



# Fordov MOST

Mostovi povezujejo in zблиžujejo ljudi po vsem svetu. Na Črnem Kalu recimo Primorce z Notranjci. Nova Fiesta naj bi prav tako povezovala in zблиževala po vsem svetu; a tokrat nemško tehniko in nove kupce. Zato je Fiesta nedvomno Fordov most.

besedilo: Aljoša Mrak foto: Saša Kapetanovič



► Fordu je končno uspelo. Po razkazovanju koncepta Verve, nad katerim smo se navduševali že leta 2007 v Frankfurtu, je na slovenske ceste končno zapeljala Fiesta. Prikupno športna, četudi petvratna, uporabna, čeprav z dolžino le slabe štiri metre, in všečna, da vam bodo sosede zavidali. Na prvi pogled lahko ugotovimo, da je Fiesta od večjega Mondea podedovala le premajhna kolesa, čeprav pri malčku ta optična prevara ni tako očitna. Vse drugo, vključno z majhnima okencema na boku ali izrazitim spojlerjem na zadku (dodatna oprema!), deluje zlitno z dinamično oblikovano osnovno karoserijo. Čestitke Fordovemu

kinetičnemu oblikovanju, v originalu poznemu tudi kot Ford Kinetic Design. Seveda jih že slišimo, negodovalce, kako bodo Fiesto primerjali z Mazdo2. Tehnično res slonita na isti platformi, vendar pa so oblika, občutek in nasploh dojemanje vožnje povsem drugačni. Primerjajte le armaturno ploščo. V Fiesti je narejena predvsem iz mehke plastike pa tudi sicer deluje zaradi okroglih merilnikov veliko bolj športno, dinamično. V Mazdi2 je vse skupaj bolj umirjeno pa tudi materiali se zdijo pri japonskem bratranču neprimerno bolj ceneni. Fordovci so se pri oblikovanju opirali na najnovejše

“Nikar ne varčujte s 435 evri za IVD, če želite, da bo armaturna plošča ostala rdeča zgolj zaradi barve.”



Iz oči v oči



Dušan Lukič

► Drugače kot z besedo žalostno Fieste pač ne morem označiti – in hkrati lahko le močno odsvetujem nakup avtomobila, ki nima (serijskega) stabilnostnega sistema ESP - ne glede na znamko in model. Sodoben avto, pa s tako ubogo serijsko varnostno opremo? Celotestna Fiesta Titanium nima stabilnostnega sistema, osnovna različica premore le dve varnostni blazini - kot da bi bila iz prejšnjega tisočletja. Zato je vseeno, da je Fiesta sicer všečno oblikovana, ima dobre vozne lastnosti in hkrati udobno podvozje, 1,4-litrski motor pa je dovolj zmogljiv in tih. Avta s tako slabo varnostno opremo na trgu ne bi smelo biti – in zato se mu, kot vsem drugim, ki ne izpolnjujejo osnovnih zahtev, raje izognite. Le tako bodo proizvajalci oziroma zastopniki dojeli, da se z varnostjo ne igra. ◀◀



Mitja Reven

► Pridružujem se graji zaradi varnostne opreme in hvalim oblikovanje, izdelavo in notranjost. Ta je tako dobra, tako po izdelavi kot po izbranih materialih, da bi morali zardovati nekateri avtomobili nižjega spodnjega razreda. Tudi motor se mi zdi dovolj spodoben, občutkov v notranjosti pa ne bi kvaril s kakim dizelskim truščem. Sem pa razočaran nad zlaganjem zadnje klopi. Fordovci, mar ne bi snovalcem tega dela avtomobila razdelili koledarje, da bodo vedeli, da niso več v letu 1989? ◀◀

100 € zate!

Za več informacij obrni na zadnjo stran.

