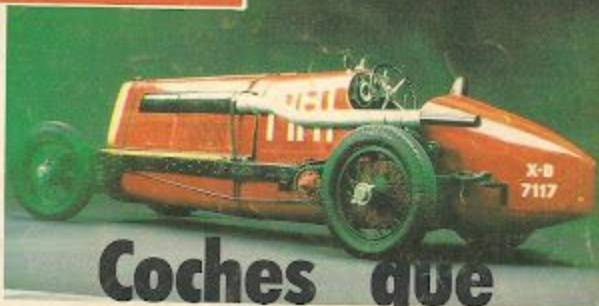


autopista

68 Páginas

**NUEVA HUELLA
Firestone**



Coches que son historia



Fiesta Super Sport



**SPORT
AUTO**

Ante el Rallye de Montecarlo





FORD FIESTA 1.3 SUPER SPORT



Por Arturo ANDRES

CUALIDADES

- Extraordinaria adherencia.
- Aspecto muy llamativo.
- Manejabilidad y facilidad de conducción.
- Mecánica silenciosa y fiable.
- Buena terminación.
- Visibilidad y luces.

DEFECTOS

- Neumáticos: penalizan las prestaciones y el consumo.
- Precio muy alto.
- Frenos escasos.
- Embrague brusco.
- Insonorización trasera.
- Depósito: ruidoso y difícil de llenar.



El discreto alerón trasero contribuye a mejorar y personalizar la estética del Super Sport.



COMO ya saben nuestros lectores, tanto por la publicidad como por la nota informativa que en su momento publicamos, el Fiesta 1.3 Super Sport no es ni más ni menos que un S-1300, al que se le han añadido una serie de opciones; de entre las cuales, y por mucho, la que más destaca es un equipo de ruedas compuesto por nuevas llantas de aleación, muy bonitas, de 13" de diámetro por 6" de garganta, calzadas con neumáticos de gran sección y perfil super-bajo, concretamente unas 185/60HR-13. El resto de las modificaciones, en el orden de eficacia que consideramos razonable, son las siguientes: dos proyectores de lodo de largo alcance; los asientos tipo Giva, mucho más mullidos y algo más envolventes; un juego de faldón, spoiler y aletines; unos pequeños escudos de protección vertical en los parachoques; un retrovisor en la puerta derecha, y finalmente, unas franjas adhesivas en doble tonalidad.

El efecto estético del conjunto de todas estas modificaciones está muy conseguido, como no cabía menos esperar de una marca que domina como nadie todos los recovecos del marketing y sabe pulsar los resortes más o menos subconscientes del potencial comprador. Nos parece muy bien los faros auxiliares (sobre todo si no es-

tuviesen tan expuestos) y los asientos; en cuanto a los elementos aerodinámicos HR son poco menos que una broma en un coche que no hace ni 150. Pero, básicamente, toda la clave del Super Sport reside en el equipamiento de llantas y gomas, y así respecto al mismo al que vamos a enfocar el comentario de esta prueba, ya que el Fiesta S-1300 es bien conocido, y no ha variado para nada desde hace exactamente tres años, que es cuando lo probamos.

Lamentablemente, no tenemos oportunidad de referirnos al indudablemente beneficioso efecto que hubiese surtido otra modificación que se ha quedado en el limbo, y que las llantas de 13" parecían pedir a gritos: unos frenos delanteros de disco grandes, los homologados opcionalmente en Grupo 1 (no nacional). Pero los vs citados magos del marketing han preferido forzar la suerte en lo que se ve, y han montado el coche sobre unos auténticos srodilicos, cuando la verdad es que lo que el Fiesta necesitaba era simplemente unas llantas de 5" X 13", calzadas con unas gomas de 185/70, los frenos de tipo Taurus/Capri, y puestas a pedir, ángulo de caída nulo en el tren delantero y barra estabilizadora.

Pero, una vez más, hemos de tirar de las riendas de nuestra imaginación y enjuiciar el producto que ofrece el fabricante, y no fabricar nuestro Fiesta ideal. Y lo que el fabricante ofrece es algo que llevamos años desgranando: montar neumáticos a

todas luces excesivos para el peso y potencia del vehículo en cuestión. Los datos concretos, tanto en prestaciones como en consumo, vienen a darnos, incluso clamorosamente la razón. Pero, por respeto al lector y al propio producto, intentaremos ser lo más objetivos posibles, haciendo como si partiéramos de cero al enjuiciar cada faceta del coche. De entrada, la económica ya es un duro golpe: sobre un Fiesta S-1.3, el Super Sport tiene un suplemento de 73.000 pesetas, franco fábrica, que se ponen en 95.000 en la calle, haciendo que el coche cueste rodando casi las 710.000 pesetas más que un 14-GTS, un Horizon GLS o un Ritmo CLX y casi lo mismo que un 150-LS. No obstante, un pequeño pero brillante y lujoso cochecito de 1.300 c.c. podría justificar dicho precio, vamos a ver si es así.

