



VOZILI SMO

magazin

Fiesta je stara pol-drugo leto in je najmanjši Ford. Vražji pogum, postaviti na cesto avtomobilskoga malčka polnih sedemnajst let po tistem, ko je Alec Issigonis izumil miniaturo in so še vse drugo tovarne že zdavnaj po njegovi sledi!

Toda fiesta se je že v prvih prodajnih mesecih povzpel med Fordove uspešnice. Morda pa napovedi, da bo prav ta avto prvi resnični naslednik slovitega Forda T z začetka avtomobilske zgodovine, le niso iz trete živte?

Meter in devetdeset centimetrov visok voznik plečeate sorte nima v fiesti niti za milimeter premalo prostora. Res je, enako udobno bi sedel še v marsikaterem avtomobilu, ki ni daljši od 3,6 metra. Toda če isti mož zleže na zadnjem klopu, se bo s koleni komaj dočkal prednjega naslonjala in po stopru bo drsal le z lasmi. Tokratne prostornosti pa ni povod na pretek; to smo zapisali že takrat, ko smo testirali fiesto 1,1 L (Am, 1977/3).

Fiesta je navzven majhen avto (le zaradi velikih oken se zdvi večji, kot je v resnicah), a dovolj prostor za štiri do pet potnikov. Povrh tega je kombi-limuzina z vrati na zadku, z dvizno polico pod njimi in s klopojo, ki na mah odstopi prostor razsežnemu tovaru.

## VEČ MOĆI!

Takšen je bil Fordov odziv na napad iz Wolfsburga, ko so v volkswagenjevo polo in derby vgradili močnejši, 1,3-litrski motor s 60 KM. Tako sta lanske jeseni - fiesti z 957 (40 in 45 KM) in z 1117 (53 KM) kubičnima motorjemoma dobili še močnejšo sestro, fiesto 1,3. Res je: tovarna izdeluje tudi fiesto s 1600-kubičnim motorjem, toda ta je namenjena našč za Ameriko in je v Evropi ni moč kupiti.



FORD FIESTA, 1,3 GHIA

# BESTSELLER – DRUGI DEL

**Kakšen je majhen avto z (razmeroma) močnim motorjem in z dragoceno dekoracijo, to je vprašanje!**

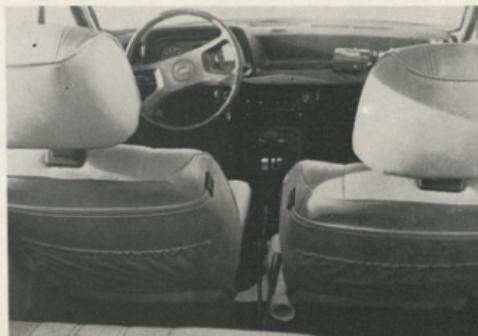
Tudi motor fieste 1,3 so presadili iz escorta. To je »kent«-motor (tako mu pravijo v tovarni) angleškega izvora, ki je nastal že leta 1968, pa jih še zdaj izdelajo skoraj 3000 na dan. Za razliko od šibkejših fiestinih

motorjev ima štiri ležaje na odmični gredi, torej enega več. To je preskušen, trpežen in nezahteven motor. Ostala mu je stranska odmična gred, zaradi katere ventili niso ravno navdušeni nad priganjanjem v vi-

soke vrtljaje, kljub temu pa - vsaj do številke 6000 na merilniku - migajo v ritmu. To seveda ne pomeni, da se fiestin motor ne zmre zavrteti hitreje, noče pa tega početi dalj časa.

Enak motor zmre v escortu 70 KM, čeprav iz osnovnih tehničkih podatkov ni moč razbrati konstrukcijskih razlik. Tovarniško pojasnilo pravi, da se 4 KM izgubijo v fiestinem izpušnem sistemu.

