

# VELIKO V MAJHNEM

Fiesta je praznik na račun Krištofa Kolumba. Ampak pri Fordu – fiesti navkljub – niso odkrili Amerike! Njihova fiesta je na primer kot fiat 127. Ali kot VW polo. Tudi Francozi znajo že zelo dolgo

**Družinski tradiciji v brk: najmanjši ford! – Zamuda na startu in za dve milijardi mark želja – Pri nas še brez cene**



**delati podobne avtomobile!**

Vseeno, Fordova fiesta je prijeten avto. Vidite, to je tisto: komaj sedeš vanj, si ga že navajeni! In tudi zato v Kölnu mislijo, da niso še ničesar zamudili.

Medtem ko so se pri Renaultu, Peugeotu, Fiatu, Volkswagenu in še kje ubadali s poprek nameščenimi motorji v modernih malčkih s prednjim pogonom, so pri Fordu (in pri oplu) igrali na karte slavnega imena in ponujali klasiko. Toda moda zmaguje in veliki Henry iz Amerike je pred štirimi leti ukazal: »Napad!«

Fiesta je najmanjši ford. Zanj so porabili dva milijona konstrukcijskih ur, petdeset tisoč preskuševalnih ur in poldrugi milijon testnih kilometrov. Zgradili so tovarno v Španiji in ponudili trinajst tisoč novih delovnih mest. Črta! Končni račun je presegel dve milijardi zahodnonemških mark. Bo naložba obrodila? Strah,

da je fiesta zapeljala na evropski (in ameriški) oder s precejšnjo zamudo in da so se kupci medtem že preobdéli majhnih kombi-limuzin s tremi vrati, ima namreč kar trdne noge.

Manj kot 3,6 metra dolga fiesta je prostoren avto. To najprej povem. Štirje odrasli v njem dovolj dobro sedijo. In tudi za petega bi se našel pro-



*Kombi-limuzina s tretjimi vrati na zadku. Zadnja šipa se močno maže, brisalnik je vreden doplačila*

stor. Na tesnem bodo le glave tistih na zadnji klopi, ker je strop tam prenizek.

## UPANJE V IMENU OPREME

Ta avto ni všeč samo testniku – pač zato, ker je ubogljiv in hiter – ampak tudi poprečnemu kupcu, zaradi prijetnih drobnarij: prednja sedeža drsita po nosilnih tirih gladko in natančno, stranski šipi je moč odpreti hitro in brez zatikanja, za vrata je ovulj, če jih zaloputneš nežno in samo enkrat. . .

Pravijo, da je lažje narediti uspešen dirkalnik formule 1 kot pa majhen in dober velikov-

serijski avto. Verjetno je res! Tudi fordovci so hoteli narediti tiho fiesto, pa jim ni uspelo. Zahteve v tem avtomobilskem razredu niso ravno visoke, toda VW polo na primer je zelo soliden avto in ga je v nekaterih rečah težko prekositi.

Fiesta je torej majhen avto z velikimi željami. Ne le z razsežnimi šipami, ki jo od zunaj delajo večjo, kot je – tudi sicer bi rada koketirala z zrelostjo. Hoče biti smrkljica, ki z lakom na nohtih poseka sošolke. Lak je pa mamin!

K osnovni opremi sodijo pasaste gume, avtomatska varnostna pasova in ogrevana zadnja šipa. Oznaka »L« (takšen je bil testni avto!) pomeni še preproge pred sedeži in v prtljažniku, vzvratno ogledalo dan-noč in lepše obloge vrat, takšne z žepi. Črka »S« oznaja šport s črtami na bokih, z merilnikom vrtljajev in z električno brizgalko vode na šipo. Fiesta »ghia« pa se ponaša s platišči iz lahke kovine, s prednjima sedežema kot ležalnima, z brisalnikom zadnje šipe in z vzvratno lučjo. Kupec lahko doplača še za zatemnjena stekla in za prosojno (»sončno«) pomično streho. Eno z drugim: ford fiesta je dobro opremljen avto in vabi tiste kupce, ki jim ni za obilje pločevine, pač pa za dobro počutje.

Testiral si mesto fiesto 1,1 L, z vso opremo, ki smo jo našteali ob tehniških podatkih; toda

prednji naslonjali sta bili vseeno na voljo le v treh položajih, pogrešali pa smo tudi vzgladnik za cigarete.