Más ruedas que chasis

Aparte de la estética, son tres los aspectos del comportamiento de un coche que varían cuando se hace una modificación tan radical en su equipo de ruedas: prestaciones, consumo y comportamiento rutero (estabilidad y frenos). Para respetar el orden habitual en el que tratamos los temas, comenzaremos refiriéndonos, en primer lugar, a la influencia del nuevo calzado sobre el bestidor del Fiesta.

En cuanto a los frenos, y dado que el radio bajo carga del nuevo neumático es prácticamente el mismo que el del 155-12 de serie montado en

el S-1.3, la potencia de frenado no se ve modificada para nada; en una frenada aislada, el coche no frena ni más ni menos, aparte de una matización que haremos un poco más adelante.

Respecto a la refrigeración, aseguráramos que sale ganando: el diámetro de la llanta es mayor y los orificios de mucha más sección. Por contra, al ser la garganta mucho más ancha, los frenos quedan algo más escondidos dentro, pero una vez en marcha es seguro que influyen más los dos factores positivos antes citados que el negativo de la anchura.

La matización respecto a la potencia de frenado que queremos hacer es que, debido a la extraordinaria adherencia de los neumáticos, ahora se nota más que nunca que el Fiesta no esté precisamente sobrado de frenos. En condiciones de adherencia un poco dudosas el Super Sport frena más, por la sencilla razón de que sus gomas todavía agarran cuando las normales ya empiezan a bloquearse. Por el contrario, sobre buen pavimento el conductor un poco rápido echará de menos mayor potencia de frenada, porque resulta poco menos que imposible bloquear una rueda, ni aun intentándolo a propósito. Como dijimos antes, se ha desperdiciado la ocasión de hacer algo que hubiera sido quizá lo más práctico de todo: meter los discos de casi 250 milímetros de diámetro. Por supuesto, que esto costaría un dinero, pero ya metidos en gastos, esta mejora sí que hubiera sido notable y muy de agradecer. Claro que tal

DESARROLLOS DEL CAMBIO

Velocidad, en Km/h. en cada marcha

R.P.M. Marcha	1.º	2.º	3.º	4.º
1.000 (desarrollo básico)	7,34	12,84	19,55	27,43
1.500 (mínimo utilizable)	11,0	19,3	29,3	41,2
3.250 (par máximo)	23,9	41,7	63,5	89,2
5.800 (potencia máxima)	41,1	71,9	109,5	153,6
6.500 (límite momentáneo)	47,7	83,4	127,1	178,3

INSTRUMENTACION

CUENTAKILOMETROS

Exacto.

VELOCIMETRO

Error, por defecto: — 1 %.

CUENTARREVOLUCIONES

Exacto.

vez los responsables pensaron que tal modificación supondría un reconocimiento implícito de que los frenos del Fiesta de serie no son muy allá. Es posible, pero ese reconocimiento ya está implícito en la modificación homologada para Grupo 1, así que el posible mal ya está hecho.

En cuanto al comportamiento en curva, la variación es mucho más notable, por supuesto. Hay un primer factor que destaca por encima de toda otra consideración: la tremenda adherencia al suelo, motivada por unas llantas superdimensionadas en anchura, por una sección de goma también muy hipertrofiada para 800 kilos y 66 C.V., y finalmente, porque dichas gomas no son cualquier cosa, sino las más modernas y especiales serie 60 disponibles en el mercado, como las Pirelli P-8, la Firestone S-680 o la Good-Year NCT (en el de pruebas, concretamente, la P-8). El Super Sport va como pegado al suelo, o mejor, como si fuese por carrilias.

Ahora bien, tanta adherencia, como ya hemos insistido en más de una ocasión, sirve para poner en evidencia las limitaciones de la suspensión, y así ocurre en este caso.