Nič zato! V primerjavi s fiesto 1,1 znesе dobček ob večji gibenosti prostornini polnih 13 KM, kar se izkaže pri pospeških, prožnosti in na večji hitrosti. Ker sta bili obe fiesti, ki smo jih preskusili, obutti v zimske gume in ker smo ju obkroti vozili v enako hladnem zimskem obdobju, zlahka primerjam fiesta 1,3 ob zelo največjo hitrostjo 158 km na uro za 11 km hitreja od šibkejše sestre, med meritvami pospeškov z



Fiesta notranjost: prostorna, čedna in ilčno izdelana



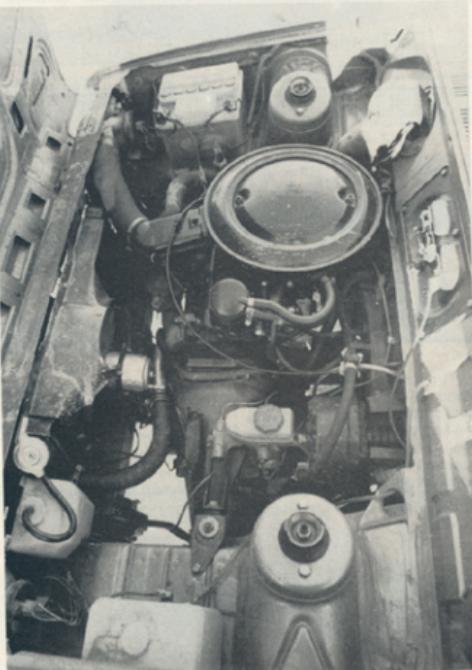
mesta do 100 km na uro pa za 2,7 sekunde urnejša. Enako prepričljiva rezultata smo izmerili tudi pri »kilometru brez zaleta« in »prožnosti.« Komentar je odločen: fiesta 1,3 je na račun večjega motorja (in dovolj skromne teže) tiste vrste avtomobil, ki pokadi pod nos marsikateremu dražjemu in uglednejšemu prevoznemu sredstvu. Ta fiesta je enako bliskovita ob zeleni luči pred križčekom kot med vožnjo po odprtih cesti, kjer odločajo pospeški v višjih hitrostnih območjih. Pri tem se izkaže z zmerno potrabo, saj smo izmerili testno poprečje 9,6 litra na 100 kilometrov, kar je le za dva decilitera več kot pri fiesti 1,1.

## GHIA – ZA UDOBJE

Zgodba – ta sodi k nastanku vsakega avtomobila – pripoveduje, da je sam šef Henry Ford II sedel v fiesto (malce prej ji je izbral ime), pritisnil na plin, spet ustavil in rekel: »OK!«

To je pomenilo, da tekoči trak lahko steteče. A kaj, ko je bil Henry premalo natančen: spregledal je, da fiesta pri nagnem dodajanja ali odvzemanja plina sili iz smeri. Vzrok za to je v neenakih momentih, ki delujeta na pogonski kolesi. Res pa je: ob enakomernem plinu ali med zavirjanjem na napaka zbledi, saj fiesta (tudi na račun negativnega polmera vodenja) sicer odlično drži smer.

Močnejšemu in za 50 kilogramov težjemu motorju so priredili tudi podvozje: vzmeli in blažilniki so pri fiesti 1,3



*Motor fieste 1,3 je za 4 KM šibkejši od enakega motorja v escortu; a je vseeno dovolj zmogljiv*

med katero zavore ne pridejo do »sape«.

»Ghia« na koncu oznamek po meni, da je to najdražja in najbolje opremljena fiesta.

Naštavam: avtomatska varnostna pasova in opornika za glavo pri prednjih sedežih, se-

dežne prevleke iz blaga in preproge, dvoje zunanjih vzvratnih ogledal, ogrevana zadnja šipa, halogenski žarometi, luči za vzvratno vožnjo, brisalnik zadnje šipe z električno brizgaliko, platišča iz lahke kovine, bočni letvi, merilnik vrtljavjev, ura in vžigalnik.

Razen v opremi, se fieste ne ločijo med seboj. Vsem so namenili čedno armaturno ploščo, ob kateri je dovolj prostora za drobnarje, pripraven obroč volana in prestavno ročico, ki je malce predaleč od rok in zato prebij z peplnika. Menjalniku zamerimo škrtanje med prvo in drugo prestavo, pedalom pa, da zaradi njih voznik ne more sproščeno stegniti nog, čeprav je prostora za njimi dovolj. Svojevrstna domislica, ki sodi k najdražji opremi, je polprozorna »sončna streha« iz plastike: to je moč povsem sneti in voziti z luknjo nad glavo, ali pa jo odpreti za prst na široko, da poskrbi za zračenje brez prepina. Prednost takšne strehe je, da tudi sredi mrzle zime štejejo zvezde na (jasnem) nebu, obenem pa – ne da bi zvijali vrat – opazuješ luči na semaforju; slabost se izkaže le ob močnem soncu: k tej strehi sodijo sončna očala!

