



Renovación total: Ford Fiesta 96

El clásico Ford Fiesta se presenta con un exterior renovado, al incorporar paragolpes más envolventes, faros trapezoidales y formas muy redondeadas; un interior rediseñado, más ergonómico y un máximo nivel de protección de ocupantes, dentro del segmento de los coches utilitarios.



Se comercializa en tres y cinco puertas con tres niveles de equipamiento:
Studio, Techno y Ghia.



1. CARROCERÍA

1.1. Seguridad pasiva

En la carrocería de este vehículo se incorporan una serie de innovaciones que mejoran su seguridad pasiva, entre las que se encuentran:

- A. Cono de deformación en la parte delantera de cada larguero, para mejorar la protección en caso de producirse una colisión frontal descentrada. En el cono del lado derecho se encuentra el alojamiento para la argolla desmontable de remolque.

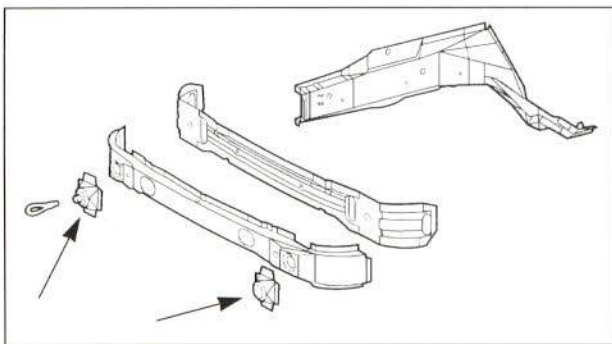


Figura 1.—Conos de deformación.

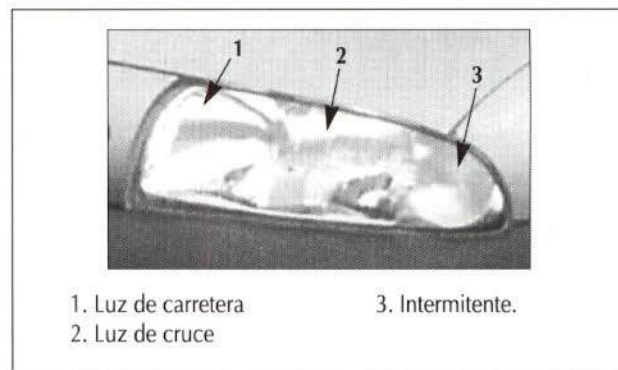
- B. Travesaño detrás del tablero de instrumentos, para absorber la energía del impacto en caso de colisiones frontales o laterales, que además sirve de soporte de la columna de dirección y absorbe la energía generada al accionarse el airbag del acompañante.
- C. Acolchado de gomaespuma del tapizado interior de las puertas para reducir el riesgo de lesiones.

1.2. Elevación del vehículo

Opcionalmente, en los Ford Fiesta 96, se dispone de un sistema de control de tracción, por lo que, en aquellos vehículos que lo incorporen, no podrá ponerse en marcha el motor estando una sola de las ruedas del eje de tracción levantada y engranada una marcha, para evitar daños en el vehículo.

1.3. Faros

En el conjunto del faro se integran la luz de carretera, la luz de cruce y el intermitente, dispuestos detrás de un cristal monopieza.



1. Luz de carretera
2. Luz de cruce
3. Intermitente.

Figura 2.—Faro delantero.

2. EQUIPAMIENTO INTERIOR Y EXTERIOR

2.1. Variaciones estéticas de las versiones

La versión Studio dispone de molduras y paragolpes moldeados en el color de la carrocería (no pintados) y, opcionalmente, del antirrobo eléctrico Securiford, frenos ABS con control de tracción y distribuidor electrónico de frenada.

La versión Techno incorpora un discreto spoiler trasero sobre el portón, pintado a juego con la carrocería, al igual que los retrovisores. Los paragolpes son de color gris y los relojes del cuadro de mandos van con fondo blanco.

En la versión Ghia la rejilla delantera es metalizada para conseguir un efecto de continuidad con los faros; las molduras, paragolpes y retrovisores van pintados en el color de la carrocería. Opcionalmente, llevan mando de los retrovisores exteriores y ajuste del asiento del conductor, ambos eléctricos.

En todas las versiones se dispone de airbag de serie para el conductor, cinturones con pretensor pirotécnico y asientos antideslizamientos. El airbag de acompañante es opcional.

2.2. Filtro de polen

El filtro de polen impide el paso de las partículas de polen, hollín, amianto, polvo y gérmenes, contenidos en el aire aspirado del exterior.

Va situado en el conducto de aspiración de aire fresco, dentro del habitáculo motor, en la zona más próxima al parabrisas.



