

Vozili smo

Westfield ZEI 130 in  
ZEI 130 lightweight

# TEA, SIR?



Z gospodom Kesslerjem  
sva bila hitro na isti  
valovni dolžini.

»Westfieldi niso  
avtomobili, ki bi jih  
uporabljal za prevoz iz  
točke A v točko B,« sem  
kar malce plaho dejal.

»Ne!« je bil odločen  
Jean Kessler. »Westfield  
je avtomobil, s katerim  
greš iz točke A,« pri  
tem je pritisnil prst na  
mizo, naredil z njim nekaj  
krogu podobnega, »in se  
vrneš v točko A.«

Kako prav je imel! Jean Kessler, ki se je v westfielde zaljubil že pred leti in je tudi pooblaščen za prodajo teh avtomobilov na »Kontinentu«, ima kaj povedati. Saj navsezadnje ni le prodajalec, temveč tudi svetovalec in delno tudi izvrševalec sprememb in izboljšav na teh avtomobilih. Kdor je bral AVTO MAGAZIN 20/96, stran 32, ta že ve: westfieldi, klic po nostalgiji v obliki legendarnega lotusa seven in s sodobno, napol dirkaško tehniko, so avtomobili, narejeni izključno za uživanje. Matična tovarna je sprva takšne avtomobile ponujala le v kit izvedbi (kupec si je moral avtomobil sestaviti sam), namenjeni pa so bili le dirkam. Nemimi duh Jeana Kesslerja je takoj spoznal dvoje: da je to avtomobil, ki bi zlahka prepričal marsikaterega kupca, ki nima namena tekmovati, in da je v takšnem primeru najbolj varno avtomobil kakovostno sestaviti že v tovarni.



Potem se je začelo: najprej pričevanje vodilnih v tovarni, potem prilaganje cestnim predpisom. Izpopolniti so morali svetila, zmanjšati emisijo strupenih plinov v izpuhu in hrupnost avtomobila in končno so dobili homologacijo.



Gospodje, izvolite. Westfield ZEi 130!

Sele sedaj se mi sanja, zakaj starejši trdijo, da so zlati časi avtomobilizma mimo! Poglejte, kako enaki so danes avtomobili! Potem pa kar naenkrat padeš med dva westfielda: kričeče rumen je ZEi 130 lightweight, umirjeno bordo rdeč je luksuzni ZEi 130.

Mene je, priznam, vse skupaj preveč prevzelo. Stojim pred

**WESTFIELD**  
**EUROPE**

Informacije in prodaja za Slovenijo  
**KRMAR**

Pot v Hriberc 2, 1000 Ljubljana  
tel./fax: 061/374 406

njima in ugibam, v čem je razlika.

Najprej razen drugačne barve ne opazim ničesar.

Hmm.

Potem začnem opazovati.

In čisto na koncu, z nekaj pomoči Jeana Kesselerja, mi je jasno. Gre pravzaprav za enak avtomobil, le drobne stvari so tiste, ki ju ločijo. Rumenček je oskubljen, kolikor je mogoče, da ga zakon še pusti na cesti: nima (niti) prednje šipe, nima kromiranih kovinskih delov, nima ključavnice za pokrov motorja, obloge v notranjosti so skope, sedeža sta izrazito športna in blatnika prednjih koles sta takšna kot pri motociklu. S tem so že tako lahek avtomobilček naredili še lažji. Tudi trdota podvozja in geometrija koles sta takšni, da nisem čisto prepričan, kako bi se počutila konkurenca na slovenskem državnem prvenstvu na krožnih ali gorskih dirkah. Avtomobilček je prilepljen na cesti, saj se mi zdi, da vozim po tračnicah, zadnjica je le



nekaj centimetrov od tal, telo čuti vsak še tako majhen kamenček in trd in neposreden volan brez servoojačevalnika je takšen kot v enosedežnih formulah.

Toda ti westfieldi so narejeni, da uživata dva. No, pri tem malce računam na dober želodec in potrpežljivost sovoznika. Saj skoraj ne bi verjel, da je drugi, bolj luksuzni ZEi 130, skoraj takšen, le z nekaj udobja več: s prednjo šipo, ki preprečuje lovljenje muh kar z zobmi, z dolgimi, še bolj starinskimi blatniki prednjih koles, z več zlahtnega kroma, s streho in vrati za prvo pomoč pri dežju, z rezervnim kolesom na zadku in s pokrovom prtljajnika. Ja, tam je res le petinpetdeset litrov prostora, ampak spomnite se, čemu so ti avtomobili namenjeni. Saj veste: točka A, pa krog, pa spet točka A. Lahko pa ste izbirčni: naročite lahko skoraj vse: modro karoserijo, rdeč pokrov motorja, rumene blatnike, kromirana žarometna, karbonski ogledali, usnjeno prestavno ročico, črn okvir šipe, spet kromirano cevno ojačitev za sedežema ... Pri Westfieldu pravijo, da nič ni nemogoče. Izbira je torej vaša.

Le motor bo, če ostane pri modelu ZEi 130, vedno enak: sodobni Fordov štirivaljnik iz družine zetec. Njegova največja moč je 130 KM, kar zadostuje za športne dirkaške zmogljivosti teh westfieldov, ampak baje je mogoče tamle po motorju še malce pobrskati. Cevni okvir zdrži tudi 200 roverjevih KM in za zavore pravi, da so te-

žavne zato, ker se sploh ne ogrejejo dovolj.

Pa vi, že čutite potne roke in srh po telesu? To je, veste, adrenalin!

\*\*\*

Sedaj lahko zagotovo trdim: če bi mi kdo ponudil ključ takšnega avtomobila že zjutraj, bi tudi čaj ob petih popoldne mime duše preskočil. Pa angleška tradicija gor ali dol.

VINKO KERNC  
Foto: UROŠ POTOČNIK

Westfield	ZEi 130 (ZEi 130 lightweight)
motor (zasnova)	štirivaljni, vrstni
vrtilna in gib (mm)	80,6 x 88,0
gibna prostornina (ccm)	1796
kompresija	10,0:1
največja moč (KW/KM pri 1/min)	96 (130) pri 6250
največji navor (Nm pri 1/min)	162 pri 4250
odmična gred (pogon)	2 v glavi (zobati jermen)
Število ventilov za valj	4
polnjenje z gorivom, vžig	elektronska, večtočkovni vbrizg
hlajenje	vodno
menjalnik (število prestav)	5
prednja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila
zadnja prema	posamične obese, vzmetne noge, dvojna trikotna prečna vodila
zavore spredaj	kolotne
zavore zadaj	kolotne
volan	z zobato krtivjo
platišča	6j x 14 (7) x 15j
gume	185/60 R 14 (205/50 R 15)
teža praznega vozila (kg)	690 (630)
dovoljena skupna teža (kg)	900
medosna razdalja (mm)	2335
dolžina x širina x višina (mm)	3702 x 1625 x 1054
prtljajnik (litri)	55
posoda za gorivo (litri)	28,4
največja hitrost (km/h)	186 (191)
pospešek 0 - 100 km/h (s)	6,9 (6,5)
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,0
vrsta goriva	neovinčeni super