Dos son las cosas que se echan en falta, y ya las hemos citado antes: la eliminación de la caída positiva del tren delantero vendría de perlas; y no menos, la instalación de una barra estabilizadora. Con unos neumáticos tan anchos, lo mejor es que trabajen prácticamente verticales, que es como más rinden. A pesar de que acabamos utilizando dos décimas más de presión delante que detrás (del orden de 2 y 1,8 kilos), se notaba que el tren posterior, con eje rígido, mandaba más que el delantero. Y la falta estabilizadora en la entrada curva (con respuesta instantánea a la solicitud del volante) hace que el morro afloje durante unos instantes, pues las ruedas ya entran en la curva, mientras que la carrocería parece no haberse dado cuenta todavía de lo que ocurre. Y eso que la amortiguación del Fiesta 1.3, como ya se ha dicho en más de una ocasión,



La luz larga, con cuatro halógenos, es muy potente.



En cuanto a espaldero y cuadro, ninguna variación.

En cuanto a espaldero y cuadro, ninguna variación, es irreprochable. Naturalmente, el coche acaba yendo por donde el conductor quiere, pues el exceso de agarre es fenomenal; pero ello no impide que el usuario un poco sensible se dé cuenta de que la capacidad de las ruedas está varios codos por encima de lo que el

tren delantero es capaz de absorber.

Consumo: hay que pagar la adherencia

Aunque menos aparatoso que la pérdida en prestaciones, la modificación del consumo es de reseñar. Es lógico, ya que no es

lo mismo hacer girar cuatro ruedas, con gomas de 185 y perfil alto, de sección relativamente redondeada, que otras cuatro de 185 con banda muy plana, que apoya en toda su anchura por igual, y por si fuera poco, de goma algo más blanda, especialmente adherente.

El S-1.3 consumió en ciudad 11,7 litros; admitiendo posibles diferencias de utilización, hay más de un litro de penalización, y esto es explicable, porque también en aceleración las ruedas anchas exigen su tributo, y no sólo en marcha sostenida y rápida.

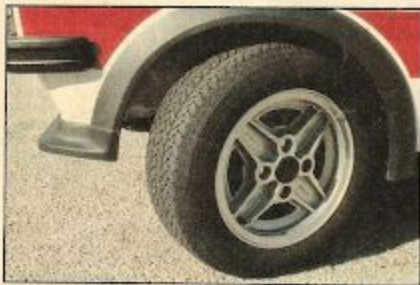
La impresión se confirma con el circuito fijo, en el cual el S-1.3 gastó 6,3 litros, y eso que era el primer coche en el que realizáramos este recorrido, lo cual siempre es un ligero hándicap, pese a que el tipo de conducción tranquila no se ve demasiado afectado por el desconocimiento concreto de los puntos conflictivos de la ruta.

También es comparativo el recorrido en dirección a Mérida. Con el S-1.3 también se fue a 110, y el consumo resultó casi el mismo, de 7,25 litros. Pero con el Super Sport tuvimos la ayuda de un fuerte viento de cola, pese a lo cual, se consumió prácticamente igual. Y la vuelta, con el viento de cara, resultó catastrófica; obligaba a ir a tope, simplemente, aunque la marcha de cruce, variable en función del viento, la evaluamos en 130, si bien osciló mucho entre 115/120 por abajo, y 135/140 por arriba. Pero está claro que la alta velocidad, con esas ruedas, hace dispararse al consumo, como no podía menos de ser.

Unas cosas con otras, el resumen total de la prueba del S-1.3 arroja a un cruce promedio idéntico, de 110,3 kilómetros/hora, para un promedio general ligeramente más lento, de 91,1 kilómetros/hora, y un consumo claramente inferior de 7,46 litros, que es francamente notable. Y no se puede achacar a diferencias de motor y puesta a punto, porque la variación en el circuito fijo es de lo más normal y, por otra parte,



El aspecto del coche mejora indudablemente con las llantas de 13" y los neumáticos de bajo perfil.



Estas ruedas, que no se justifican hasta un mínimo de 100 CV., agarran fantásticamente, pero también las prestaciones y elevan consumo.



Bajo el capot, ninguna novedad, los 66 CV. son antiguos, pero insuficientes en este caso.



los resultados de las prestaciones indican que el motor tiraba todo lo que es razonable esperar de él. Y de las prestaciones es de lo que vamos a hablar a continuación.

