

Zvezda canneske La Croisette prejšnji mesec ni bila kakšna filmska starleta ali znan filmski igralec, ampak ford fiesta, ki so ga postavili na ogled in v oceno kritičnemu novinarskemu očesu. Ta avtomobil ves, kar ga je, pripada temu znanemu mestu na Azurni obali. To vozilo je pravi multimilijonar, saj so ga doslej prodali pet milijonov, v proizvodnjo njegovega naslednika vložili milijon dolarjev, preskusni vozniki pa so z novim vozilom prevozili tri milijone kilometrov v najrazličnejših voznih razmerah.

Ford Evropa je pred svoje oblikovalce postavil nalogo, da na novo oblikujejo »veliki mali« avtomobil, ki se bo še naprej imenoval fiesta. Torej nimamo opraviti samo z novo šminko za prekrivanje let, kar je pogosta poteza proizvajalcev, ampak gre za povsem novo fiesta, ki s svojimi merami ne ogroža escorta, zato pa bo toliko večji konkurent peugeotu 205, fiatu uno ali renaultu 5. To je avtomobil za novo desetletje in z ambicijami, da zadrži prvo mesto po prodaji v Veliki Britaniji in ZRN ter da napreduje vsaj za mesto s sedanjega četrtega mesta v Evropi. Po dolgem obdobju različice s tremi vrati so sedaj ponudili tudi novo s petimi. Kar logično, če upoštevamo vsa dejstva, kajti na vse strani je mogoče dodati kakšen centimeter in povečati notranji prostor, ne da bi zato avtomobilu odvzeli prilastek majhen. Te stekleno-kovinske škatle res ne moremo napihniti kot žogo, zato je bilo treba le sem in tja malce popustiti šive. Ford je v tem vsekakor uspel.

Kolesa so pomaknili proti vogalom školjke, osno razdaljo pa tako povečali za 154 mm, medtem ko je celotna dolžina večja le za 95 mm. Kolesa so nekoliko razmaknili in s tem povečali kolotek za 48 mm. S tem je prostor za noge tolikšen kot prej, notranji prostor pa se je razširil za 55 mm. S tem se je za 45 odstotkov povečala uporabnost prtljažnega prostora, dana pa tudi možnost za vgradnjo posode za gorivo, ki vsebuje lahko 42 litrov goriva. Proizvajalec tudi trdi, da ima nova fiesta za 10 odstotkov več steklenih površin. To je še posebej pomembno za dober pogled nazaj, saj je preglednost zaradi večje steklene površine boljša. Po želji so stekla obarvana.

Ford je veliko pozornosti posvetil ergonomskim zahtevam, ki jih mora izpolnjevati avtomobil takšnega formata. Sedeži v vseh različicah so takšni, da bi zaman iskali kakšno pripombo, kar še posebej velja za voziški sedež. Dobro je oblikovan, lahko ga je premikati in



Ford fiesta

SLAVJE SE NADALJUJE

Od dosedanjega modela je ostalo samo še ime

v ovinku voznika dobro drži. Razdalje med sedežem, ročico menjalnika in volana so skoraj idealne. Armaturna plošča je na primernem mestu in pogled na instrumente nemoten. Imeli smo priložnost, da smo vrteli tri tipe volana na modelih 1,1, 1,6 in 1,4 ghia. Zdi se mi, da je od vseh najboljši volan iz modela 1,4 ghia, ki nudi tudi najboljši stik s kolesi. Pod volanom sta na levi strani ročici za smerokaz in luč, na desni pa roč-

ka za brisalnice. Ta del notranjosti se ne razlikuje od ustreznega v avtomobilih srednjega razreda. Običajno slabo izkoriščen prostor desno od armaturne plošče (pri nekaterih vozilih celo izrazito slabo, kot na primer pri ladi samari) je pri ford fiesta primer funkcionalnosti. Prva zgornja polica je rebrasta, po pregradi je globlja površina, nato vrtina in predal. Za drobnarije je prostor tudi levo pod volanom, kjer so varovalke. Žepi

so tudi na vratih, kjer je še prostor za vgradnjo zvočnika. V fiesta ne boste našli oglatih robov, vse je zaobljeno in daje občutek fine izdelave.