## NAJVEČJI OD TREH

Tudi motor testnega avtomobila ni bil po meri. K fíestam sodijo namreč trije motorji: 957 kubična s 40 in 45 KM ter 1117 kubični s 53 KM. Najmočnejši motor je serijski le pri paketu »ghia«. Vse ostale razlike ga vgradijo za doplačilo.

Vsi fiestini motorji imajo enake vrtnice valjev, pri večjemu je gib batov daljši. Tudi po osnovi so enaki. To je zastarela zasnovana, tako imenovana »kent« konstrukcija. Inženirji so si sposodili escortov motor, mu zmanjšali vrtnice valjev (od 81 na 74 mm), ga skrajšali za 5 centimetrov, ga olajšali za 5 kilogramov in ga posadili poprek v fiesto. Pod njim sta v aluminijastem ohišju menjalnik in diferencial.

To je torej že dobro presku-

šen Fordov prečnatočni motor, ki ima v fiesti, zato ker je krajši, le tri ležaje glavne gredi. Ležaji so resda veliki, tko kot pri šestvaljni granadi, in če sodimo po teku motorja, jih ne gre šteti za slabo plat. Ampak zraven je še stranska odmična gred in čeprav motor – med zmerno vožnjo – mirno teče in gladko potegne, ni ljubitelj pretiranih vrtljajev. Upira se jim s hrupom, ki je za udobno vožnjo pregreb. Zato ga tudi med meritvami nismo silili čez številko 8000, pri kateri ventili še ne odrečejo pokorščine.

Motor je vpet s tremi gumijastimi ležaji, ki preprečujejo, da bi se tresljaji širili na karoserijo. Obenem pa pohvalim tudi dobro zvočno izolacijo, saj bi bil hrup v prostoru za potnike sicer še hušji.

Na testnem avto so bile zimске gume, kar je treba pri branju izmerjenih rezultatov in diagramov upoštevati. Vseeno pa smo z avtom dosegli boljše pospeške, kot jih obljublja tovarna, obenem pa slabše od tistih, ki so jih z letnimi guma-



*Zadnja vrata podprta teleskopski opori in se odpirajo od vrha do tal. Ob prekucenju zadnji klopi je v fiesti prostor tudi za daljše kose prtljage*

**Cena:** zastopnik še nima cene

**Zavarovanje:**

obvezno: 972 din

kasko brez franšize:

12.662 din

kasko s franšizo 4000

din: 1860 din

Cestnina: 600 din

Proizvajalec: Ford-Werke AG, 5 Köln-Dautz 1, ZR Nemčija

Generalni zastopnik in prodajalec: Interkomerc, Beograd, Uzun Mirkova 2; podružnice v Ljubljani, Zagrebu, Titogradu in Skopju.

mi na kolesih izmerili nemški testniki.

Prestavna razmerja so motorju zelo dobro prilagojena in dovolj kratka, da je fiesta 1,1 nacpoprečno živahen avto. Le četrta prestava je preračunana tako, da pri polnem plinu motor ne zaide v nevarne vrtljaje, obenem pa varčuje z gorivom.

Zmerni porabi v prid govori: jo tudi majhna teža vozila, razmeroma ugodna aerodinamičnost karoserije ( $C_w = 0,42$ ) in z njo v zvezi nov Fordov patent: letve v maski hladilnika so tako oblikovane, da ob večjih hitrostih dela zraka usmerijo navzgor, ob pločevini; oblikovalci so s tem preprečili, da bi se zrak po nepotrebnem tlačil v prostor z motorjem. Pa saj menda ni treba posebej pisati, da so karoserijo krojili tudi v vetrovnikih in s pomočjo računalnikov.

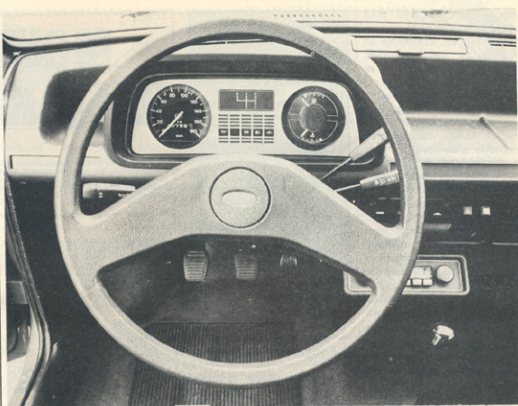
## MINI LIMUZINA

Če ob fiesti rečem »lahek avto«, to ne pomeni »zmanjšana varnost!« V teh časih si tovarne ne morejo več privoščiti, da bi se poživžgale na varnostne zahteve. Zato vas tanka sedežna naslonjala ne smejo preslepiti. Pod pločevino je vse skrbno preračunano!

