

Globalni za POSAMEZNIKA

Ford Fiesta je globalni avtomobil, ki naj bi zaživel tudi na ameriških in nekaterih azijskih cestah. Pravzaprav so pri Fordu mislili predvsem na posameznike.

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič

► Globalno se lepo sliši, vendar malce težje izvede. Čeprav se tako evropski kot ameriški ali azijski vozniki hočejo le pripeljati od točke A do točke B, so njihova pričakovanja glede vožnje povsem različna. Evropejci stavimo na dinamično vožnjo, Azijci gledajo bolj na udobje in prostornino prtljažnika, za Američane pa verjetno najboljše poskrbiš z dobrim samodejnim menjalnikom in s priložnim držalom za kavo.

Seveda se malce šalimo, saj svet ni tako črno-bel. Fiesta ima vse attribute, da jo bodo vzljubili na vseh kontinentih. Dinamična oblika, čeprav obložena s petimi vrati, je celo tako športna, da bo Fiesta prihodnje leto zastopala Ford na svetovnem prvenstvu v reliju. Fiesta WRC, oborožena z novim 1,6-litrskim prisilno polnjenim motorjem, bo



torej prek globalnega športa pogosto v medijih. S tem pa bo bolj prepoznavna tudi 'navadna' Fiesta.

Testna Fiesta je imela z bodočim WRC-dirkalnikom podobno le prostornino motorja, saj je bilo treba na bencinski črpalki zapekljati pod napis plinsko olje. Motor je kljub



I Ford Fiesta 1.6 TDCi (66 kW) Titanium Individual



turbodizelski robotosti, tresljajem in glasnosti (nič kritičnega, je pa opazno predvsem zunaj potniške kabine) prav prijazen do voznika. Pri pospeševanju začne delati že pri 1.500 vrtljajih in se z veseljem zavrti, čeprav ni potrebe po vztrajanju v višjih vrtljajih. Odličen je tudi menjalnik, saj hitro in natančno objema vseh pet prestav. Čeprav je kombinacija motorja in menjalnika dobra, da ne bo nihče razočaran, pa smo pogrešali nekaj več iskrosti predvsem pri avtocestni hitrosti, polno naloženem avtomobilu ali vožnji v klanec. Žal je menjalnik samo petstopenjski in žal ima motor le 66 kilovatov, kar je zaradi turbodizelskega navora v mestu več kot dovolj, pri prej omenjenih razmerah pa zmanjka tistih 10 ali 20 'konjev', da bi res navdušil. Mogoče ni kriv motor, ampak menjalnik: če bi bil šeststopenjski, bi lahko inženirji bolje izkoristili srednje območje vrtljajev, v katerih 1.6 TDCi najlažje diha. Mogoče nas čaka v bližnji prihodnosti tovarniški motorni tuning, recimo 1.6 TDCi z 80 kilovati (najmočnejši turbodizelski in dobro založeni Polo ima 77 kW, pri Cliu pa lahko obkljukate dCi 105), ali pa zgolj šesta prestava?

“Motor je dober. Z 20 'konji' več pa bi bil izvrsten.”

Ford Fiesta 1.6 TDCi (66 kW) Titanium Individual

Cena osnovnega modela: 15.360 EUR
Cena testnega vozila: 19.330 EUR

NAŠE MERITVE

T = -8 °C / p = 999 mbar / rel. vl. = 70 % / Stanje kilometrskega števca: 14.420 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 11,8 s
402 m z mesta: 18,1 s (123 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (V.): 8,6 s
80-120 km/h (V.): 11,2 s

NAJVEČJA HITROST

177 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 44,8 m (AM meja 41 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.596 cm³ - največja moč 66 kW (90 KM) pri 4.000/min - največji navor 212 Nm pri 2.000/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Goodyear UltraGrip Performance M+S).
Masa: prazno vozilo 1.100 kg - dovoljena skupna masa 1.550 kg.
Mere: dolžina 3.958 mm - širina 1.709 mm - višina 1.481 mm - prtljažnik 295-979 l - posoda za gorivo 42 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,9 s - poraba goriva (ECE) 5,2/3,6/4,2 l/100 km, izpust CO₂: 110 g/km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ poraba goriva
- ▲ položaj za volanom (predvsem vzdolžni pomik volana)
- ▲ odzivnost volana in podvozja
- ▲ menjalnik
- ▲ priključka za USB in iPod

- ▼ cena
- ▼ nima dnevnih luči
- ▼ prostornost na zadnji klopi (malo prostora za noge)
- ▼ poskočnost pri avtocestni hitrosti

Končna ocena

Ni dvoma, tako opremljena Fiesta je dober avtomobil. Z odzivnim podvozjem in servovolanom ter hitrim in natančnim menjalnikom nagrajuje dinamične voznike, motorju manjka le nekaj več moči (za suverenost tudi pri polni obremenitvi) in (ali?) menjalniku šesta prestava. Na prostor na zadnji klopi pa raje pozabite.

Oprema Titanium, oplemenitenjena z dodatki Individual in nekatero dodatno opremo, je pravi odgovor za zahtevnejše kupce. Medtem ko smo pri osnovni Fiesti kritizirali (varnostno) opremo, bomo pri tej bolj milostni, čeprav je stabilnostni ESP (Fordov IVD) še vedno le na seznamu dodatne opreme. Pet varnostnih blazin (poleg čelnih in stranskih tudi kolenska!), radio s CD-predvajalnikom in ročna klimatska naprava so serijska, parkirna tipala, športni spojler, 16-palčna platišča in Bluetooth pa dodatna oprema. Seveda je namesto ročne tudi samodejna klima. Žal potem tudi cena avtomobila naraste do te mere, da bi lahko pri tekmečih kupili dobro založen in za številko večji avtomobil. Ali pa Focusa. Spet smo bili presenečeni nad odličnim položajem za volanom Fieste, saj je

vzdolžni pomik volanskega obroča naravnost navdušujoč. Slaba stran tega je, drage dame, da se bo tudi vaš visok fant odlično počutil za krmilom. Pozabite pa na prostor za noge na zadnji klopi, saj so ga pri Fordu očitno žrtvovali za udobje na sprednjih sedežih. Prtljažnik je z 295 litri v tem razredu povprečen.

Zdi se, kot bi pri Fordu s tem avtomobilom žrtvovali uporabnost za uživaštvo. Kaj potem, če ni prostora na zadnji klopi, če pa je spredaj lepo? Dober motor, menjalnik, odlično podvozje in komunikativen servovolan pa to teorijo še podkrepijo. In če k temu pristavimo še opremo Individual, v našem primeru so bili to usnjeni rdeče-srebrni (tako vsaj pravijo pri Fordu) dodatki na sedežih in vratih, je odgovor še jasnjši. ◀