Centralna ključavnica in električno dvigovanje šip je v cenejših različicah treba dokupiti, toda tudi ročno dvigovanje in spuščanje stekel ni naporno. Isto velja tudi za zunanji ogledali, ki ju nastavlamo z ročicama. Varnostni pas je vpet tako, da je mogoče višino vpetja

nastavljati. Vse ročice za upravljanje v vozilu so nameščene skrajno premišljeno, tako da se ne zapletate vanje s prsti, nič ni treba početi na silo, vse teče kot namazano. Takšno je tudi pedalo sklopke, ki ima zelo kratek, toda mehak hod. Dober vtis o notranjosti zaozkožujeta natančen menjalnik in skladno oblikovana ročica menjalnika.

Fiesta s petimi vrati je zanimiva zaradi dvojnih vrat več, kot jih je imel star model. Prav zaradi njih se povečuje konkurenčnost tega avtomobila v primerjavi s peugeotom 205, na primer. Zadnja vrata se široko odpirajo in dostop na zadnje sedeže je udoben. Preskusili smo tudi zadnje sedeže in ugotovili, da ima potnik, visok kakšnih 180 cm, dovolj prostora za noge, le malo pa ostane »zraka« med glavo in stropom, kar bi lahko povzročalo krizo med vožnjo po neravni cesti.

Pogleda na fiestino zunanost ne pritegne noben detalj posebej, saj avto deluje skladno kot celota. Nekaj več pozornosti pritegne (podobno kot pri fiatu tipo) le zadnji del zaradi značilne oblikovnosti zadnjih žarometov in linije zadnjih vrat, ki se spušča do samega odbijača. Nekaj agresivnejši je videz različice XR2 i zaradi odbijača s štirimi meglenkami. Kovinske letve s plastiko dajejo ton različicam fieste, njih pa je kar veliko: trije ali pet vrat in šest različic motorja ter še trije menjalniki.

Po močno zaobljenih in poševnih površinah smemo soditi, da so fiesti izboljšali tudi aerodinamiko. Tovarniški podatek to potrjuje, saj pravi, da je izboljšanje kar 15-odstotno. Boljša aerodinamičnost



Armatura plošča in skladen sprednji del notranjosti



Lepo oblikovani in udobni sedeži so v vseh različicah



Razšežen prtljažnik se še poveča s podiranjem dvodelnih sedežev



z drugimi izboljšavami mehanike je prispevala tudi k manjši porabi goriva, ki znaša, odvisno od modela, od 8 do 15 odstotkov. To pa je kar veliko. Rezerve so našli tudi v rekonstrukciji motorjev 1,0 in 1,1 litra. Motorjema so spremenili razmerje vrtnice in giba bata, dali so nov blok in glavo valjev ter opravili še nekaj najbolj sodobnih posegov. Mednje sodi tudi nov elektronski sistem vžiga, ki je zaradi neposrednega nadzora vžiga s pomočjo senzorja (senzor dobiva podatek z vztrajnika) odpravil običajni razdelilnik.

Novo družina motorjev, imenovana HCS (high compression swirl) ali visoko kompresijsko vrtničenje, ima dva nova predstavnika: 1,4 s 75 KM in 1,6 litra z 90 KM, ki »hrani« uplinjač, in 1,6 z elektronskim vbrzganjem goriva, ki razvija moč 110 KM. Prav tako močan motor je tudi dizel 1,8.

V Cannesu smo se morali zadovoljiti z različico, ki bo s 60 KM verjetno zelo iskana, saj ponuja tudi najmanjšo porabo, to je 4 litre na 100 km pri hitrosti 90 km/h.

Ford se je odločil, da v fiesto vgradi menjalnike, ki jih že uporablja za escorte in orione, s tem, da so spremenili ročico menjalnika in srenos do menjalnika, uporabili kakovostnejše sinhrono in ležaje, s čimer se je povečala natančnost in zmanjšal hrup. V ohišju je večji keramični magnet, ki vleče nase kovinske drobce in preprečuje, da bi skupaj z oljem prihajali v dotik s površinami, ki se trejo med seboj.

