

# FORD FIESTA

Ford v zadnjem času, morda nepravilno, predvsem s svojimi manjšimi modeli "živi" nekako v senci Volkswagna. Toda številke kažejo drugače: prav fiest, ki so neposreden konkurent polu, so v Nemčiji prodali skoraj tretjino več kot polov. Podatek velja sicer za leti 1989 in 1990, ko so fiesto karoserijsko prenovili, kljub temu pa številke ne gre zane-marjati.



**rjavenje  
žarometov**

**rjavenje karoserije**

**napake na  
zavornem  
sistemu**

**puščanje  
vode**

Izkazalo se je namreč, da je že leta 1976 predstavljen prvi model fieste kakovostno izdelan, prostorsko pa, vsaj za tiste čase, dovolj dobro izkoriščen avtomobil. Dokaj široka motorna paleta je zagotavljala pestro izbiro tudi najzahtevnejšim kupcem majhnih avtomobilov.

Motorji so po konstrukciji trije: dva bencinska in en dizelski. Manjši bencinski (1.0 in 1.1 litra) je po zasnovi najstarejši in zahteva tudi največ vzdrževanja: od menjave verige za pogon (stranske) odmične gredi, do nastavljanja ventilov ter pri avtomobilih starejših letnikov tudi platinjskih kontaktov. Manjši porabi bencina ter boljšim zmogljivostim na ljubo je treba tudi dobro nastaviti uplinjač. Sodobnejši motor (1.3, 1.4, 1.6 litra) s petkrat uležajeno ročično gredjo in odmično gredjo v glavi je opremljen s hidravličnim sistemom samonastavitve ventilov, zato tu tovrstna skrb ni potrebna. Dlje kot veriga zdrži tudi zobati jermen za pogon odmične gredi. Dizelski motor (1.6 in 1.8 litra gibne prostornine) je dokaj sodobno zasnovan z odmično gredjo v glavi, zanj pa je značilno, da je prav zobati jermen precej občutljiv na obrabo, zato dodatna pa-

zljivost v tem primeru ni odveč. V primeru, da se pretrga, je strošek popravila neprimerno večji (zamenjati oziroma obnoviti je treba bate, ventile in glavo), kot če pravočasno zamenjamo jermen. Zaradi večjih obremenitev razmeroma hitro opeša tudi akumulator.

Menjalniki, ki so štiri-, petstopenjski ali samodejni in poganjajo prednji kolesi, ne zahtevajo večjega vzdrževanja, razen redne menjave olja po tovarniških navodilih.

Električna napeljava deluje zanesljivo, nekaj nena-tančnosti je opaziti le pri stikalih ter pri tesnenju zad-

njih luči, parabole prednjih pa so po desetletju zaradi korozije zrele za zamenjavo.

Največ vzdrževanja in nege zahteva zavorni sistem. Ta dokaj močno korodira (tako napeljava kot koluti in bobni), obloge ter zavorni koluti in bobni pa se razme-roma hitro obrabljajo. Zaradi neenakomernosti te obrabe velikokrat ročna zavora po nekaj tisoč prevoženih kilo-metrah deluje le na eno kolo, pa tudi samo zaviranje ni več zanesljivo.

Pri starejših letnikih fiest (1988 in manj) je karoserija, tudi na nosilnih delih, podvržena koroziji in to tem bolj, če avtomobil ni proti tej do-

bro zaščiten. Med vožnjo je moč z vrat, pa tudi iz arma-turne plošče slišati neza-želene "čričke", prav tako je sem ter tja mogoče pušča-nje vode v potniški prostor, predvsem skozi stranska stekla.

Če je avtomobil redno vzdrževan, pred prevože-nimi 150.000 km ni potreben večji poseg v motor (to je seveda odvisno od vrste motorja in načina uporabe), najpozneje po osmih letih pa je treba obnoviti zavorni sistem ter odpraviti morebit-no rjavenje na karoseriji.

VINKO KERNC

## Motorji

### Bencinski:

- 1.0 (33 kW/45 KM)
- 1.1 (37 kW/50 KM)
- 1.3 (51 kW/69 KM)
- 1.4 (55 kW/75 KM, 52 kW/71KM, 44 kW/60 KM)
- 1.6 (79 kW/107 KM, 71 kW/96 KM)

### Dizelski:

- 1.6 (40 kW/54 KM)
- 1.8 (43 kW/58 KM)

## +

- dobro izkoriščen prostor
- vidljivost iz avta
- povečljiv prtljažnik
- preprosto upravljanje

## -

- glasnost motorjev
- težak volan (starejši modeli)
- trd ročni menjalnik
- vroč motor težko vžiga
- občutljivost zavornega sistema