

Ford fiesta 1,6 DL

Dobra kombinacija

Najmanjši ford: z enakim dizlom kot escort in orion

Ford je ena od tistih avtomobilskih družb, ki zna vedno sproti prislusniti kupcem, ponudbo zanje pa razdeliti v dovolj številne in pester pakete, da so po volji različnim okusom in različnim žepom. Pa so tako svoji spodnji avtomobilski vrsti resda pozneje kot pri drugih avtomobilskih tovarnah, a je kljub temu že dve leti tega) opremili tudi z dizelskim motorjem. Enkrat za trikrat: enak dizel poganja fiesto, escort in orion.

O fiesti, predlani pomlajeni in v nekaerih potankostih na novo obdelani, smo pisali v lanski enajsti številki; in o escortu z novim dizelskim motorjem v lanski šestindvajseti številki. Torej je fiesta 1,6 DL le kombinacija avtomobila in motorja, ki ju že poznamo. Zato bomo morali kakšno besedo o niju pač ponoviti.

Fiesta sama po sebi je ob omenjeni modifikaciji dobila sodobnejši videz in aerodinamičnejšo karoserijo. Zaoblili in znižali so ji nos, jo odeli v več motno-črne plastike, obenem pa odločno prenovili notranjost: od armaturne plošče do sedežev. Tako je najmanjši ford dobil precej – pretežno optičnih – značilnosti ostalih fordov zadnjega časa. In se spremenil v še simpatičnejšo, predvsem pa prostornejšo in udobnejšo ponudbo. Ker so mehaniki istočasno segli k prednji premi (širši kolotek, nova geometrija, manjši rajdni krog), v celem pa nataknili večja kolesa, okrepili zavore in na novo uglasili vzmetenje, je pomlajevalne injekcije mogoče čutiti tudi izza volana, hočem reči med bolj ali manj ostro vožnjo. Istočasno pa so s povečanim motornim prostorom omogočili vgraditev dizla.

To je bil prvi Fordov dizelski izdelek, saj so si pred tem naftne agregate precej večjih gibnih prostornin sposojali pri Peugeotu. No, tudi novi dizel so snovali družno s firmo Klöckner-Humboldt-Deutz, ki ima z dizli pač dosti več izkušenj. Zelo revolucionaren ta izdelek vseeno ni. Zasnovali so ga pač kot dizel in ne – kot je zdaj v svetu navada – kot dizelsko različico že znanega bencinskega motorja. Zato je v njegovi konstrukciji veliko klasike, kar v bistvu ni nič hudega, in tega – med vožnjo samo – dostikrat tudi ni opaziti.



Za voznika: prostornost in urejenost



Za 1608 kubikov gibne prostornine so v blok iz sive litine urezali štiri povsem kvadratno odmerjene vrtnice; torej so vrtnice valjev in gibi batov s po osemdesetimi milimetri povsem enaki. Prav tako sivi glavi so namenili vrtnične komore in odmično gred z zobatim jermenom, visokotlačno črpalko pa so namestili tik ob motorni blok, da jo ženejo spretno vzmeteni zobniki (vzmeteni v korist manjšega hrupa). Črpalka je opremljena še s pospeševalnikom poljenja ob hladnem vžigu, motor sam pa je, jasno, opremljen tudi s predgretjem za mrzla jutra. S 4800 vrtljaji, pri katerih doseže ta dizel največjo moč 40 kW oziroma 54 KM, sodi ta dizel med urhejše naftne motorje, z največjim navorom 95 Nm in z zmogljivostmi nasploh pa tudi k dovolj konkurenčnim v tem avtomobilsko-dizelskem razredu.

V vseh treh modelih, torej tudi v fiesti, ga opremljajo s petstopenjskim menjalnikom, ki se, tudi na račun pri fiesti podaljšane prestave v diferencijalu, ponaša z izrazito varčevalnima četrto in peto prestavo. To pomeni, da je za živahnejšo vožnjo precej v rabi tretja prestava, ki seže dovolj visoko v hitrostno območje, da dobro služi za običajna prehitovanja in za naglejše mestne «skoke».

Za fiesto, tudi dizelsko, je potrebno reči, da je dovolj kakovostno izdelana, čeprav vseh čričkov v tovarni le ne znajo ugnati. A se ponaša s pripravnimi stikali in ročicami, z natančno prestavno ročico in s še veliko tistega, kar je vozniku v veselje. Zavoljo večje teže v nosu vozila so spremenili volanski prenos, da je zdaj s 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne volanske točke za pol zavrtljaja radodarnější kot pri bencinskih fiestah, pa zato približno enako lahkoten, ko gre za sukanje pri manjših hitrostih.