Za doplačilo dobite lahko samodejni menjalnik Fordove proizvodnje, znan pod nazivom CTX ali stalno spremenljiv avtomatski prenos. Ford se je z njim ukvarjal deset let in je zelo učinkovit ob motorju 1,4 s 75 KM in 1,1 s 55 KM.

Fiesta smo preizkusili na cestah različne kakovosti. Precej prepričljiva je bila fiesta 1,4 ghia s kompletno opremo, lahka za upravljanje in nizko stopnjo hrupa, kot bi šlo za limuzino višjega razreda. Avtomobil je takšen, da se človek nanj takoj privadi in dobi vtis, kot bi ga že dolgo vozil. V ovinkih se obnaša provokativno, kar naj bi omenilo, da z obvladovanjem prvega ovinka drugega lahko prevozite še hitreje, pod pogojem seveda, da je takšna vožnja po vašem okusu in da sovoznik nima nič proti.

Kratkotrajno druženje s fiesto 1,6 S je pokazalo, da gre za rahlo športno navdahnjen avtomobil, predhodniku rasnega XR2 i.

Sapo med hitrimi različicami smo zajeli v fiesti 1,1. En sam krog je bil čisto dovolj, da smo ugotovi-



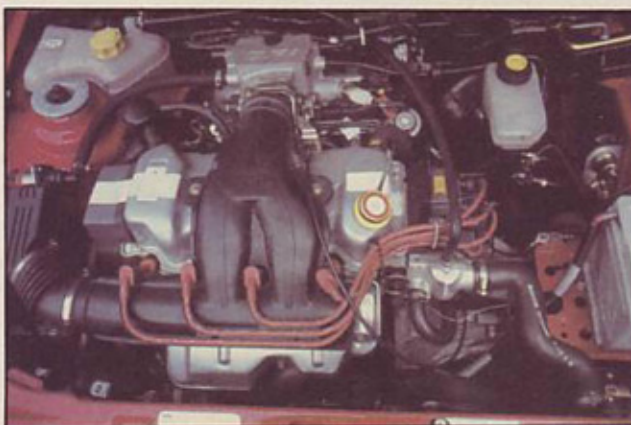


li, da ima tudi ta najšibkejša različica kaj ponuditi, da pa tudi nekoliko pokvari vtis, ki ga je zapustila 1,4 ghia. Največji minus so njene zavore, ki so trde in takoj primejo, kar pomeni, da vozilo zahteva čas za prilagoditev.

Fiesta ima posamične obese spredaj in zadaj z MacPhersonom, spredaj in vodilnih, zadaj pa je pol toga prema. Za to vozilo kar dobro.

Kolutne zavore spredaj (za doplačilo s posebnim kolutom boljšega hlajenja) in bobnaste zadaj učinkovito opravljajo nalogo. Zavorni učinek je izboljšán z vgradnjo širšega glavnega zavornega valja, kar daje večji pritisk v hidravličnem sistemu. Sistem proti blokiranju zavor je mogoče naročiti za vse različice, razen za fiesto s CTX menjalnikom.

Omenili smo že, da Ford ponuja fiesto v več različicah. Fiesta C ima na primer tri motorje, vključujoč tudi dizel, vse tri tipe menjalnika, na voljo troje ali pet vrat, to pa skupaj da osem različic. Serija C zajema naslednjo opremo: obarvano vetrobransko steklo, halogenska žarometna, luč za pomoč pri vzvratni vožnji, zunanje ogledalo, ki je nastavljivo iz notranje strani, pokrovček posode za gorivo na ključ, varnostne pasove za



Motor XR2i zavzema celoten prostor

sprednja in zadnja sedeža z nastavljivostjo po višini in še marsikaj, kar vgrajujejo v odvisnosti od trga. Različice CL imajo črno obarvane boke, srebrnkaste okrase koles, boljše sedeže (zadnja klop se deli v razmerju 60/40), boljše vzvratno ogledalo, digitalno uro, brisalnik na zadnjih vratih, žigalnik itd. Oprema serije CLX je bogatejša za ogledalo na desni strani, merilnik vrtljajev, barvna stekla, nizkopresečne gume itd.