10 x 10 €



tehnične dosežke in se pri radiju recimo zgledovali po mobilnih telefonih. Zato so tipke dobile samosvojo obliko, predvsem spodnje štiri tipke, ki (glede na potrebe) spreminjajo svojo funkcijo. Kaj v danem trenutku upravljamo z njimi, se vidi na dnu preglednega zaslona, kjer se ukazi spreminjajo. No, kot pri večini telefonov ... A brez očitkov tudi pri Fordu ne gre. 'Leteli' so na prezračevanje, saj se je notranjost tudi pri vklopljeni klimatski napravi nekajkrat nenadoma zarosila,

na muhasto delovanje radia in na rdečo barvo armaturne plošče, ki jo bodo morda ljubile ženske, vsekakor pa ne moški. Mi smo bolj za modro kombinacijo notranjosti in zunanosti, lahko pa si omissite bolj klasične barve. A tudi Mazde2 ne smemo kar odpisati: še vedno deluje bolj igrivo, lahko bi dejali kar žensveno, predvsem pa ima večje digitalne izpise, kar bodo znali ceniti predvsem starejši ljudje. Imata pa Fiesta in Mazda2 kar nekaj podobnosti. Nobena od njiju se ne more pohvaliti z (uporabnimi) odlagalnimi površinami, prav tako se prtljažnik (ki se povečuje v razmerju 40 : 60) le stežka kosa z uporabnostjo tistih pri tekmečih. Ko ga namreč povečujemo v potniško kabino, ostane zelo neuporaben rob, saj se osnovni

del zadnje klopi ne pogrezne ali prekučne. Kot bi gledali vsaj deset let star avto ...

Fiesta je, podobno kot Mondeo ali Focus, namenjena predvsem voznikom. Očitno se v evropski centrali zavedajo, da pričakujejo kupci od njih prav dinamiko v vožnji, zato tudi pri malčku niso razočarali. V novi Fiesti se sedi odlično. Voznikov sedež in volanski obroč sta izdatno nastavljiva tako vzdolžno kot višinsko, poleg tega ima sedež še nastavljivo ledveno podporo in zavihke na robu, da bodo ovinki užitek, ne pa trpljenje. Pri podvozju ni revolucije, saj ima Fiesta podobno kot večina tekmecev McPhersonovi vzme-

tni nogi spredaj in poltogo premo zadaj. A da se lahko tudi teoretično zelo podobne preme obnašajo povsem drugače, dokazuje prav Fiesta. Ovinke obožuje, saj prednji kolesi kot za šalo sledita ukazom prek volana, zadek pa dolgo časa ostane povsem nevtralen. Če pa pretiravamo, avtomobil zdrsnje, vendar tako predvidljivo, da lahko večši vozniki to uporabijo sebi v prid. Čeprav je bila dinamika pri delovanju podvozja verjetno na prvem mestu, je treba pohvaliti tudi udobje. Skoraj nič ali pa zelo malo odpovedovanja je potrebno, da se Fiesta spremeni iz užitnega športnika v družinskega popotnika, ki z zmerno hrupnostjo uspa kakšnega malčka na zadnjih sedežih. Na kratko bi lahko dejali, da bolj kot raziskujemo proti zadku, bolj smo razočarani. Spredaj se sedi odlično, saj so

Fordovci poskrbeli za vrhunsko ergonomijo, na zadnji klopi počasi že zmanjkuje prostora, prtljažnik pa je zelo povprečen oziroma celo podpovprečen, če štejemo še omejeno povečljivost. A ima tudi lepo lastnost. Vrata

“Motor spada v sredino ponudbe, vendar smo mu zlahka pripisali dovolj iskrosti – več ne potrebujete.”

prtljažnika se namreč izdatno dvignejo, zato tudi tisti, ki ste zrasli do 190 centimetrov, z glavo ne boste udarili ob njihov rob.

Podobno kot je navdušila zunanost, smo bili zadovoljni tudi s pogonsko tehniko. Na testu smo imeli različico z 1,4-litrskim bencinskim motorjem, ki zagotavlja 71 kilovatov oziroma okroglih 100 'konjev'. Motor spada v sredino ponudbe, vendar smo mu zlahka pripisali dovolj iskrosti – več ne potrebujete. Če avtomobil ni vsakodnevno povsem polno naložen ali ne živite na Krvavcu, Nanosu ali Boču, potem boste s štirivaljnikom povsem zadovoljni. Zagotavlja namreč dovolj navora pri nižjih vrtljajih in ob tem ostaja uglajen, pri polnem plinu pa pokaže tudi mišice in pri tem malce zarenči. K dobremu vtisu seveda prispeva tudi menjalnik. Čeprav desnica ukazuje le petim prenosom (plus vzvratna prestava, seveda), je upravljanje zaradi natančnih in kratkih gibov pravi užitek. Če smo pikolovski, bi lahko rekli, da smo pogrešali šesto prestavo, a roko na srce, šesta bi le malce pripomogla k še večji varčnosti in uglajenosti pri avtocestnih hitrostih. Motor namreč ni najbolj skromen pri žeji, saj je devet litrov na 100 prevoženih kilometrov kar visok družinski strošek, kajne?

