

Vozili smo  
(NOVI)  
FORD FIESTA

# LAHKOTEN KLEPET



Slovenija je res majhna deželica. Tudi ko jo prečesem po dolgem in počez, najdem le nekaj pravih vijugastih cest; Vršič, Planina, Črnivec.

Na predstavitveni vožnji nove fieste smo novinarji napravili nekaj več kot dvesto kilometrov po gričevnati južni Franciji; večinoma po prijetnih podeželskih v hrib vrezanih »serpentinah«.



Ford fiesta je sicer namenjena predvsem mestnim vožnjam, ampak tudi po takšnih cestah, kot smo jo vozili mi, je treba precej sukati volanski obroč, pospeševati, pretikati in zavirati. In tisto, o čemer smo že pisali, lahko le potrdimo: nova ford fiesta je res nov avtomobil.

Naj vas pogled s strani ne zavede preveč. Podobnost s staro fiesto je res očitna, toda tako je prav. Podatka, da so v vsej fiestini zgodovini prodali več kot devet milijonov avtomobilov s tem imenom in da je bila v zadnjih petih letih kar štiri leta fiesta najbolj prodajani avtomobil tega razreda v Evropi, brez dvoma potrjujeta, da se je kupcem prikupila. In prav gotovo je k temu veliko pripomogla njena oblika. Zakaj bi jo torej povsem spreminjali?

No, razen osnovnih potez je karoserija toliko spremenjena, da so vsi karoserijski deli povsem novi in tako ima nova fiesta tudi povsem nov obraz. Prednja žarometna in maska hladilnika med njima



tvorijo neizrazit, a značilno Fordov oval. Ovalni sta tudi odprtini za zrak v maski in v odbijaču, le da slednja tvori le zgornjo polovico elipse. Morda ima zato fiesta res nekako žalosten izraz, še posebej, če je opremljena s prednjima meglenkama.

Tisti z malce več domišljije bodo v zadku videli nasmeh, pa naj bosta kotička ustnic zadnji luči ali pa kar cel spodnji del zadnje šipe. Ta je sedaj večja in sega niže, zato sta tudi pogled nazaj in vidljivost za avtomobil boljša. To pa je le eden od elementov aktivne varnosti nove fieste, ki ima v primerjavi s staro spremenjene oziroma izboljšane še krmilni mehanizem, obe premi, vzmetenje in blaženje, zavore, močno zmanjšano pa je tudi trenje v (servo)volanskemu mehanizmu. Vse skupaj omogoča boljši prenos informacije s tal na volanski obroč, večje udobje med vožnjo, zanesljivejšo lego na cesti



ter zaviranje in lahkotnejše vodenje. Fiesta so na voljo tudi s štirikanalnim zavornim pomagalom ABS znamke Teves v kombinaciji z elektronskim nadzorom nad zdrsom gnanih koles, kar je novost v tem avtomobilskem razredu.

Izboljšav pa je bila deležna tudi preostala mehanika: ročni petstopenjski menjalnik, samodejni menjalnik CTX (ki je na voljo le v kombinaciji z novim, 1,25-litrskim motorjem), sklop-



sedalnega dela sedeža, ki zmanjšuje podmorniški učinek (snovalci so z nagibom celo malo pretiravali), k

udobju pa za celih 10 decibelov manj hrupa (veter in motor) v notranjosti ter učinkovitejša klimatizacija

potniškega prostora. Sedeva bo fiesta na voljo tudi z daljinsko osrednjo ključavnico, električno pomično šipama, ogledaloma ter sončno streho, električnim ogrevanjem prednje šipe, klimatsko napravo, lahkim platišči ter kakovostnim radijskim sprejemnikom. Nekaj je všteto že v osnovnih treh opremljenih flair, fun in ghia, nekaj pa spada na doplačilni seznam. Bogatejša oprema in kup izboljšav pomeni tudi od pet do devet odstotkov višjo ceno (velja za nemški trg), nekaj časa pa bodo še izdelovali staro fiesto, ki bo veljala za cenovno ugodnejši nakup. Tisti, ki bi rad prav novo fiesto, pa bo moral počakati do prve četrtine prihodnjega leta; za takrat napovedujejo njeno predstavitev v Sloveniji.