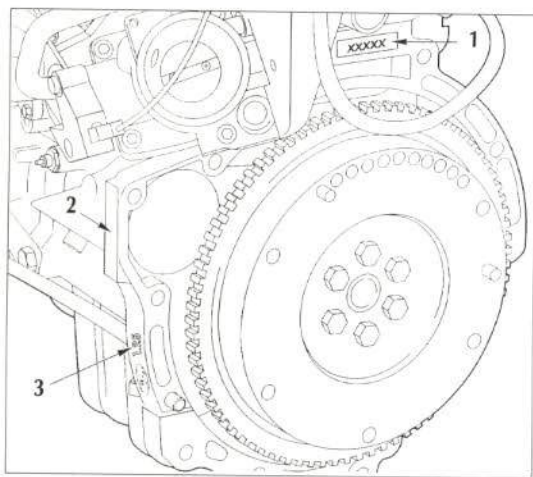
1. Filtro de polen.
2. Recepción del filtro de polen, aspiración de aire fresco.

Figura 3.-Situación del filtro de polen.

3. MECÁNICA

3.1. Identificación del motor

Con el nuevo Ford Fiesta 96 se lanza un nuevo tipo de motor, el ZETEC-SE con dos cilindradas, 1.25 y 1.4. Ambos se identifican mediante el código motor, situado en el lado de la caja de cambios, debajo de la culata: DHA para el 1.25 y FHA para el 1.4.



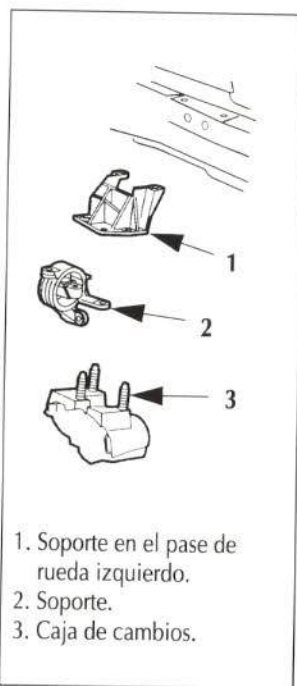
1. Código motor.
2. Número de serie.
3. Cilindrada del vehículo.

Figura 4.-Situación del código motor.

3.2. Soportes de montaje del motor y de la caja de cambios

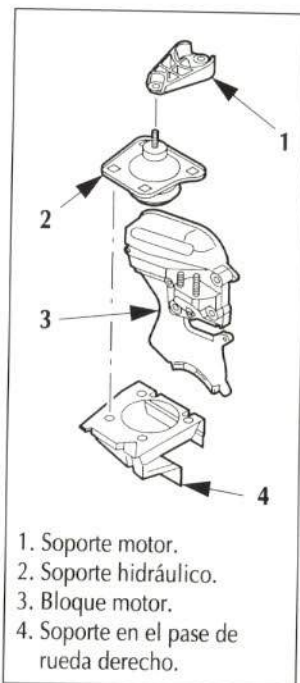
El conjunto motor/caja de cambios se sujeta a la carrocería mediante un montaje flotante o de pé-

dulo, que consiste en sostener el motor con dos soportes de aluminio fundido, por la parte alta del pase de rueda, e intercalando soportes hidráulicos para evitar que las vibraciones del motor se transmitan a la carrocería.



1. Soporte en el pase de rueda izquierdo.
2. Soporte.
3. Caja de cambios.

Figura 5.-Soporte izquierdo.



1. Soporte motor.
2. Soporte hidráulico.
3. Bloque motor.
4. Soporte en el pase de rueda derecho.

Figura 6.-Soporte derecho.

3.3. Suspensión trasera

Se ha conseguido una suspensión independiente parcial, a pesar de tratarse de un eje construido en una sola pieza, al montar un perfil de eje en forma de «V» invertida, que permite una libertad torsional limitada, al cual se sueldan los brazos de arrastre, que van unidos a la carrocería mediante unos soportes que permiten un leve giro del conjunto.

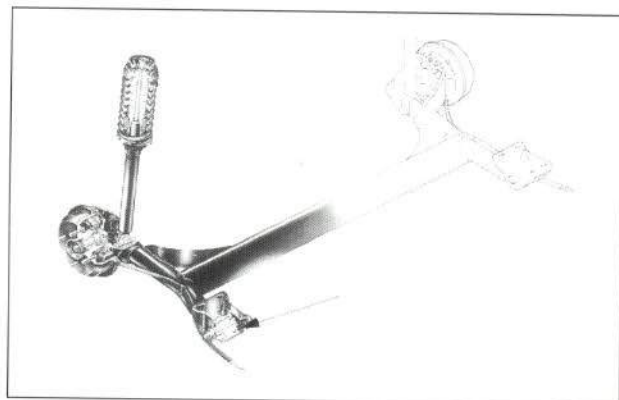


Figura 7.-Soportes elásticos de unión a la carrocería.

