novo fiesto so snovali od spodaj navzgor. V primerjavi s prejšnjo so odločno povečali kolotek (za 15 cm) in koloteka (za 5 cm). S tem se je fiesta uvrstila med avtomobile z vzdolžno najbolj razmaknjenimi kolesi v tem velikostnem razredu. Potem so čez vse skupaj poveznili karoserijo: ne revolucionarno, pač pa moderno oblo, skladno in navzven ter navidez še vedno dovolj majhno. Seveda je tudi karoserija večja (za 10 cm daljša) kot prej. Tam je zdaj več notranjih dolžine in širine ter (za petino) več prtijažnega prostora.

Zunanost fieste je spretna mešanica nekaterih že znanih potez (Peugeotovih pri 205, Nissanovih pri micri, Fiatovih pri tipu in tako naprej), je pa tudi dovolj značilna, da ostaja ta novinec še naprej čisto vrhni ford: s »hišno« oblikovanim nosom, ki je zaobljen družno z dvema okroglo-oglatima žarometoma, s prednjim pokorovom, ki je zavihnen čez brisalnika, z nizkima in proti zadku rahlo dvigajočima se bokoma, z ravnostreho (na obeh straneh vzdolžno ojačano z letvama in ozkima vtisninama) ter z izrazito oblím zadkom (vključno prav tako zaobljene in polkapljasto oblikovane luči). Zadek so pravzaprav vrata z veliko šipo, ki se ognejo lučem, a sežejo prav do odbijača, odprta in tele-

skopsko podprta pa ostanejo dovolj visoko, da je glava tistega, ki sega k prtijažniku, varna pred udarci. Zoper umazane roke so na notranjo plat namestili vrdtino, pravzaprav ročaj, s katerim jih je moč povleči v zaprto lego.

Šipe na fiesti so velike, tudi če se odločite za doplačilno možnost s štirim bočnimi vrati. Vrata ponujajo široke kote odpiranja, kar zagotavlja udoben dostop do notranjosti vozila, udobna pa je ta notranjost tudi sama po sebi. Seveda je marsikaj od vgrajene opreme, povezane z udobjem in privlačnostjo avta nasploh, v zvezi z oznako, ki opremi pripada. CL – kot je pisalo na zadku testnega vozila, je manj kot CLX, a več kot C, spisek pa seže tudi dlje navzgor: do ghia ali S (kar pomeni športni paket).

A je fiesta 1,1 i CL povsem solidno založena s tistim, kar voznik in potniki potrebujejo. Prednja sedeža na primer se lahko kosata s sedeži v dosti imenitnejših avtomob-



bilih: ker sta skrbno zasnovana, ugodno oblikovana, pravišnih mer in izdatno vzdolžno pomična. Morebiti se njuna slaba plat kaže le potnikom na zadnji klopi, kajti naslonjali sta od zadaj obdani s trdo plastiko, ki žuli kolena dolgonogežev. Sicer pa je zadaj načelno dovolj prostora razen za glave, naslonjalo je pa po tretjini deljivo, kar pomeni možnosti povečanja prtljažnika od malce tesnih 250 na povsem zadostnih 930 litrov praznine. Pri tem so posodo za gorivo, precej večjo kot pri stari fiesti, namestili pod zadnjo klop, rezervno kolo po pod zadek vozila. Umazanin rokam se vedno torej le ni mogoče ogniti.

Počutje v fiesti je podobno počutju v večjem escortu ali orionu. Plastika pod prednjo šipo ne deluje plastično, ker so jo razgibali v polkrožno obrobjeno armaturno ploščo, v kotlasti vdrtini in polico na obeh straneh, v odprt in zaprt pedal pred desnim sedežem, v štiri zajetne zračne reže in v lično sredinsko konzolo s stikalom za ventilator, drsniki za zračenje in gretje, redkeje uporabljanimi stikali, radiom, pepelnikom in vžigalnikom. Vsem v avtu je vidna digitalna ura, vozniku pa merilniki, ki jih je je bilo pri preskušani različici špartansko malo: za hitrost vozila z enim kilometriškim števcem, pa za gorivo in temperaturo hladilne tekočine.

Volanski obroč z dvema zajetnim prečkama ima mesnat osrednji del, kot nalašč za stikalo troblje. Ampak to stikalo so vseeno namestili v ročico ob drogu, za



**Voznikov prostor: ličen, prostoren in pripravno urejen**

levo roko. Sploh sta ročici (leva in desna) za luči, troblje in utripalke ter za brisalnice (tudi za tistega za zadnjo šipo) nameščeni tako, da voznika silita v držo rok »deset in deset«, kar je za sproščenost in pravilno rokovanje z volanom previsoko. Prikladnejša so pa pedala, z oporo leve noge vred in prestavna ročica, ki streže sicer z dolgimi, toda z lahkotnimi in dovolj na-