Hay una cifra en las presta-

ciones que consideramos importante tomar como primera referencia: los 400 metros de aceleración. Esos 18" 7 suponen ganar 1/10 sobre el tiempo conseguido con el S-13; y esto, a su vez, quiere decir dos cosas. Una, que a pesar de la pérdida que las ruedas suponen, el motor de este coche tiraba de maravilla, y gracias a la buena adherencia en la arrancada apenas si había un mínimo resbalamiento, soportando a 4.000

r.p.m.), se consigue incluso mejorar el tiempo de la versión calzada normalmente. Dos, que hasta llegar a la zona de 5.000 o más r.p.m. en 3.^a el Super Sport todavía consigue mantener la ilusión de que, además de agarrarse mucho, anda bien.

Pero es justamente a partir de los 100, o como mucho a los 110, cuando un muro empieza a levantarse ante el coche. Ya, al etopes en 3.^a se hace mucho

más cansino que en la otra versión, y al ir en 4.^a ya no hay posibilidad de error. La comparación de los tiempos de recuperación es más elocuente que todo lo que podamos decir. Y la pérdida de nada menos que 9 Km/h. en punta acaba dejando las cosas perfectamente claras. E insistimos en que no puede acusarse al motor de falta de rendimiento; si se piensa que no tiene punta porque no tira en alta, entonces tendría que haber



Como en los demás Fiats, por desgracia, la protección ofrecida por los parachoques no pasa de simbólica.



Los asientos son del Glia, por forma y ruido, pero tapizados con paño del Sport, en vez de terciopelo.

EQUIPAMIENTO

	De serie	Opcio
ELEMENTOS DE CONDUCCIÓN		
Puesto de conducción		
Servofreno	X	
Servodirección		
Regulación del volante en altura		
Regulación del volante en distancia		
Regulación del asiento en altura		
Visibilidad		
Cristales tintados	X	
Luneta térmica	X	
Parabrisas laminado	X	
Lavaparabrisas eléctrico	X	
Velocidades del Impugnabrisas	3	
Lava-impugnabrisa posterior		X
Retrovisor exterior con espejo interior		X
Retrovisor exterior derecho	X	
Luces		
Faros halógenos H-4	X	
Lava-impugnabrisa		X
Alfara de faros con regulación		
Proyectores auxiliares de largo alcance	X	
Proyectores auxiliares antiniebla intermitente de emergencia	X	
Luz de marcha atrás		X
Luz antiniebla posterior		
Instrumentación		
Termómetro de agua	X	
Velocímetro		
Amperímetro		
Cuentakilómetros parcial	X	
Cuentarevoluciones	X	
Manómetro de aceite		
Termómetro de aceite		
Nivel de aceite		
Recóndito iluminación del cuadro		
Reloj horario analógico	X	
Luces-testigo		
Reserva de combustible		
Freno de estacionamiento	X	
Dispositivo de arranque en frío		
Nivel bajo de líquido de frenos	X	
Desgaste acelerado de pastillas de freno		
Recordatorio utilización cinturones		
Computador funcionamiento testigos		
ELEMENTOS DE CONFORT		
Datación del habitáculo		
Cinturones retráctiles delante		X
Cinturones retráctiles detrás		X
Reposacabezas		X
Doscañabrazos central trasero		
Agarraderos para los pasajeros	3	
Encendedor eléctrico	X	
Luz interior en panel posterior		
Alzavientos eléctricos delante		
Alzavientos eléctricos detrás		
Cierre electromagnético de puertas		
Reglaje eléctrico de los asientos		
Tapicería de cuero		
Climatización		
Aire exterior directo	X	
Extracción dinámica aire interior	X	
Velocidades del ventilador	2	
Desempañado cristales laterales	X	
Calefacción a las plazas traseras		
Aire acondicionado		
Calefacción eléctrica asientos		
Fecho practicable		X
OTROS ELEMENTOS		
Tapón del depósito de combustible, con llave		X
Tapón de la guantera, con llave		
Pintura metalizada	X	
Instalación de frenos		X
Toma auxiliar de corriente		
Llaves de dirección ligere	X	



dado, como mínimo, buen resultado en los 400 metros de recuperación, y tampoco. Además, los 400 metros de aceleración incluyen uso a fondo en las dos primeras marchas, y casi a tope de 3.^a, pues se cambia a 4.^a sobre los 500 metros.

