

KRATEK TEST - FORD FIESTA 1.3 AMBIENTE 60 KM 3V



Stranske varnostne blazine so doplačilna oprema.



V osnovi 250-litrski prtljažnik je povečljiv skoraj štirikrat.



Že videno: plastično okolje, solidna izdelava.

Na drugi stopnički

Ni veliko avtomobilov, ki so v svoji zgodovini tolikokrat doživeli vzpone in padce in bolj ali manj temeljite spremembe. Dejstvo, da se je Fiesta na trgu obdržala že lepo število let (prva je bila predstavljena že leta 1976), bi lahko pomenilo dvoje - ali snovalci nimajo ideje, kako znova začeti, ali pa je model pri kupcih tako priljubljen, da se ga preprosto ne izplača preveč korenito spremeniti. In ker so pri Fordu dokazali, da znajo »spreminjati« (Escorta je na primer zamenjala uspešnica Focus), se pri Fiesti lahko odločimo za drugo možnost.

Sprenovljeno Fiesto so kupci manjših avtomobilov za mestno in tudi medmestno vožnjo kar nekaj pridobili, predvsem sodobnejši soliden avtomobil. Če pa bi kateri dvomljivec vendarle zmajeval z glavo, rekoč, da gre le za polepšan avtomobil, mu ne bi mogli povsem oporekati. Toda že bežen pogled na cenik mu lahko hitro zapre usta.

Naša testna Fiesta namreč sodi v spodnjo polovico ponudbe in je torej skoraj najcenejša v svoji družini. Gre namreč za trivratno različico z 1,3-litrskim motorjem in opremo Ambiente, stane pa 1.719.984 tolarjev. Stari pregovor pa pravi, da za malo denarja dobiš malo muzike. To pri tej Fiesti ne drži povsem.

Res ima nekaj napak ali, bolje rečeno,

pomanjkljivosti. Med vožnjo me je še najbolj motila preveč k voznikovi nogi pomaknjena prestavna ročica, ki sicer lepo teče iz prestave v prestavo, le kadar je v prvi in drugi, voznikova desna noga precej dobro ve, kaj se dogaja z menjalnikom.

V tem paketu sodi v serijsko opremo tudi servovolan, ki pa zaradi majhnega obroča (ta lepo leži v roki) ne pride tako močno do izraza kot bi sicer. A tudi predstavniciam lepšega spola volan ne bi smel povzročati težav pri



Zadaj ni Fiesta nič drugačna, kot je bila prej.

vsakdanji borbi za parkirana mesta v gneči mestnih središč.

Dame in gospodje bodo pogrešali tudi prostor za odlaganje drobnarij. Pred prestavno ročico je sicer nekakšna luknja, ki pa ni najbolj priročna. Bolje je uporabljati predal v vratih.

Zato pa ima voznik pred seboj pregledno armaturno ploščo, pred sovoznikom pa je zaradi vbočene armaturne plošče ogromno prostora. V prenovljeni Fiesti so uporabili nove materiale in barvne vzorce, zanimiva je rešitev preklapljanja sprednjih sedežev. Ročica je zdaj nameščena kar na zgornji bočni del sedeža in je tako veliko lažje dostopna.

V opremi testne Fieste so bili še kovinska barva (66.547 SIT), radijski sprejemnik ICE 3000 (76.785 SIT), sovoznikov varnostni meh in še dva stranska varnostna mehova (107.499 SIT), osrednja ključavnica in po višini nastavljiv voznikov sedež sta vključena v paket skupaj z električno pomičnimi šipami (138.213 SIT).

Motor tudi ne sodi med najbolj nežne, za mestno vožnjo pa je njegovih 60 konjčev več kot dovolj. Včasih je malce glasen in ro-

bat, toda tudi to je del cenovno ugodnega »paketa«. A se zato Fiesta ne boji ne mestnih ulic ne odprtih cest, podvozje namreč dovoljuje sproščeno vožnjo, čeprav prek kratkih grbin (na primer slavnih »ležečih policajev« ali nerodno postavljenih kanalizacijskih jaskov, ki jih pri nas ne manjka) ni priporočljivo prehitro peljati. Takrat namreč podvozje neusmiljeno prenese udarec vse do potnikove zadnjice.