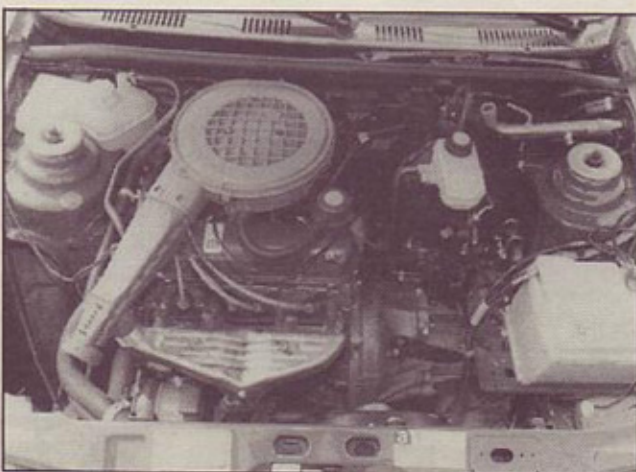
tančnimi gibi. Zunanji ogledali, veliki in v motno črnem ohišju, sta od znotraj ročno nastavljivi, pripravne pa so tudi notranje kljuke vrat, ki služijo hkrati namesto zatičev.

Pripravna so tudi vsa preostala odlagališča za drobnarije (pod volanskim obročem, na vratih in tako dalje), lična je zgornja tekstilna obloga vrat (za katero pa je moč

domnevati, da se hitro umaže, morebiti pa tudi strga), nepripravna sta pa prednja varnostna pasova: ker je njuni zgornji oprijemališči mogoče spremeniti le z mehaničarskim ključem v roki in ker njuni spodnji oprijemališči nista na sedežih, ampak v obliki dolgih peceljev na tleh. Več skrbi so posvetili zadnjima avtomatskima pasovoma, ki so ju speljali skozi drsni vodili, da pri zgbanju klopi nista v napoto.

Ročica za prednji pokrov ni tam, kjer jo človek ponavadi najde (v levem spodnjem kotu potniškega prostora), ampak je po fordovski vtisnjena v spodnji del volanskega ohišja. Pod prednjim pokrovom fieste 1,1 i L je sicer prileten, preskušeni, a precej na novo obdelani motor. To je prečno nameščeni štirivaljni s samo trikrat vležajno ročni gredjo ter s stransko odmično gredjo, ki jo žene veriga. Motorju pravijo pri Fordu »valencia«, po kraju, kjer ga izdelujejo, so mu pa pritaknili še oznako HCS, kar je kratica za High Compression Swirl, ali po naše – za visokotlačno vrtnčenje. Slednja oznaka gre na račun natančno obdelanega sesalnega sistema in ventilov, kar omogoča zelo varčno mešanico goriva in zraka (v razmerju 1:19), potem pa njeno intenzivno vrtnčenje in dobro izgorevanje. Rezultat: večji izkoristek, čistejši izpuh in nižja poraba goriva. Motor testnega avtomobila je črpal gorivo skozi elektronsko napravo za sredinsko vbrzganje goriva (weber-ford), ki gre družno z elektronskim vžigom tudi z roko v roki z uravnanim katalizatorjem v izpušnem sistemu. Največja moč tako opremljenega motorja znaša 37 kW (50 KM) pri 5200 vrtljajih v minuti, največji navor pa 83 Nm pri 3000 vrtljajih v minuti. Pri tem je krivulja navora v območju med 2000 in 4000 vrtljaji skorajda ravna.

Motorne lastnosti, gledane izza volana, so tele: vžig hladnega ali na pol ogretega motorja ni ravno



**Motor: prileten, preskušeni in na novo obdelani**



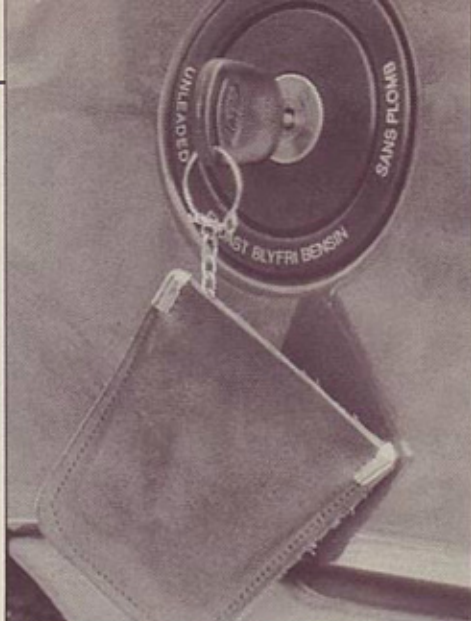


zvoren; motor teče razmeroma grobo, v višjem delovnem območju pa tudi preglasno; njegova prožnost ni tolikšna, da bi se nanjo mogli zanašati; za temperamentnejšo vožnjo zahteva sprotno pretikanje in vsaj 3000 vrtljajev ročične gredi; Toda njegova slava iz minulih let priča o nezahtevnosti in o trpežnosti, pa tudi sicer je zahtevam, ki jih je moč postavljati 820-kilogramski fiesti ter motornim 1118 kubikom čisto dobro kos.

