



Test

FORD FIESTA 1.3 DISCO

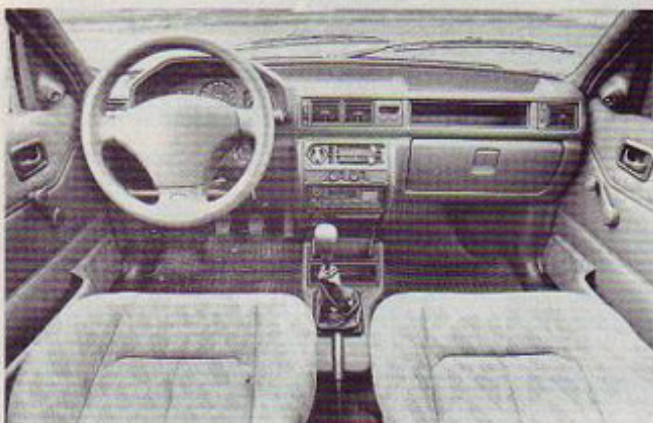
Ford fiesta disco pravzaprav z diskoteko nima nobene neposredne zveze. Tudi z glasbo ne. Niti s plesom. Ampak glasbo poslušajo, ob njej plešejo ter zahajajo v diskoteke mladi. In ti, praviloma, nimajo (veliko) denarja. Zato če že kupijo, kupijo cenejši avtomobil, z dna celotne ponudbe.

S tem avtomobilom se peljejo tudi v diskoteko; in potem seveda domov. V poznih nočnih urah. Razigranost, utrujenost, morda kapljica alkohola, trenutna nezbranost, neugoden trenutek, prevelika hitrost in... Takole razmišljajo pri Fordu. Je sploh kaj vrednejšega od mladega človeškega življenja? Fiesta disco nima osrednje ključavnice; nima elektrificiranih stekel, sedežev in zunanjih ogledal; nima klimatske naprave, meglenk, litih platišč, kupa merilnikov in drugih dodatkov, ki jim pravimo luksuzni. Njena oprema je razmeroma skromna: od znotraj ročno nastavljivi zunanji ogledali, digitalna ura, ogrevana zadnja šipa in brisalnik zanjo, ogledalci v obeh (!) senčnikih. K serijski opremi spada tudi pet varnostnih pasov (prednja sta nastavljiva po višini in opremljena s samozategovalnikom pasu v primeru trka), čvrsta zglavnika na prednjih sedežih, bočne ojačitve v vratih, varnostni volan, varnostno stikalo za dovod goriva, varnostna kletka za potniški prostor in zračna

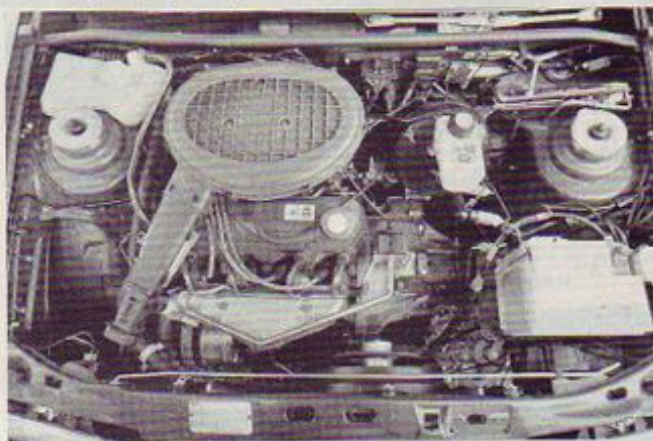
NA MLADIH SVET SLONI!

blazina za voznika. Na ta način so pri Fordu skušali ponuditi razmeroma poceni avtomobil, ta pa je kljub temu opremljen z vsemi sodobnimi elementi, ki skrbijo za varnost potnikov. Res je, da je tale fiesta namenjena predvsem mladim, pa vendar bo krog kupcev gotovo širši prav zaradi cenovno-varnostnega kompromisa.