## IGRAČKA NA KOLESIH

Tako je: fiesta 1,3 se prikupi z okretnostjo, dobro vidljivost-

## HVALIMO

- pregledna, prostorna karoserija, 3 vrata
- preskušen in živahn motor
- dobre vozne lastnosti
- bogata oprema (ghia)
- solidna izdelava
- nezahtevno vzdrževanje

## GRAJAMO

- razmeroma zastrela zasnova motorja
- slabotne zavore
- težave s smerjo (ob pospeških in pojemkih)
- nepripravno nameščena pedala

jo, lahkočnostjo in poskočnostjo. Čisto vseeno ji je, ali jo priganjate po suhi avtomobilski cesti, po ostrih peščenih ovinkih, ali pa ji na stolčenem snegu spôdnasate zadek. Prednji pogon in skromne zunanje mere ne zahtevajo kdo ve kakšnega mojstra za volanom, prav pa je, če veste, da hoče fiesta na hitro voženih in ostrih ovinkih dodajanje, med vijuganjem po spolzkom klanču navzdol pa odvzemanje volana. Oboje je za prednji pogon običajno.

In če smo ob poglavju o legi na cesti hvalili že fiesto 1.1, tokrat le še dodamo: zaradi več moći pod prednjim pokrovom je vožnja s fiesto 1.3 ne le prijetnejša, in bolj naklonjena športu, temveč predvsem varnejša.

• • •

Fiesta 1.3 je v ZR Nemčiji za 600 DM dražja od fieste 1.1. Komur je 66 KM v motorju pre-malo, lahko doplača za dodatnih dvajset jeklenih konj (tuning paket, ki ga ponuja tovarna) ali pa si kupi fiesto turbo (115 KM), izdelano pri firmi "Schwabengarage" iz Stuttgart-a. Pri nas je takšna izbirnost povsem odveč: fiesta 1.3 giba stane približno 230 tisočakov (natančne cene zastopnik nima); menda ne bo ste rekli, da bi radi plačali še več?

MARTIN ČESENJ

Foto: MARJAN ZAPLATIL



*Prilagodljiv prtljažnik s premično polico. Na dnu je rezervno kolo in prostor za drobnarje*



*Zabaven del opreme: »sončna streha«, ki skrbi, da so zimski dnevi manj turobeni*



## TEHNIŠKI PODATKI

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib: **80,98 × 62,99 mm** – gibna prostornina **1287 kubikov** – kompresija 9,2:1 – največja moč **66 KM (48,6 kW-DIN)** pri **5600/min** – največji navor **9,6 kpm (94 Nm)** pri **3250/min** – ročična gred v 5 ležajih – stranska odmična gred (veriga) – padotični registrski uplinjaj (weber), s samodejnim čokom – vodno hlajenje s termostatom, črpalko in električnim ventilatorjem – akumulator **12 V, 35 Ah** – alternator **630 W**

**Prenos moći:** motor sprejaj poganja prednji kolesi – enokolutna suha sklopka – štirosporenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na teh – plastični (iz lahke kovine) **4 1/2J × 12 – guma (testni avto) 155 SR 12 MS, semperit**

**Voz in obese:** kombi-limuzina – tri vrata – pet sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, naznevné opore – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, Panhardov drog, stabilizator, teleskopiski blažilniki – dvokrožni zavorni sistem, servo, sprejaj kolutne, zadaj bobnaste zavore – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo

**Mere in teže:** dolžina **3.575 m** – širina **1.567 m** – višina **1.360 m** – medosna razdalja **2.286 m** – kolotek spredaj **1.334 m**, zadaj **1.321 m** – najmanjša razdalja od tal **0,14 m** – rajdni krog **9,8** – teža praznega vozila **790 kg** – dovoljenja obtežba **410 kg** – dovoljenja skupna teža **1200 kg** – prtljažnik **300–652 litrov** (tovarna); uporabna prostornina prtljažnika **180–440 dm<sup>3</sup>** (naša meritev) – posoda za gorivo **34 litrov** – dovoljena teža prikolicice z zavoro **800 kg**, brez zavor **400 kg**

**Zmogljivosti (naše meritev):** največja hitrost **158 km na uro** – pospešek od 0 do 100 km na uro: **13,3 s** – 1000 m brez zleta: **34,9 s** – prožnost (**1 km v 4**, prestavi od 40 km na uro): **35,6 s** – poprečna poraba goriva na testu **9,6 litra na 100 km** (normativna poraba po DIN **7,8 litra na 100 km**)