Med našimi meritvami (z dvema osebam v avtu in s polno posodo goriva) smo pospeševali takole: z mesta do hitrosti 60 km na uro v 6,7 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 11,5 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 18,7 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 35,0 sekunde. Pri tem smo pretikali pri 5800 vrtljajih v minuti, ki jih fiestni motor še brez upiranja zmore. Pri nas izmerjena največja hitrost je znašala 143 kilometrov na uro, povprečna poraba goriva med celotno preskušnjo pa 7,6 litra neosvinčenega bencina na 100 prevoženih kilometrov. Komur se zdijo



**Prtljažnik: deljivo povečljiv in lahko dostopen, toda vrata k njemu je moč odpreti le s ključem**



**Pokrov goriva: brez pokrova in na ključ**

pravkar zapisani rezultati premalo ugledni, mora vedeti: fieste so na voljo tudi z zmogljivejšimi, torej z večjimi in močnejšimi motorji.

Za več denarja, jasno!

Velika medosna razdalja in dolgi gibi vzmeti prispevajo k udobju potnikov na zgubanih voziščih,

nekaj odvečnih treslajev jih doseže le na zelo ostrih cestnih robovih. Prednji vzmetni nogi in prečna vodila ter poltoga prema zadkom zmorejo dovolj zanesljivosti, malce strašljivo je le nagibanje karoserije – in vzporedno s tem dviganje notranjega zadnjega kolesa na ovinkih. Seveda se je potrebno izrazito ostrim zahtevam do te fieste odredi: motor ne zaščeta za dirkaštvo, saj ni kos niti samozaviralnim učinkom vozila med želeno hitrim ovinkarjenjem, pretirano posreden pa je tudi volan s 4,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke. Seveda ga je potrebno na ovinkih dodajati, saj se fiesta skladno s prednjim pogonom odzove na zahtevano smer sicer šele ob robatem odvzemanju plina, ali ob kratkih zaviranjih.

No, zavore so zanesljive. Oplemenitili so jih z dodatkom ABS (lucas-girling), podobnim kot pri escortu in orionu, toda izboljšanim in imenovanim SCS (Stop-Control-System). Prednji kolesi sta zavirani s koluti, zadnji pa z bobni.

Ford fiesta 1,1 i CL noče biti niti dirkalnik niti hiter potovalnik. Zato je njen količnik zračnega upora nevpadljiv (0,35), vpadljive so pa nekatere njene druge lastnosti: voznikova vidljivost, počutje, tudi na račun udobja, prijetne karoserijske ter druge podrobnosti in tako dalje.



Fordove želje pri tem so popolnoma jasne: fiesta mora ostati v prodajnem vrhu vsaj naslednjih deset let. Zaokroženo rečeno: do konca tisočletja. Torej, klobuk dol, pred to odločnostjo! Tudi zato, ker je okrog fieste zares gneča. In, ker nežni spol spet prevladuje!

MARTIN ČESENJ  
foto: SRDJAN ŽIVULOVIC

## Tehnični podatki

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen spredaj prečno – vrtnina in gib 68,7x75,5 mm – gibna prostornina 1118 kubikov – kompresija 8,8:1 – največja moč 37 kW (50 KM) pri 5200/min – največji navor 83 Nm pri 3000/min – ročična gred v 3 ležajih – stranska odmična gred (variga) – elektronsko sredinsko vbrizgavanje goriva (weber-ford) – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 43 Ah – 770 W – elektronski vžig – uravnavan tristezni katalizator.

**Prenos moči:** motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – sinhronizirani

petstopenjski menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,58; II. 2,04; III. 1,32; IV. 0,95; V. 0,76; vzvratna 3,62; diferencial 4,06 – platišča 4 1/2Jx13 – gume 145 SR 13 (firestone).

**Voz in obese:** kombi-limuzina – 5 vrat – 5 sedežev – samonosna karoserija – spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila – zadaj poltoga prema, vijalne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) – volan

z zobato letvijo, 4,3 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke, prestava 21,2.

**Mere in teže:** dolžina 3,743 m – širina 1,606 m – višina 1,389 m – medosna razdalja 2,446 m – kolotek spredaj 1,392 m, zadaj 1,384 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 820 kg – dovoljena skupna teža 1275 kg – dovoljena teža prikoličice z zavoro 900 kg, brez zavore 425 kg – prtljažnik (normno) 250/625/930 litrov – posoda za gorivo 42 litrov.

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost: 143 km na uro – pospešek 0–100 km na uro: 18,1 s – poraba goriva (ECE): 4,7/6,5/6,8 litra neosvinčenega bencina na 100 km