Fiesta torej ponuja dovolj priložnosti za lahkoten klepet. Klepet o majhnem avtomobilu, uporabnem v mestu in še dovolj prostornem za mlado družino. Klepet o prvih avtomobilskih korakih. Ali o vožnji na delo. Ali pa o čem drugem. Saj navsezadnje sploh ni pomembno, o čem. Lahkoten klepet namreč sprošča. To pa veliko pomeni.

VINKO KERNČ



ka (sedaj hidravlična) ter motorji (oba motorja s 44 kilovati sta čistejša). Ford je z novo fiesto predstavil tudi novo družino motorjev zetec SE, izdelanih iz lahke kovine. Skupni jim bodo večventilska tehnika in par odmičnih gredi v glavah, velika litrska moč in navor, športni značaj, čist izpuh in manj zahtevno vzdrževanje. Prvi med njimi je 1,25-litrski motor s 55 kilovati največje moči, večji, 1,4-litrski motor pa bo na voljo v začetku prihodnjega leta.

Enako pozornost kakor tehniko pogona in podvozja so namenili tudi udobju in pasivni varnosti. Od vsega najbolj zbujajo pozornost armaturna plošča, ki je mnogo ličnejša kot v prejšnjih fiestah, predvsem pa je bolj ergonomsko oblikovana, stikala in komande so razporejeni bolj logično in bolj pri roki, na voljo pa sta tudi obe zračni vreči. Desni del je močno umaknjen naprej (lep pozdrav, alfa 145), pri vsem tem pa je tam še vedno prostor za dokaj velik predal. Varnostni elementi, kot so ojačana kletka, zmočljive cone karoserije in zategovalniki varnostnih pasov, postajajo resničnost tudi v tem avtomobilskem razredu, fiesta pa bo varnejša tudi pred tatovi, saj je opremljena z elektronskim kodnim ključem, brez katerega motor ne steče.

K večji varnosti spada tudi oblika

FORD FIESTA	1.3	1.25	1.8 D
motor (zasnova)	Štirivaljni, štiritaktni	Štirivaljni, štiritaktni	Štirivaljni, štiritaktni, dizelski
vrtnina in gib (mm)	73,96 x 75,48	71,9 x 76,5	82,5 x 82,0
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	1299	1242	1753
kompresija	9,5:1	10,0:1	21,5:1
največja moč (kW/KM pri 1/min)	44(60) pri 5000	55(75) pri 5200	44(60) pri 4800
največji navor (Nm pri 1/min)	103 pri 2500	110 pri 4000	105 pri 2500
odmična gred (pogon)	1 v bloku (veriga)	2 v glavi (zobati jermen)	1 v glavi (veriga)
število ventilov za valj	2	4	2
polnjenje z gorivom, vžig	elek., večtočkovni vbrizg	elek., večtočkovni vbrizg	visokotlačna črp., diz. vbrizg
hlajenje	vodno	vodno	vodno
menjalnik (število prestav)	5	5 ali samodejni CTX	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, stabilizator		
zadnja prema	poltoğa prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki		
zavore spredaj	kolutne	kolutne (CTX: znotraj hlajene)	kolutne
zavore zadaj	bobnaste	bobnaste	bobnaste
volan	z zobato letvijo	z zobato letvijo (ghia, CTX: servo)	z zobato letvijo
platišča	5J x 13	5J x 13	5J x 13
gume	165/70 R 13 (flair 155/70 R 13)	165/70 R 13 (flair 155/70 R 13)	165/70 R 13 (flair 155/70 R 13)
teža praznega vozila (kg)	949	940 (CTX: 963)	1022
dovoljena skupna teža (kg)	1460	1450	1510
medosna razdalja (mm)	2446	2446	2446
dolžina x širina x višina (mm)	3828 x 1634 x 1320	3828 x 1634 x 1320	3828 x 1634 x 1320
prtljažnik (litri)	250/930	250/930	250/930
posoda za gorivo (litri)	42	42	42
največja hitrost (km/h)	155	170 (CTX: 160)	155
pospešek 0 - 100 km/h (s)	15,9	12,7 (CTX: 15,6)	17,4
poraba goriva po CC (l/100 km)	4,9/6,8/7,6	4,8/6,8/7,5 (CTX: 5,0/6,8/8,3)	4,5/6,2/6,4
vrsta goriva	neosvinčeni bencin super	neosvinčeni bencin super	plinsko olje