Sedma generacija je kljub desetim kilogramov več zaradi varnostne opreme in izolacije potniške kabine izgubila kar 40 kilogramov v primerjavi s predhodnikom, kar lahko pripišemo uporabi zelo močnega jekla. Kar 55 odstotkov osnovnega ogrodja je narejenega iz let-tega, zato je novinec tudi deset odstotkov vzvojno trši. In hujšanje se za volanom pozna, saj Fiesta kljub 50 milimetrom večji

## Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Zadnji spojler	190
Električni pomik zadnjih stekel	175
Nadomestno kolo	30
Tipalo za dež	145
Kovinska barva Hot Magenta	545
Varnostni paket 2	205
Paket Control 2	380



dolžini v primerjavi z Mazdo2 in električno gnanemu servovolanu obojuje ovinke, voznik pa bo – če je še ni – vzljubil vožnjo. Klasičen hidravlični servovolani je bil boljši, a tudi električni spada med boljše. Predvsem pa je varčnejši, zato so pri Fordu veliko časa porabili, da so zanj opravili tako imenovani 'fine tuning'. Štirje smeški pri užitku v vožnji načrtuje, da bodo morali imeti vsi avtomobili v bližnji prihodnosti stabilnostni sistem

## Tabela konkurence

MODEL	Ford Fiesta	Volkswagen Polo	Toyota Yaris
	1.4i (71 kW) Trend (3 vrata)	1.6 (77 kW) Trendline	1.3 VVT-i (74 kW) Terra+
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.388	1.598	1.329
največja moč (kW/km pri 1/min)	71/97 pri 5.750	77/105 pri 5.600	74/101 pri 6.000
največji navor (Nm pri 1/min)	128 pri 4.200	153 pri 3.800	132 pri 3.800
dolžina x širina x višina (mm)	3.950 x 1.722 x 1.481	3.916 x 1.850 x 1.467	3.785 x 1.695 x 1.530
največja hitrost (km/h)	175	192	175
pospešek 0-100 km/h (s)	12,2	10,4	11,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,5/4,6/5,7	9,5/5,1/6,7	6,2/4,5/5,1
cena osnovnega modela (evri)	12.240	12.173	12.080

ESP v serijski opremi, pa pri Fordu ponujajo svoj IVD zgolj kot dodatno opremo. Pri vseh različicah, torej tudi najbolje opremljenih! Žal je spočilo, ki ga posredujejo svojim kupcem, napačno, saj ESP ni luksuzen dodatek, ampak nuja. Zato nikar ne varčujte s tistimi 435 evri, če želite, da bo armaturna plošča ostala rdeča zgolj zaradi barve. Lahko pa pohvalimo radio s CD-predvajalnikom, ki ga upravljamo z volanskimi tipkami, sistem Bluetooth z zvočnim ukazovanjem in priključka za dodatno avdionapravo ter USB-ključek, ki so jih skrili pod parkirno zavoro. Uporabno, všečno in varno, a ne dovolj.