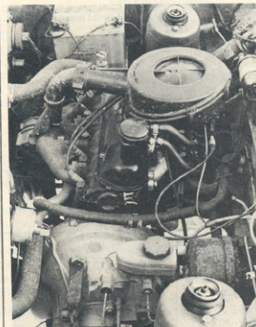
Fiesta je poprečno skrbno izdelan avto. Približno tako kot fiat 127. Slabše kot VW polo, pa precej boljše kot astava 101. Notranjost je dovolj široka, da prepodi občutek majhnega avtomobila. Tudi notranje dolžine so za ta razred kar zgledne. Le pedala so preblizu voznikovega sedeža in noge so po nepotrebnem preveč skrčene. Dosti bolj pripraven je volan, prestavna ročica pa je dolga, s predolgimi gibi. Ko voznik pretakne v tretjo prestavo, so mora skloniti naprej.

Armatura plošča je posrečeno »vsajena« na levo stran police, ki sega čez vso širino vozila. Vsa najpomembnejša stikala so ob volanu, zelo pripravni vidni vklop brisalnikov.

Vidljivost v fiesti je na vse strani odlična, le med vožnjo ob slabem vremenu se v nekaj renutkih zapacka. Torej je nakup zadnjega brisalnika (z



Pregledna armaturna plošča ima ob straneh dovolj prostora za drobarnije. Volan je prikladen, ob njem so vsa potrebna stikala



Namestitve motorja in vzporednih elementov se zdi kar preveč preprosta. Motor stoji poprek, v prid dolžini prostora za potnike

električno brizgalko za vodo) prvo nujno doplačilo, seveda če ne boste segli po modelu »ghia«.

Če sta v fiesti le dva potnika, je zadnje naslonjalo moč preprosto prevrniti in tako občutno povečati prtljažnik. Tudi za



Preprosta in moderna zasnova: pogonski agregat v nosu, prilagodljiv prtljažnik v zadku



V dnu prtljažnika sta rezervno kolo in prikladna vdolbina s pokrovom, ki ga je moč zekleniti

drobnarje v tem avto ne manjka prostora. In veliko vredna je pokrita vdolbina ob rezervnem kolesu, ki je namenjena vsej tisti vsakdanji ropotiji, ki se ponavadi s truščem prevača sem in tja.

Fiesta je torej prijetna in soli-

dna kombi-limuzina, ki se na cesti izkaže tudi z okretnostjo in obenem z vsemi za prednji pogon značilnimi lastnostmi. Neposreden volan je zaradi na zgornjem koncu vleženih vzmetnih nog kljub teži v nosu lahkoten in pripraven predv-

sem za hitro vijačanje. Med vožnjo naravnost pa se zdi premalo natančen. Vzmetenje so «krojili» po merah udobja, vseeno pa je tako trdo, da se avto na ovinkih ne nagiba preveč. Če pa je v vozniku športna kri, bo fiesta v ostri vijaži dvignila zadnje notranje kolo. Prednji kolesi, čeprav brez prečnega stabilizatorja, zato pa obteženi s pogonskim agregatom, ostaneta trdna na tleh.

Fiesta terja v ovinkih ravno toliko dodajanja volana, kolikor se poprečnemu vozniku zdi, da ga ob prednjem pogonu mora biti. Zaradi negativnega polmera udobja prednjih koles (kot pri novejših volkswagenih in audiijih!) ta avto odlično drži smer – voznik pa si lahko privoščiti tudi zaviranje sredi ovinka, ne da bi tvegaj kaj dramatičnega.

Edini večji očitke gre zavoram: zaradi majhnih koles je zanje ostalo premalo prostora. Zaradi preskromnih dimenzij se zavore hitro pregrejejo in postanejo nezanesljive. Obenem zahtevajo še čvrsto nogo na pedal, saj je ojačevalnik zavorne moči na spisku dodatne opreme.