Predelana zunanost, ki je zdaj še bolj okrogla in z vsemi podrobnostmi spominja na njihov t. i. »edge design«, torej Fordovo filozofijo oblikovanja za začetek tretjega tisočletja, že od daleč opozarja na pripadnost znamki. Še najbolj je to opazno na Fiestinem sprednjem delu, za katerega mnogo opazovalcev takoj ugotovi, da je »kot pri Focusu«. In glede na to, da je Focus tudi pri nas vedno bolj priljubljen, lahko to vzamemo le kot kompliment.

Če ste torej pripravljeni zamižati na eno oko in se odreči nekaterim dodatkom ter se sprijazniti z osnovno opremo, potem bi morala biti odločilna cena. Tukaj pa ima Fiesta 1.3 Ambiente zelo dobre karte v rokah.

Andraž Zupančič

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 74,0 x 75,5 mm - gibna prostornina 1299 cm³ - kompresija 9,5 : 1 - največja moč 44 kW (60 KM) pri 5000/min - največji navor 103 Nm pri 2500/min - ročna gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (veriga) - po 2 ventila na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in vžig - tekočinsko hlajenje 7,1 l - motorno olje 3,25 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 1,930; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,760; vzvratna 3,620 - prestava v diferencialu 3,820 - gume 165/70 R 13 79Q (Fulda Kristal Gravit)

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - Cx = 0,36 - spredaj posamične obese, vzmetne noge, prečna vodila, zadaj - dvokrožne zavore, spredaj kolturne, zadaj bobnaste, servo, mehanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama

Mere, zunanje: dolžina 3828 mm - širina 1634 mm - višina 1320 mm - medosna razdalja 2446 mm - kolotek spredaj 1429 mm - zadaj 1384 mm - najmanjša razdalja od tal 140 mm - rajdni krog 9,9 m - **notranje:** dolžina 1660 mm - širina 1340/1400 mm - višina 930/890 mm - vzdolžnica prednji sedež 880-1050/800-630 mm - prtljažnik (normno) 250-929 l - posoda za gorivo 40 l

Mase: prazno vozilo 920 kg - dovoljena skupna masa 1460 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 450 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 153 km/h - pospešek 0-100 km/h 16,4 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,9/6,9 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	6,2 s	hitrosti:
0-80 km/h:	10,0 s	kazalec na: resnično:
0-100 km/h:	15,4 s	60 53,3 km/h
0-120 km/h:	24,9 s	80 72,0 km/h
1000 m z mesta:	37,3 s	100 90,0 km/h
	(135 km/h)	120 109,2 km/h

Največja hitrost:

155 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 38,7 s (132 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 42,5 s (122 km/h)

Zavorna pot:

od 100 km/h: 51,5 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 7,7 l/100km

Najmanjše povprečje 5,9 l/100km

Truš v notranjosti (dB):

Prestava:	III.	IV.	V.	T = 2 °C
50 km/h	60	60	59	p = 978 mbar
100 km/h	69	67	66	rel. vl. = 63 %
150 km/h	73	73		
Prosti tek		42		

KONČNA OCENA

Prenovljena Fiesta torej še naprej snubi kupce, ki si želijo enostaven in zanesljiv manjši avtomobil, kar prijazen do družinskega proračuna. Motor sicer ne sodi med najnovije izdelke, za mestno vožnjo pa je ravno pravišnji.

- | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|
| zanimiva oblika | prtljažnik se odpira le s ključem |
| položaj za volanom | nedeljiva zadnja klop |
| ročica za podiranje sprednjega sedeža | »robot« motor |
| menjalnik | namestitev prestavne ročice |

CENA: 1.585.948 SIT (Summit motors, Ljubljana)