El coche no anda más, y no hay visita de hoja que darle. Hasta el punto de que, en vez de dominar a su rival natural, el R 5-TS, absolutamente en todos los escenarios, como lo hacía antes, ahora queda por debajo de él en velocidad y en recuperación, y prácticamente igualado en los 600 metros finales de aceleración. Eso sí, todavía le gana, y aún más que antes, en la arrancada, demostrando que la potencia del motor es honesta, y en la aceleración se ve claramente, ya que tanto el peso como los desarrollos de ambos coches son prácticamente idénticos. Pura y simplemente, el Fiesta Super Sport se queda pegado al suelo, y no consigue ni superar la barrera del 150, que es un mínimo absolutamente exigible a cualquier coche que utilice la denominación Sport.



La cantidad de tubos, cables y manguitos es notable.

CONCLUSION

¿Qué pensar de este coche? Ya hemos dicho que, estéticamente, no puede estar más conseguido; es llamativo, sin ser de mal gusto. El acabado general del coche es muy bueno, y tan sólo los eternos problemas del depósito de gasolina amargan un poco su utilización, así como la preocupación por saber si los faros auxiliares o los pilotos traseros estarán sanos cada vez que vamos a cogerlo de nuevo, tras aparcar en ciudad.

Más que en ningún otro modelo de Ford, el Super Sport es un producto típico de emerkatings, ignorando las más elementales normas técnicas. Un auténtico desperdicio montar semejante equipo de ruedas, equivalentes al clásico smatarmoscas a cañonzoso. No sólo es una pena el retroceso sufrido en consumo y prestación, sino también que se haya desaprovechado, puestos a hacer esto, la posibilidad de redondear un poco más el coche, a base de unos frenos serios y, posiblemente, la instalación de una estabilizadora y un buen colector de escape, para ganar algunos cabalitos que hacen desesperadamente falta, si no se quiere que adquiera fama de coche de bulvar.

RESUMEN DE PRUEBAS

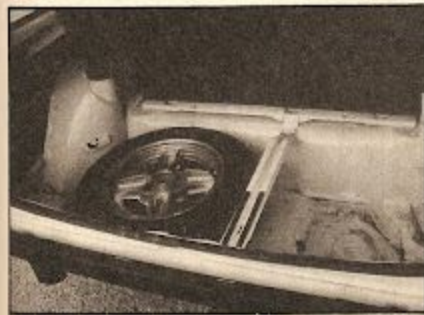
ITINERARIO	DISTANCIA (Km.)	CARGA	CONDICIONES	CRUCERO (Km/h. real/e)	PROMEDIO	CONSUMO (litros/100 Km.)
CIUDAD						
Madrid: casco urbano	396,3	De 1 a 3 plazas	Variables	—	—	12,78
CARRETERA						
Recorrido fijo por Madrid, Avila y Toledo	323,7	Dos plazas	Normales: tráfico fluido. Conducción turística para hacer 80 de media	90/100	80,3	6,77
Madrid-Mérida	331,8	Conductor sólo	Muy favorables: poco tráfico y viento 3/4 trasero	110	99,6	7,29
Mérida-Madrid	328,2	Conductor sólo	Adversas: tráfico normal, pero fuerte viento 3/4 frontal	Tope 130	107,6	11,75
RESUMEN CARRETERA	983,8	Conductor más 20 kilos	Tráfico favorable. Viento perjudicial	110,1	94,4	8,61

PRESTACIONES

	Super Sport	S-1.3
REPRIS		
400 metros, en 4 ^a , a 40 Km/h.....	20" 9/10	20" 2/10
1.000 metros, en 4 ^a , a 40 Km/h.....	39" 3/10	38" 0/10
ACELERACION		
400 metros, con salida parada.....	18" 7/10	18" 8/10
1.000 metros, con salida parada.....	35" 1/10	34" 8/10
VELOCIDAD MAXIMA		
Kilómetros/hora.....	148,45	157,55
A un régimen de r.p.m.....	5.410	5.810



Su carácter convertible, muy fácil de modificar, le presta una faceta utilitaria que nunca está de más.



Junto a la enorme rueda de repuesto, el hueco que queda bajo el pie móvil del maletero ayuda algo al volumen de ésta, un tanto abultado.

FICHA TECNICA

FORD FIESTA 1.3 SUPER-SPORT

MOTOR

Posición: delantero transversal vertical. Número cilindros: cuatro en línea. Diámetro carrera: 80,98/82,99 mm. Cilindrada: 1.298 c.c. Potencia fiscal: 10 H.P. Material del bloque: fundición. Material de la culata: fundición. Digiteles sobre cinco apoyos.