Toda tudi fiesta postane igračka za tistega, ki zna ob pravem trenutku povečati ročno zavoro. Med testom smo vozili predvsem po zasneženih ce-

## Kaj pravi Ona?

Pravi, da je fiesta srčkana, ker je majhna, pripravna, ker jo zlahka parkira, da je kot nalašč za poprečno in kot nalašč zanjo, ker ima velik prtljajnik, motor pa rad vzgje.

Če je res tudi tisto o poceni vzdrževanju, potem je to prava Tin Lizzy, letnik 1976! In ker je tudi čedno izdelana in lepo barbovana, bjo kaj imela! Da, ampak kljub vsemu je draga ...

stah – te so pa kot nalašč za zabavno skukanje avtomobila.

## POCENI PREPROŠČINA

Lastnikom fieste obljubja Ford tudi poceni vzdrževanje. Najštejem je glavne adute: olja v menjalniku in diferencialu ni treba menjavati, ker so tja namestili magnet da pobira opilke; servise pregleda in menjava olja v motorju zahteva tovarna le na vsakih 10.000 km; sklopka se nastavlja samodejno; zamenjavo kateeroli žarnice na vozilu je moč opraviti brez orodja; celotna izpušna cev je vpetna neverjetno preprosto; armaturna plošča sloni le na treh vijakih; za kontrolo zavornih oblog ni treba snemati koles; karoserija pa je nevidno «razdeljena» na odseke, ki po cenilcu zamenjavo pločevinastih delov in lakiranje po eventualnih trčenju.

Pri Fordu torej natančno vedo, kaj delajo. S fiesto ponujajo majhen a prostoren, konfekcijski a dovolj soliden, hiter in poskočen a ne predrag avtomobil. Cena fiest – glede na različico in opremo – je približno enaka denarju, ki ga je treba odšteti za escorte. Natančne cene za Jugoslavijo pa še ni. Fieste bomo uradno prvič videli na bograjškem avtomobilskem salonu, kmalu po tistem jih bo moč tudi kupiti. Seveda bodo krepko dražje od zastave 101. Pa bomo spet tam, ko bo treba odločiti, kaj je vredno in kaj ne!

MARTIN ČEŠENJ

foto: MARJAN ZAPLATIL



NOTRANJE MERE (prednja sedeža v zadnji legi) v cm:  
 Siročina pri kolenski spredi 128, zadnja 134; Siročina prednjega sedeža 50, zadnje klopje 125; notranja dolžina od armaturne plošče do zadnjega naslonjača 1010; 155; sponk dolžina sedežila 11; odprtina vrata (vključno s krlina): 94 x 100; uporabna prostornina prtljajnika 180–443 dm<sup>3</sup> (merjeno s kockami)

## NAŠE MERITVE

Testni avto je pred meritvami prevozil 12.000 km. Meritve s dvema osebama in s polno posodo goriva.

**Največja hitrost:** 147 km na uro (zavet) 3 km, (povprečno 50 km/h)

**Poraba goriva (v litrih na 100 km):**  
 0–40 km/uro: 3,3 a  
 0–60 km/uro: 6,1 a  
 0–80 km/uro: 8,7 a  
 0–100 km/uro: 10,6 a  
 0–120 km/uro: 24,8 a  
 0–140 km/uro: 54,2 a  
**400 m brez zavleta:** 17,5 s (končna hitrost 106 km na uro)

**1000 m brez zavleta:** 37, s (končna hitrost 132 km na uro)

**Prostornost:** kilometer z začetno hitrostjo 130 km na uro v četrti

preleteli: 40,8 s (končna hitrost 124 km na uro)

**Poraba goriva (v litrih na 100 km):**  
 na zasnovanih cestah 8,0 (zmereno), oziroma 10,8 (zelo ostro)

na avtomobilski cesti 8,0 (poprečno 100 km na uro), oziroma 10,8 (poprečno 130 km na uro)

v mestu: 7,5 do 11,4  
 poprečna poraba na testu: 9,4 litra na 100 km

**Poraba olja:** minimalna  
 Natančnost merilnika hitrosti:  
 kazalec na 80 km/uro hitrost 59 km/h  
 kazalec na 100, resnična hitrost 99 km/h