Tudi mehanika te fieste je neke vrste kompromis. Motor je v osnovi že zastarele konstrukcije, saj je odmična gred nameščena v bloku, poganja pa jo veriga. Razmeroma zapleten, posreden mehanski prenos, ki v končni fazi odpira ter zapira ventile, teoretično ne obljublja visokih motornih vrtljajev in za današnje razmere natančnega krmiljenja ventilov. Kljub temu za zmogljivosti, ki jim je motor namenjen, ta sistem povsem zadostuje in med testno preskušnjo ni pokazal nobenih slabosti. Celo nasprotno: motor (kot večina motorjev znamke Ford) brezhibno vžiga in se rad vrti. Seveda majhna (litrška) moč ne omogoča ostrega pospeševanja. Po zaslugi posodobljenega motorja, kamor



Notranjost: prijetna, predvsem za voznika



Motor: zastarel, a moderniziran

štejem izboljšane zgorevalne prostore ter (enotočkovni) elektronski vbrizg v kombinaciji z vžigom, je navor, ki ga motor zmore, dovolj velik za lagodno mestno in primestno vožnjo, pa tudi daljšim vožnjam je fiesta disco z lahkoto kos. Potnike bo pri tem motil le v višjih vrtljajih nekoliko povečan trušč motorja ter pišč vetra pri večjih hitrostih.

Prav nič čudno ni, da je fiesta na evropskih tleh najboljše prodajani avtomobil v svojem razredu. Čeprav volan nima servoojačevalnika in je zato na mestu zelo trd, je že od najmanjše hitrosti naprej skoraj neverjetno mehak in edina zamera gre njegovi preveliki posrednosti; od ene do druge skrajne točke je volanski obroč treba obrniti več kot štiriinpolkrat. Nekoliko previsoki namestitvi obroča se je moč hitro privaditi, njegov premer, debelina in zgornji prečki pa so za vožnjo zelo prijetni. Veselje do vožnje povečujejo tudi mehki pedali (predvsem sklopke) in voljan menjalnik. Motilo me je le nekoliko (pre)trdo pretikanje iz tretje in pete prestave. Tudi počutje



Navzlic nedavni prenovi pa fiesta še vedno zasluži nekaj zamer.



nih ročajev.

Navzlic nedavni prenovi pa fiesta še vedno zasluži nekaj zamer: pokrov prtljažnika je moč odpreti le s ključem vsa tri vzvratna ogledala so premajhna, da bi bil pogled na dogajanje za vozilom popoln; trdo stikalo varnostnih utripalk je zaradi namestitve (med volanski obroč in armaturno ploščo) težko dosegljivo tako za voznika kot za sovoznika, stikalo troblje pa je nameščeno v obvolanski ročici; in rezervno kolo je še vedno pod prtljažnikom, izpostavljeno vsej umazaniji s tal.

Ne bodite no malenkostni, menijo pri Fordu. Za pokrov prtljažnika boste pač uporabili ključ. Vaš pogled v ogledala naj bo pogostejši. Za stikali utripalk in troblje se boste pač bolj potrudili. Pri menjavi kolesa boste imeli umazane hlače (ali krilo) in roke. Ampak iz diskoteke se boste vrnili varneje, naj bo splet okoliščin še tako neugoden. In to je gotovo najpomembnejše!

Tekst: VINKO KERNČ
Foto: MATEJ DRUŽNIK

potnikov je kljub skromni opremljenosti za ta avtomobilski razred prijetno. Predalov za odlaganje drobnarij je dovolj, zračenje in ogrevanje pa zagotavljata zadovoljivo mikroklimo. Sedeži sicer ne nudijo čvrstega bočnega oprijema, vendar tudi po daljšem

sedenju ne utrujajo. Enostavno podvozje (ki, mimogrede, nima stabilizatorjev) je mehko, a zanesljivo, čeprav se pri večjih hitrostih na ovinkih avtomobil nekoliko preveč nagiba. To še posebej občutijo potniki na zadnji klopi, za katere žal ni strop-



Fiesta: priljubljena tudi zaradi simpatične oblike



Prtljažnik: dovolj velik, a neoblazinjen



Tehnični podatki

Motor: štirivaljni - štiriloktni - vrtni - nameščen spredaj, prečno - vrtna in gib 73,96 x 75,50 mm - gibna prostornina 1299 kubikov - kompresija 8,8:1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,6 m/s - specifična moč 33,9 kW/liter (46,2 KM/liter) - največji navor 101 Nm pri 2500/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v bloku (veriga) - 2 ventila za vsak valj - glava iz lahke kovine - elektronski enotočkovni vbrizg in elektronski vžig - vodno hlajenje 7,1 litra - motorno olje 3,25 litra - akumulator 12 V, 43 Ah - alternator 55 A - uravnnavni katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - enokolturna suha sklopka - petstopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja: I. 3,580; II. 2,040; III. 1,320; IV. 0,950; V. 0,760; vzvratna 3,620; diferencial 4,060 - platišča 4,5j x 13 - gume 155/70 R 13 M+S (semperit top grip), kotalni obseg 1,72 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 33,4 km/h