Naše običajne meritve z dvema osebama v avtu in s polno posodo goriva je fiesta 1,6 DL preživela z dovolj ugodnimi rezultati. Z mesta do hitrosti 80 kilometrov na uro je pospešila v 11,6 sekunde, do hitrosti 100 kilometrov na uro v 18,1 sekunde in do hitrosti 120 kilometrov na

uro v 29,8 sekunde. Pospešek 0-100 km na uro je torej malce dolgotrajnejši od tovarniško obljubljenega. Kot oddolžitev pa smo izmerili največjo hitrost 150 kilometrov na uro, ki je ugodnejša od tiste, zapisane v tehničnih podatkih. Upoštevati pa gre, da je bil testni avtomobil zaradi zimskega okolja obut v zimske gume, pa meritve ne morejo biti povsem merodajne.

Dovolj ugodno je bilo tudi povprečje porabe goriva: za celoten test smo izmerili povprečno 5,8 litra plinskega olja za vsakih 100 prevoženih kilometrov, med katerimi je bilo zdaleč več ostrih kot pa nežnih.

In tudi v celem bi bila končna podoba tega vozila lahko nadvse ugodna, če si ne bi zapomnili tehle zamer: da je motor precej robat in glasen; da se ne umiri niti potem, ko je temeljito ogret; in da postane nemiren tudi cel avtomobil, če je cesta pod njim na kratko in odločnejše nagubana.

Je pa res, da je bil dizel povsem kos tudi zelo nizkim zunanjim temperaturam in da je bila siceršnja lega te fieste, značilni dizelski (ne)moči navkljub, še vedno vse hvale vredna.

Ford fiesta 1,6 DL je torej dobra kombinacija majhne kom-

bi-limuzine in povsem nezahtevne, a dovolj zmogljivega naftnega motorja. Namenjena je pa tistim, pri katerih je varčnost krepko pred naglico. In takšnih je – predvsem pri nas – vse več!

M. ČESENJ
foto: M. Zaplatil



Tehnični podatki

Motor: štirikatni – štirikatni – vrstni dizel – nameščen poprek nad prednjo premo – vrtina in gib 80,0x80,0 mm – gibna prostornina 1608 kubikov – kompresija 21,5:1 – največja moč 40 kW (54 KM) pri 4800/min – največji navor 95 Nm (9,7 kpm) pri 3000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – vrtnične komore – visokotlačna črpalka za vzbrizgavanje goriva – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 54 AH – alternator 630 W

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – enokolturna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, ročica na tleh – platišča 4 1/2Jx13 – gume (testni avto) 155/70 SR 13 M+S (vredestein)

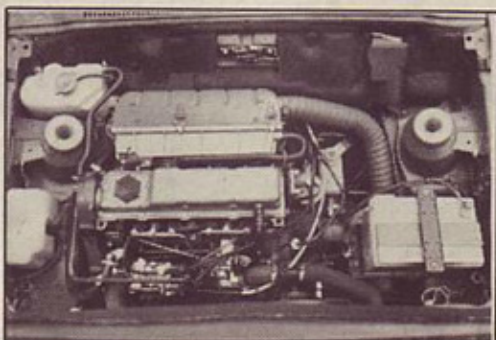
Voz in obese: kombi-limuzina, 3 vrata – 5 sedežev – samonosna karoserija – prednji kolesi na posamičnih obesah, vzmetni nogi, prečna vodila, natezne opore – zadaj toga prema, vzdolžna in prečna (Panhardov drog) vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne, zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo, prestava 19,5:1, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

Mere in teže: dolžina 3,648 m – širina 1,585 m – višina 1,334 m – medosna razdalja 2,288 m – kolo-tek spredaj 1,367 m, zadaj 1,321 m – rajdni krog 10,3 m – teža praznega vozila 835 kg – dovoljena skupna teža 1275 kg – dovoljena teža prikolice brez zavore 450 kg, z zavoro 800 kg – dovoljena obtežna streha 75 kg – prtljažnik (normno) 215/598 litrov – posoda za gorivo 34 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 148 km na uro – pospešek 0-100 km na uro: 17,3 s – poraba goriva (ECE): 3,8/5,6/5,0 litra plinskega olja na 100 km



Prtljažnik: kombi-limuzina, deljiva zadnja klop



Motor: klasika v korak s časom