V primerjavi s CLX ghia je oprema bogatejša tudi zaradi boljše zvočne izolacije, sedežnih prevlek iz velurja, centralne ključavnice, električnega dviganja in spuščanja stekel in drugega. Pomembna črka na fiestinem zadku je črka S, kar pomeni, da ima športne elemente, ki vključujejo poln volanski obroč manjših dimenzij, športna sedeža, športna kolesa in seveda gume. In na koncu, lahko pa tudi na začetku, odvisno od tega, ali ocenjujete avtomobile po svojih finančnih možnostih, je XR2 i, športni avtomobil agresivnega videza zaradi vpadljivega odbijač-spojlerja s štirimi oglatimi meglenkami, športnih koles iz lahke litine, na katerih so Pirellijeve gume P6 185/60 HR 13.

Ford poudarja tudi nizke vzdrževalne stroške oziroma servisiranja, saj so prav to imeli pri konstruiranju posameznih sklopov še posebej v mislih. Velja še posebej za zavore, sklopko, blažilnika, motor, ki vzamejo pri popraviljanju manj časa.

Fiesta je dober avtomobil. Očiten je napor proizvajalca, da bi se lastnik tudi najmanjšega forda počutil kot v avtu srednjega razreda. Za ljubitelje avtomobilov takšnega razreda je ponudba zelo bogata, kar pomeni, da bo malo nezadovoljnih. Za to je Ford storil še korak naprej, kajti v Italiji, na primer, je cena za fiesto, ne glede na to, ali ima pod pokrovom motor 1100 ali 1400 kubikov, enaka – 10.480.000 lir (različica s tremi vrati). Pri nas bodo o ceni govorili šele, ko se bodo konkretno dogovorili za uvoz teh avtomobilov, začetek prodaje pa načrtujejo že v prvem polletju.

Tehnični podatki

	1,0 HCS	1,1 HCS	1,4 CVH	1,6 CVH	1,6 EFI	1,8 D
motor	vrst. 4 valji	–	–	–	–	–
gibna prostornina	999	1118	1392	1596	1596	1573
vrtnina in hod (mm)	68,7×67,5	68,7×75,5	77,2×74,3	80,0×79,5	80,0×79,5	82,5×82,0
največja moč (kW/KM 1/min)	33(45)/5000	40(55)/5200	55(75)/5600	66(90)/5800	81(110)/6000	44(60)/4800
največji navor (Nm pri/min)	74/3000	86/2700	109/4000	133/3000	138/2800	110/2500
odmična gred (pogon)	1. v glavi, veriga	–	1. v glavi, jermen	–	–	–
polnjenje z gorivom	padatočni uplinjač. Weber	–	padatočni uplinjač. dvojni, Weber	–	elektronska vbrizg	mehan. vbrizg
menjalnik (št. prestav)	4	4,5. samod.	4,5. samod.	5 in samod.	5 in samod.	5 in samod.
prednji obesi	posamično, MacPherson, L nosilci, stabilizator pri S in XR2 i					
zadnji obesi	poltoga vzvojna prema, vijačne vzmeti in teleskopska blažilnika					
zavore spredaj	kolut	–	–	–	–	–
zavore zadaj	bobni	–	–	–	–	–
platišča	13×4,5	–	–	13×5	13×5,5	13×4,5
gume	135 SR 13	145 SR 13	155/70 SR 13	165/65 SR 13	185/60 HR 13	145 SR 13
teža praznega vozila	770	785	815	835	890	870
kolotek, spredaj/zadaj	1.392/2.384 (XR2i: 1.406/1.376)					
medosna razdalja (m)	2,446					
dolžina×širina×višina	3.743×1.606×1.325			(XR2i: 3.801×1.630×1.326)		
pospešek 0–100 km/h	20,2	16,3/16,3/17,2	– 12/12,6	– 10,3 –	– 9,8 –	– 16 –
največja hitrost	139	149	165	174	192	152
poraba goriva po ECE	4,6/6,5/6,1	4,3/6,1/6,1	5,2/6,7/6,8	5,4/7/8,8	5,7/7,4/9,9	4,0/5,6/5,8

MIROLJUB NIKOLIĆ