Carburación: Un carburador vertical de dos cuerpos Weber 32-DFT, con apertura mecánica del segundo cuerpo y starter automático. Bomba de gasolina: mecánica. Filtro de aire: en seco, de papel.

Lubricación: Bomba de engranajes. Ex tipo de circuito: presión directa a la bancada. Cámbrios, tipo Eaton. Número y tipo de filtros: cartucho en serie. Capacidad total: 3,7 litros. Cambio de aceite: 2,75 litros.

Refrigeración por líquido: Amarras ventilador: motor eléctrico, con mando térmotático. Anticongelador: sí. Circuito hermético: sí. Capacidad total circuito: 5,3 litros.

Distribución: Situación válvulas: en culata, paralelas, en línea e inclinadas. Situación árbol de levas: lateral, en el bloque. Mando árbol de levas: por cadena. Ajustamiento válvulas: embudadores, varillas y bastoncillos.

Encendido: Distribuidor: Motorcraft. Bobina: Motorcraft. Bujías: Motorcraft. ACD-12.

Renovimiento: Compresión: 9,2:1. Potencia: 65 CV. DIN a 3.600 r.p.m. Par motor máximo: 9,2 m.Kg. DIN a 3.250 r.p.m.

TRANSMISION

Embrague: Tipo: monodisco en seco, de diafragma. Diámetro del disco: 190 mm. Mando: por cable.

Cambio de marchas: Número de marchas de avance: cuatro. Sincronizadas: todas. Relaciones internas: 1^a, 3,583; 2^a, 2,080; 3^a, 1,346; 4^a, 0,959:1.

Grupo y diferencial: Disposición motor: tracción delantera, con mecánica transversal. Tipo del grupo: resto helicoidal. Reducción: 3,842:1 (19/73). Desarrollo final de la transmisión: 27,4 Km/h. a 1.000 r.p.m. en cuarta.

BASTIDOR

Estructura portante: Camerata monodisco autoportante.

Suspensiones: Delanteras: ruedas independientes, tipo Mac Pherson. Tipo de resorte: muelles helicoidales. Amortiguador: hidráulicos telescópicos. Estabilizador: no hay. Trasera: eje tubular rígido, con dos brazos de empuje, bama Panhard transversal y control del par de frenado por los amortiguadores. Tipo de resorte: muelles helicoidales. Amortiguador: hidráulicos telescópicos. Estabilizador: bama de torsión antibalaceo.

Frenos: Tipo de circuito: dos, en diagonal. Asistencia: Master-Vac. Deposito antibloqueo: compensador traseño de tipo inercial. Tipo delanteros: disco. Diámetro: 221 mm; área banda, 755 cm². Tipo traseros: tambor. Diámetro: 178 mm; área banda, 335 cm². Área banda por los foros de los cuatro frenos, en total: 1.090 cm².

Dirección: Tipo de cremallera. Desmultiplicación: 18,6:1. Diámetro de giro: 9,3 metros. Vueltas volante de tope a tope: 3,25. Árbol de dirección: articulado y con junta. Diámetro externo del volante: 38 cm.

Ruedas: Diámetro banta: 13 pulgadas. Ancho gárganta llanta: 6 pulgadas. Neumáticos radiales, sin cámara. Medida: 165/60 HR-13. Marca: Pirelli P-6.

Equipo eléctrico de 12 voltios: Generador: alternador Remo, de 300 vatios y 25 amperios. Regulador: incorporado. Bateria: Motorcraft, de 35 A.h. Motor de arranque: fema.

Depósito de combustible: Situación: interior central, bajo asiento. Capacidad: 34 litros.

CARROCERIA

Tipo: sensible. Número puertas: 2 + 1. Asientos: delante, dos butacas; detrás, corrido y abatible.

Dimensiones: Batalla: 2,29 metros. Vías: 1,32/1,32 metros (delantero/detrás). Longitud: 3,56 metros. Ancho: 1,67 metros. Altura: 1,31 metros.

Peso: En vacío y en orden de marcha (según catálogo) no comunicado. Con depósito lleno (en bécula): 805 Kg. Reparto de peso entre ambos ejes (delantero/detrás): 61,3/38,7 % (depósito lleno).

Equipo Faros: Hasta seis faros rectangulares, de 175X110 mm., con lámparas H-4 de 60-55 vatios. Limpiaaparabrisas: Ford. Velocidades: intermitente y dos continuas. Frecuencia: 48 y 78 ciclos/minuto y cada 9". Bocina: una. Luneta térmica: de serie.