



Játékszer felnőtteknek

FERRARI ENZO: A CÉGALAPÍTÓ EMLÉKÉRE



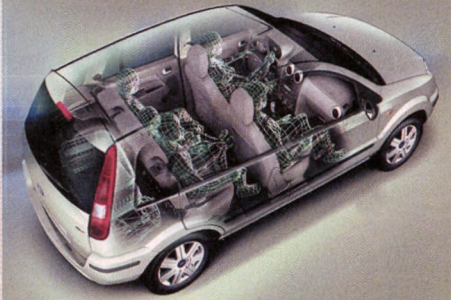
A Fiat konszern szárnyai alatt tevékenykedő Ferrari nemrégiben teljesen új modellt mutatott be. A kocsi neve egyfajta tisztelgés a céget létrehozó, s nemrégiben elhunyt Enzo Ferrari emléke előtt. Ennek megfelelően a kocsi egy egészen különleges gyöngyszem.

A műszaki alapokat a legendás, de igazán nehezen vezethető F50-esből vették át, de mivel az egy igazán brutális jármű volt (mindent átható Forma-1-es technika, szervó és menetsegítő berendezések nélkül), az Enzóból egy szalonképes változatot fabrikáltak, egy olyan Forma-1-es technikával teletűzdelt, 660 lóerős sportkocsit, amelynek fejlesztéséből Michael Schumacher is jelentős részt vállalt, így a sportautó a hétköznapi tudásszintű vezetőnek, vagyis bármely vásárlónak valódi élményt nyújt. A Ferrari-tulajdonosok számára talán meglepő a menetsegítő és kényelmi berendezések sokasága, hiszen a blokkolásgátlós, fékerelosztós fékrendszer, a két légszak, a kipörgésgátló, az automata légkondi vagy az aktív felfüggesztés ez idáig nem tartozott a szériafelszerelések sorába. Hifit vagy automata váltót továbbra sem lehet rendelni, viszont a kocsival minden eddiginél nagyobb kanyarsebesség érhető el, a mérések szerint az oldalirányú gyorsulás akár 1,4 g is lehet. A lassulásról kerámia féktárcsák gondoskodnak, a leszorítóerőt pedig a Forma-1-ben kifejlesztett aerodinamikai megol-



Négyféle ülés méret közül lehet választani (S, M, L, XL), de összesen tizenhatféle kombináció áll rendelkezésre az optimális ülés helyzet kialakításához

2002. dec. 4.



Fiesta terepjárós kiadásban: a Fusionben a vezető magasan ül, jól rálát a forgalomra, akárcsak egy dzsipben. Ehhez a kategóriához hasonlatosak a karosszérián körben megtalálható műanyag védőelemek is, viszont a Fiestából ismerős erőforrások csak az első kerekeket hajtják

kézügyben, a helyükön vannak. Jó a volán mérete, a műszerfal strukturált, a nagy órák jól leolvashatók. Ami az úgynevezett főröhmérméretet illeti, ebben a Fusion átlagon felül teljesít. A kocsi külső méretei (4020 x 1708 x 1503) valamivel nagyobbak, mint a szokásos kiskocsik esetében, s a többlettér teljes egészében a komfortot növeli. Kiskocsi létére kényelmesen befogad egy négytagú családot csomagokkal együtt, az alaphelyzetben közepesnek mondható (337 literes), ám igen jól variálható csomagterbe pedig akár egy toloszék vagy két szétszedett terepbringa is befér. Korrekt az új Ford kiskocsi biztonságtechnikája is. A szilárd karosszériastruktúrához az utastérben mind az öt üléshez hárompontos biztonsági öv jár, a frontlégzsákok kétfokozatúak (az oldalsó és függőnylégzsákok opciók), az ABS fék (elől tárcsa, hátul dob) természetesen alapszerelvény.

A hamarosan nálunk is piacra kerülő Ford Fusion hajtásáról korszerű motorok gondoskodnak. A választék két benzines erőforrásból és egy közös nyomócsöves dízelből áll. Ez utóbbi 68 lóerős, 1,4 literes, s közös a francia PSA konzernnel, így a Peugeot-ból és a Citroënekből már ismert lehet. A benzinmotorok (80 lóerős 1,4 literes és 100 lóerős 1,6 literes) a Ford Focusokban és a Fiestákban is szolgálnak, vagyis nem számítanak friss fejlesztésnek, viszont fürgék és szerény fogyasztásúak. **TA**

A szakma nem kis meglepetésére a Ford az őszi elején bejelentette, hogy kiszáll az elektromosautó-üzletágból, s nem fordít több pénzt erre a jelenleg nem sok üzleti lehetőséggel kecsegtető területre.

A Ford kihúzta a dugót



A VILÁG MÁSODIK legnagyobb autógyártó cége 1999-ben vásárolta meg az Oslo melletti Think Nordic gyárat, amely a Ford elektromosautó-üzletágának világközpontja lett. Azonban úgy tűnik, ez rossz döntés volt: az elektromos autók iránti kereslet ugyanis elenyésző, s ebben a piaci irányzatban belátható időn belül nem várható számottevő pozitív fordulat.

A vezető autógyárak tervezőinek és modellezőinek végső soron nem sikerült olyan elektromos típusokat előállítani, amelyek teljesítménye, sebessége, az akkuk egyszeri feltöltésével elérhető hatósugara és nem utolsósorban fogyasztói ára versenyképes lenne a hagyományos benzin- és dízelüzemű kocsikkal. Pedig a Ford Think elnevezésű villanyautó projektje az egyik leg-



előrehaladottabb és leginkább ismert volt a szakmában. A 70 millió dollárért megvásárolt norvégiai Ford-gyár kapacitása évi négyezer elektromos autó lehetett volna, de az elmúlt három esztendőben ott mindössze ezer jármű készült és talált gazdára. A Ford 1999 óta több mint 100 millió dollárt investált az elektromos autók tervezésébe, gyártásába és marketingjébe. Egy közelmúltban hozott döntés értelmében további pénz erre a célra nem fordítható. A 110 főt foglalkoztató gyár ennek megfelelően már nem termel. Időközben a Ford megkezdte a második generációs villanyautók tervezését és fejlesztését, de további befektetések híján a 2003-ra tervezett piaci megjelenés is elmarad.

A villanyautó kudarca ellenére a Ford nagy figyelmet fordít a környezetkímélő modellek további fejlesztésére. A megoldást – a technika jelen állása szerint – az úgynevezett hibrid kocsik jelenthetik, amelyek a belső égésű és az elektromos motor kombinációját használják. **GGY**



Amikor még úgy nézett ki, hogy minden rendben: Sir John Stevens, a londoni rendőrkapitány az egyik Fordtól kapott elektromos autó volánja mögött. Azóta nemcsak a Think, hanem az elektromos bringa gyártását is leállította a Ford