

# Vstal od mrtvih

Upokojeni motor 1.25, ki smo ga v stari Fiesti večkrat pohvalili, so z nedavno prenovo Fieste obudili od mrtvih.

**F**ordova poteza, da motor, ki so ga pred štirimi leti povsem potihno umaknili iz ponudbe, ponovno uvrstijo v Fiestin nabor motorjev, zasluži zgolj pohvale. Vzrok za naše navdušenje je dejstvo, da motorček po vseh teh letih 'počitka' ni izgubil številnih dobrih lastnosti, zaradi katerih je bil nad povprečjem.

Tako njegovo delovanje pospremi še vedno miren tek, dobra odzivnost, dobra prožnost v širokem razponu motornih vrtljajev in veselje do vrtenja. Že res, da od 55 kilovatov oziroma 75 konjskih moči in 110 njutonmetrov ne gre pričakovati dirkaških zmogljivosti, a 1,25-litrski mlinček z lahkoto sledi tempu poskočnega mestnega prometnega utripa. Zunaj naselij pa pokažejo pri večjih potovalnih hitrostih zobe zajetnejše mere vozila in njegova večja lastna masa v primerjavi s staro Fiestico.

Mali Ford se je pred štirimi leti, glede na predhodnika, v povprečju zredil za 50 do 100 kilogramov (odvisno od vgrajenega motorja). Posledica njegovega prirastka v višino (+13 centimetrov) in širino (+4 centimetri) je tudi večji prečni

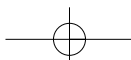
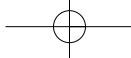
preseki karoserije, zaradi katerega se poveča tudi zračni upor, ki spremlja vožnjo pri večjih hitrostih.

Tako se motorček pri mestnih hitrostnih povprečjih še vedno izkaže s poskočnostjo, a se omejeni zalogi mlinčkovih 'konjev' in 'njutnov' občutno postavitva po robu povečana obremenitev avta s potniki in njihovo prtljago ter vzpenjanje po strmejših cestnih in avtocestnih klancih. Hitro se namreč lahko zgodi, da bo začela potovalna hitrost, kljub polnemu plinu, upadati. V takšnih primerih vam ne bo ostalo drugega, kot da izberete v menjalniku nižjo prestavo. Glede na to, da so vse Fieste že vseskozi opremljene z enim najboljših menjalnikov in mehanizmov prestavne ročice na trgu, pa se ni za bati, da bi se vam pogosto sprehanje skozi prestave uprlo.

Ročica menjalnika je tako še vedno nameščena nekoliko višje, kot je običajno, s čimer je dokaj blizu desne roke, katere pot med volanskim obročem in ročico menjalnika je zaradi tega priročna kratka. Tudi sami gibi ročice so še vedno kratki, natančni in po potrebi hitri. Moramo pa pri tem pograti lastnost, ki

»... 1,25-litrski mlinček z lahkoto sledi tempu poskočnega mestnega prometnega utripa.«





## Kratek test | Ford Fiesta 1.25i Comfort Polar Edition



spremlja zadnji rod Fieste: med stopalko sklopke in oblogo prednjega stebrička A je znova premalo prostora za nemoten prehod leve noge do njene opore na daljših poteh.

Zaradi že poznane rahlo bolj toge nastavitve vzmetenja je Fiesta še naprej pripravljena na živahnejše preganjanje med ovinki, po drugi strani pa podvozje ni tako trdo, da ne bi bila vožnja v vseh okoliščinah sprejemljivo udobna. Udobje vožnje žal rahlo pokvari ne najboljše zvočna izolacija, ki premalo učinkovito zadrži tako motorni trušč kot številne druge vire hrupa med vožnjo.

Ob številnih stvareh, ki se z osvežitvijo Fieste niso spremenile, pa se človek seveda vpraša, kaj je pravzaprav novega v njej.

Ob prvem stiku z njo boste nedvomno najprej opazili oba preoblikovana odbijača, masko motorja, prednja žaromet, ki ju prekrivata gladki šipi in zadnji luči. V kabini so spremenili tudi armaturno ploščo, vključno z grafično podobo merilnikov, med katerimi sta digitalna merilnika za temperaturo motorja in količino goriva nadomestila obi-

»Ob stvareh, ki se z osvežitvijo Fieste niso spremenile, se človek seveda vpraša, kaj je novega v njej.«



čajna analogna prikazovalnika. Za vse, ki si želijo izstopati iz sivega (beri: srebrnega) povprečja, pa so popestrili barvne kombinacije v kabini in zmešali bolj mladostne barve lakov za zunanost.

Splošno gledano, Ford ni pretiraval z osvežitvijo male Fieste. Na zunaj je dovolj spremenjena, da je ne boste zamenjali za staro različico. V barvni paleti zunanosti in zunanosti je toliko novih možnosti, da si bodo lahko mladi po letih in mladi po srcu izbrali kar najbolj 'odštekano' barvno kombinacijo za svojega jeklenega konjička. Same pogonske tehnike pa ob vsem tem niso spreminjali, kar priča o njeni prepričljivosti že vse od predstavitve pred štirimi leti. ■

### Ford Fiesta 1.25i Comfort Polar Edition

<b>Cena osnovnega modela:</b>	2.373.000 SIT
<b>Cena testnega vozila:</b>	2.505.000 SIT

#### NAŠE MERITVE

(T=2 °C / p=1021 mbar / rel. vl.: 67 % / Stanje km števeca: 2788 km)

#### POSPEŠKI

0-100 km/h:	14,6 s
402 m z mesta:	19,2 s (115 km/h)
1000 m z mesta:	35,6 s (142 km/h)

#### PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	15,1 s
80-120 km/h (V.):	24,9 s

#### NAJVEČJA HITROST

159 km/h  
(V. prestava)

#### ZAVORNA POT

od 100 km/h: 47,5 m (AM meja 43 m)

#### PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,2 l/100 km

#### TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1242 cm<sup>3</sup> - največja moč 55 kW (75 KM) pri 6000/min - največji navor 110 Nm pri 4000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 175/65 R 14 T (Sava Exkimo S3 M+S).

Mase: prazno vozilo 1030 kg - dovoljena skupna masa 1540 kg.

Mere: dolžina 3917 mm - širina 1683 mm - višina 1432 mm - prtlačnik 284-947 l - posoda za gorivo 45 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 163 km/h - pospešek 0-100 km/h 14,6 s - poraba goriva (ECE) 8,2/4,8/6,0 l/100 km.

8,6/5,1/6,4

#### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ namestitev prestavne ročice
- ▲ podvozje
- ▼ zvočna izolacija
- ▼ prostor za nogo ob stopalki sklopke
- ▼ neosvetljeno stikalo za odpiranje prtlačnih vrat
- ▼ odpiranje pokrova posode za gorivo s ključem

#### Končna ocena

1,25-litrski motorček je kot ustvarjen za mestne potepe. Zaradi poskočnosti, veselja do vrtenja in odzivnosti je tudi po mnogih letih še vedno eden boljših izdelkov motoroznanstva.