## TEHNIŠKI PODATKI

Motor: štirivaljni – štiristinski – vrstni – nemehanični pogon nad prednjo premo – vrtina in gib 73,95 x 84,98 mm – guba prostornina 1117 kubikov – kompresija 8,0/1 – največja moč 59 kW (83 J/DIN pri 5700/min – število moč 34,9 kW (47,4 km na liter – največji vrtilni 80,4 Nm (8,2 kgm) pri 3000/min – ročna gred v 3 delžiki – stranska odmočna gred (veriga) – vstredni ventili – enojni podatniki uplinjač Ford.

z ročnim ščekom – mazanje pod pritiskom, ojni filter v glavnem toku – vodno hlajenje s Črčako, termostatom in električnim ventilatorjem – akumulator 12 V 35 Ah – alternator 630 W – svetleče motorstari AD 32 B

**Prema:** mešični faktor sprosta požarizacijski kolesi – enokolutna suha sklopka – štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna sizerija: 3,38; 2,05; 1,35; 0,96; vrstnata 3,77; – diferencial 4,08

**Kolesa:** prtljašča 4.500 x 12, vključno prestavna – gume (testni avto 155 SR 12 M + S, semperit, serijsko 145 SR 12

**Voz in obsevi:** kombi-limuzina – tri vrata – Svedeh – samonosača karoserija – prednji kolesa na posamičnih obehah, vzmetni nogi, prečna vodila, nazadne oboje – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijačna vzmeti, Panther hardov drog, teleskopski vzmetnik.

**Zavore:** spreda kolutne, zadaj bobnaste – dvokolesni – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedeženoma)

**Volan:** prenos z zobato letvo – prestava 18,8/1 – 3,5 zaviljaja od ene do druge strani

**Prema:** dvostopenjski ventilator – dvostopenjski brisalnik (z ročno brizgalico) – brisalnik zadnje šipe (z elektro brizgalico) – ogrevalna zadržila klop – zunanje zrcalno ogledalo – avtomatska varnostna pasova (spredaj) opornika na glava (spredaj) – varnostne stripčke na sedežih – praga

**Mere in teže:** dolžina 3,575 m – širina 2,267 m – višina 1,366 m – masovna razzacija 2,585 kg – toplotna sprejema 1,324 m, zadaj 1,321 m – prostornina prtljajnika 305–432 litrov – teža praznega vozila 739 kg – dovoljena obtežba 430 kg – dovoljena skupna teža 1160 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 409 kg, z zavoro 800 kg

**Vzdrževanje:** posoda za gorivo 34litrov – karter s filtrom 3,5 litra, menjava na 10.000 km – menjalnik in diferencial 2,25 litra – hladilnik z gletom 5 litrov

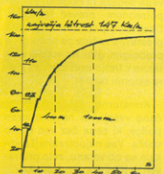
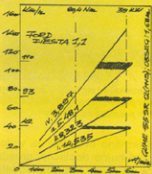
**Zmogljivosti:** športna hitrost v četrti preletavi pri 1000/min: 26, 2 km na uro – teža na moč: prazno vozilo 16,7 kg/kW (13,8 kg/kW) obremenjeno vozilo 29,7 kg/kW (23,8 kg/kW) – največja hitrost 145 km na uro (tovarna) – pospešek od 0 do 100 km na uro 16,1 (tovarna) – norma poraba goriva po DIN: 7,9 litra super benzina na 100 km

## HVALIMO

- preskušeno, nezahtevno motor
- dobre zmogljivosti
- dobra lega na cesti
- prostorna notranjost
- prikladen prtljajnik
- veliko opreme
- preprosto vzdrževanje
- solidna izdelava

## GRAJAMO

- zastarela konstrukcija motorja
- slabotne zavore
- nenatančno nastavljanje ogrevanja in zračenja
- zadnja šipa se maže
- pedala so preblizu



Ker smo tudi vse meritve opravili z silniškimi gumami, smo po ukazu njihovih mer narisali tudi diagrama. Od letnih gumah na kolosih bi pri žagi-nastopih majhne spremembe, na račun manjšega obtežga gum. Prekrali smo pri 8000 vrtljajih v minuti, torej pri resničnih 82, 73 in 100 km na uro. Še na tje tepe naše motor mimo, kupinega, z zmeren hupom. Nad številko 6000 postane ročno glasen. Že pri nas izmerjeni rezultati so zelo dobri, ob letnih gumah pa bi bila fiesta še poskočnejša!