Ford bo v Evropi oblikovano in načrtovano Fiesto prodajal po vsem svetu, vendar se bodo malčki z modrim ovalom na nosu na evropskem, azijskem, južnoafriškem, severnoameriškem in avstralskem trgu peljali drugače. Za vsak del sveta bodo namreč Fieste v Fordovih tovarnah v Nemčiji, Španiji in na Kitajskem prilagodili, da bodo zadovoljile želje in potrebe tistega dela sveta. Kot bi gledali isti most, a z drugačnimi ograjami. In če predpostavljamo, da pri nas načrtujejo, da bodo na Fiestina ramena naložili kar četrtno prodaje Fordov, potem jim želimo veliko uspeha. Temeljni njihovega mostu so dobri, le na veter ekonomske recesije je treba paziti. ❄

## Tehnični podatki

<b>CENA:</b>	[Summit Motors, d. o. o.]	<b>Garancija:</b>	2 leti ali 100.000 km splošne garancije,
<b>1.25i (60 kW) Trend (3 vrata):</b>	10.290 EUR	<b>1.4i (71 kW) Titanium (5 vrat):</b>	13.230 EUR
<b>Testno vozilo:</b>	14.900 EUR		12 let garancije za prerjavanje.
<b>Moč:</b>	71 kW (97 KM)	<b>Predvideni redni servisi:</b>	Servisni intervali na 20.000 km ali eno leto.
<b>Pospešek:</b>	11,9 s		
<b>Največja hitrost:</b>	178 km/h		
<b>Povpr. poraba:</b>	9,0 l/100 km		

## I Ford Fiesta 1.4i (71 kW) Titanium (5 vrat)

STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR):			
edni servisi, delo, material:	1.343	kasko zavarovanje [2]:	2.815
gorivo	8.469		
gume [1]:	880	<b>Skupaj:</b>	23.177
izguba vrednosti po 5 letih:	6.355	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,23 EUR/km
obvezno zavarovanje [2]:	3.315		

[1] - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum  
[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

## NAŠE MERITVE

T = 4 °C / p = 1008 mbar / rel. vl. = 67 % / Gume: Fiala Supreme Kristal M+S 195/50/R 15 H / Stanje kilometrskega števca: 3.224 km

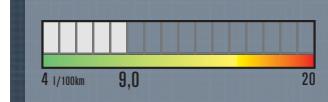
### Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	11,9
402 m z mesta:	18,2
	(125 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV):	13,7
80-120 km/h (V):	24,0

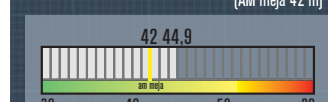
Največja hitrost	178 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	8,4
največje povprečje	9,5
skupno testno povprečje	9,0



Trušč v notranjosti	dB
Prestava III:	IV. V.
50 km/h	56 55 54
90 km/h	64 62 60
130 km/h	66 66 65
Prosti tek	36

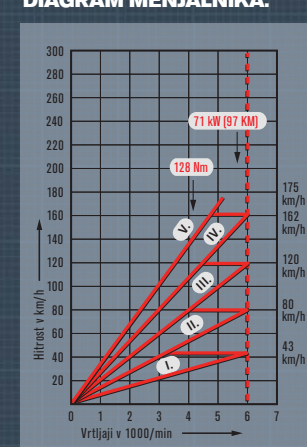
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	73,2
od 100 km/h:	44,9
	(AM meja 42 m)



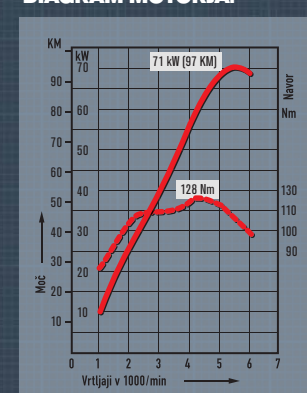
## Napake med testom

muhasto delovanje radia

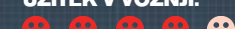
## DIAGRAM MENJALNIKA:



## DIAGRAM MOTORJA:



## UŽITEK V VOŽNJI:

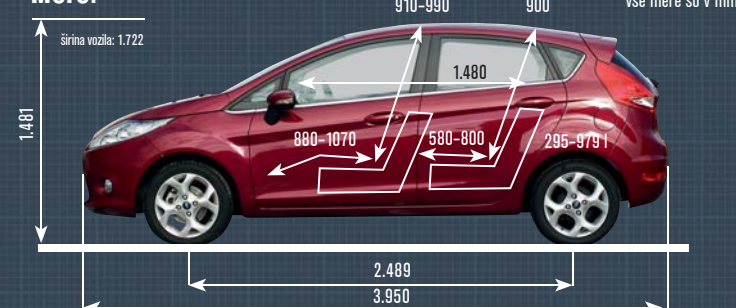


Dobro podvožje, ki zahteva le malo odrekani pri udobju, odlični položaj za volanom, komunikativni volan in poskočen 1,4-litrski motor. Že zdaj Fiesta navdušuje, kako bo šele različica ST!

## TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76 x 76,5 mm - gibna prostornina 1.388 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 71 kW (97 KM) pri 5.750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,7 m/s - specifična moč 51,2 kW/l (69,6 KM/l) - največji navor 128 Nm pri 4.200/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - **Prenos moči:** motor poganja sprednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,58; II. 1,93; III. 1,28; IV. 0,95; V. 0,76; - diferencial 4,06 - platišča 6J x 15 - gume 195/50 R 15 H, kotalni obseg 1,74 m. **Voz in obese:** kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavora spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 2,6 zasuka med skrajnima točkama. **Masa:** prazno vozilo 1.114 kg - dovoljena skupna masa 1.495 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 800 kg, brez zavor: ni podatka - dovoljena obremenitev strehe: 60 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,2 s - poraba goriva [ECE] 7,5/4,6/5,7 l/100 km.

## Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1.722 mm - kolotek spredaj 1.350 mm - zadaj 1.297 mm - rajdni krog 10,2 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.430 mm, zadaj 1.400 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 520 mm, zadnji sedež 490 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 45 l.

Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
5 sedežev: 1 x kovček (68,5 l), 1 x letalski kovček (36 l), 1 x nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - kolenska varnostna blazina - ABS - ISOFIX - servo volan - deljiva zadnja klop - ročna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - večopravilni volanski obroč - radio s CD-in MP3-predvajalnikom - po višini in globini nastavljeni volanski obroč - po višini nastavljeni volanski sedež - meglenski spredaj - potovalni računalnik.

## Ocena

Zunanost [15]	14	Fordovo kinetično oblikovanje se je znova izkazalo za zadetek v polno.
Notranost [125]	92	Nekaj težav pri prežračevanju in manj prostora kot pri tekmečih, dobra ergonomija voznikovega delovnega prostora.
Motor, pogon, podvožje [65]	58	Najboljši del avtomobila, čeprav je motor le 1,4-litrski, menjalnik le petstopenjski, zadnja prema le poltoga in volan gnan s pomočjo elektrike.
Vozne lastnosti [70]	61	Legla na cesti je tako dobra, da je ovinek prej izziv kot moteče zavijanje. Nekaj točk izgubi le pri smerni stabilnosti (veter).
Zmogljivosti [35]	20	Pri nobeni predpostavki ni najboljši, je pa skupek vseh zmogljivosti povsem dovolj tudi za zahtevnejše voznike.
Varnost [45]	20	Čeprav ima pet varnostnih blazin, mu ne oprostimo, da je treba za ESP (beri: IVD) doplačati.
Gospodarnost [65]	38	Povprečna cena novega avtomobila, povprečna garancija, vendar tudi povprečna izguba vrednosti. Poraba z devetimi litri ni najskromnejša v tem razredu.
<b>Skupaj</b>	<b>303</b>	Fiesta je treba razdeliti na dva dela: vozniški in sovozniki. Vozniški je zelo dober, v vrhu tega razreda, sovozniki (zadnja klop, tudi prtljažnik) pa pod povprečjem. Če bi Fiesta imela še ESP, bi lovila petico, tako pa je komaj dosegla štirico. A ostaja nesporno dejstvo, da je tehnična osnova zelo dobra!

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5  
Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

## Hvalimo in grajamo

- ▲ videz zunanosti in notranosti
- ▲ položaj za volanom
- ▲ motor
- ▲ podvožje
- ▲ menjalnik
- ▲ posoda za gorivo brez ključa
- ▲ izdatno odpiranje vrat prtljažnika
- ▼ ESP je dodatna oprema tudi pri najdražjih različicah
- ▼ odroševanje notranosti
- ▼ neravno dno pri preklopljeni zadnji klopi
- ▼ nima dnevnih luči
- ▼ premalo odlagalnih površin za drobnarje