3.4. Sistema de escape

Se ha rediseñado el sistema de escape para disminuir la distancia entre los colectores de escape y el conjunto sonda lambda/catalizador, para que se caliente antes y, por tanto, el tiempo de inactividad sea inferior durante las arrancadas; indicación hecha en la nueva normativa europea sobre contaminación.

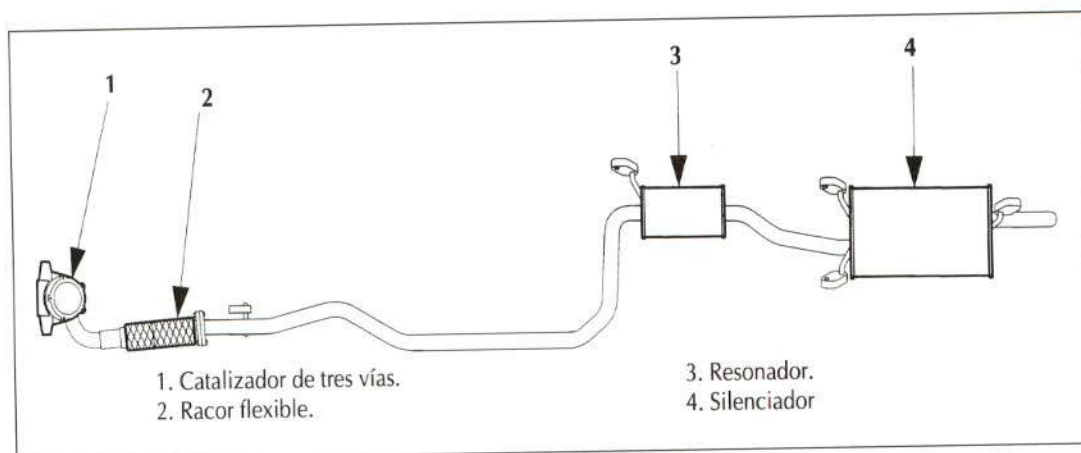


Figura 8.-Ubicación de los elementos del sistema de escape.

4. ELECTRÓNICA

4.1. Ubicación de elementos electrónicos

Los elementos electrónicos más importantes van colocados según se indica en la figura.

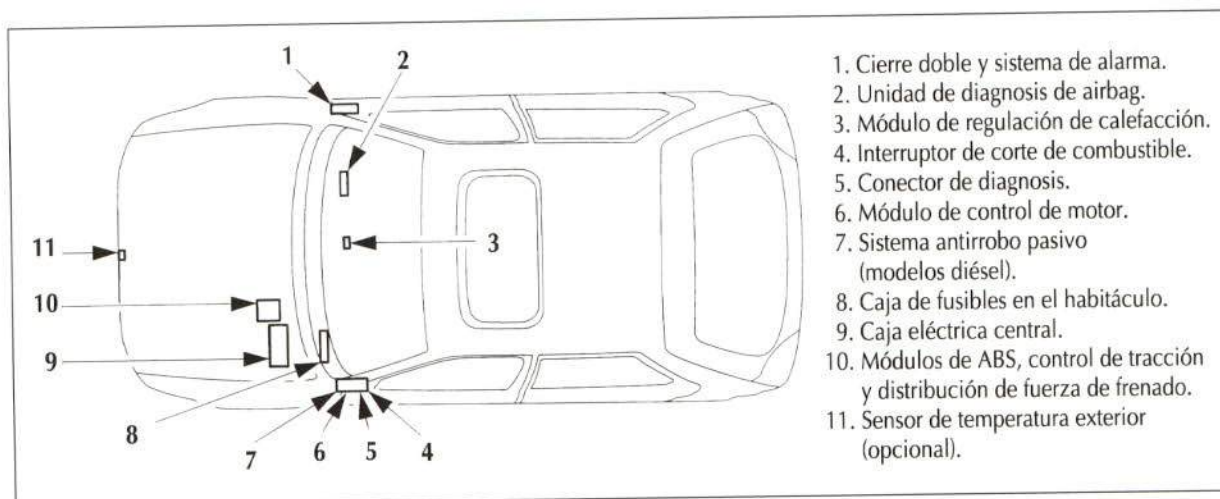


Figura 9.-Ubicación de los elementos electrónicos.



CESVIMAP
CENTRO DE EXPERIMENTACIÓN Y SEGURIDAD VIAL MAPFRE

Ctra. de Valladolid, km. 1 • 05004 ÁVILA (ESPAÑA)
Tfno: (920) 228100 • Fax: (920) 222916