Voz in obese: kombiHimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,35 - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, prečna vodila na l - zadaj poltoga prema, vijajčne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kalutne, zadaj bobnaste, servo, mehanska točna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, 4,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere, zunanje: dolžina 3743 mm - širina 1606 mm - višina 1379 mm - medosna razdalja 2446 mm - kolotek spredaj 1392 mm, zadaj 1384 mm - rajdni krog 10,3 m - **notranje:** dolžina (od armature plošče do zadnjega naslonjala) 1660 mm - širina (komoči) spredaj 1340 mm, zadaj 1400 mm - višina (nad sedežem) spredaj 930 mm, zadaj 890 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1050 mm, zadnja klop 800-630 mm - premer volanskega obroča 360 mm - prtljajnik (normina) 250/625/930 litrov - posoda za gorivo 42 litrov

Teže: prazno vozilo 855 kg - dovoljena skupna teža 1325 kg - dovoljena teža prikolice z zavoro 900 kg, brez zavora 450 kg - dovoljena obtežba strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 153 km/h - pospešek 0-100 km/h: 15,3 s - poraba goriva (ECE): 5,0/6,7/8,0 litra neodvinčenega bencina super na 100 km



Naše meritve
Največja hitrost:
 155 km/h (V. prestava)

Pospeški:
 0- 60 km/h 6,2 s
 0- 80 km/h 10,0 s
 0-100 km/h 15,4 s
 0-120 km/h 24,9 s
 1000 m z mesta:
 37,3 s (135 km/h)

Prožnost:
 1000 m od 40 km/h (IV.):
 38,7 s (132 km/h)
 1000 m od 40 km/h (V.):
 42,5 s (122 km/h)

Zavorna pot:
 od 100 km/h: 51,5 m

Natančnost merilnika hitrosti:
 kazalec na resnično
 60 53,3 km/h
 80 72,0 km/h
 100 90,0 km/h
 120 109,2 km/h

Poraba goriva:
 testno povprečje
 9,4 litra/100 km

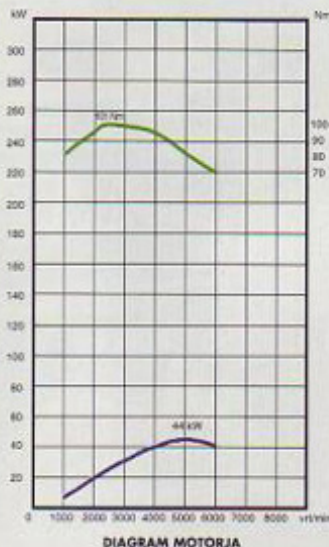


DIAGRAM MOTORJA

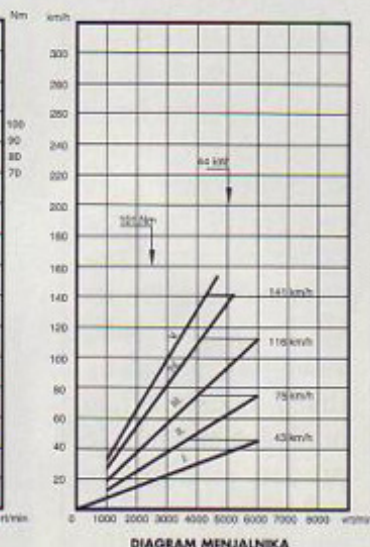


DIAGRAM MENJALNIKA

Hvalimo

- varnost
- prostornost, udobje
- lahkotnost vodenja
- okretnost

Grajamo

- namestitve (nekaterih) stikal
- premajhna ogledala
- namestitve rezervnega kolesa
- skopa oprema

Cena Zastopnik nima cene
 (Summit Motors, Ljubljana)

Končna ocena

Velika priljubljenost Fordove fieste v Evropi je logična: majhen, okreten in lahkoten za upravljanje je ta mali avtomobil, sposoben nuditi odlični mestni prevoz in še solidno udobje za daljše razdalje. Različica disco je odlična možnost za mlade: razmeroma poceni, a z vsemi sodobnimi varnostnimi rešitvami.