

# Nedolžen



gazinu se navodil nismo držali kot pijanci plota, zato smo, upoštevajoč zimske gume in večinoma mestno vožnjo, zadovoljni ugotovili, da je bilo testno povprečje šest litrov, potovalni računalnik pa se je hvalil celo s 5,5 litra. Pravočasni morate biti le z menjalnikom; če zamudite pri prestavljanju (v nižje prestave) in vas ujamejo prenizki vrtljaji (manj kot 1.500), boste takoj opazili, da je 1,6-litrski dizel brez pomoči prisilnega polnjenja bolj kot ne nebogljjen. Mrzel je bil tudi malce glasen, drugače pa je bil dober sopotnik. Še najbolj jezni smo bili pri speljevanjih, saj je kombinacija občutljive sklopke, ne najbolj natančnega plina in zaspanega motorja pri kletnih vrtljajih načela kakšen živec.



Mogoče pa sta bili stopalki za sklopko in plin le slabo sinhronizirani?

V notranjosti boste takoj opazili kombinacijo rdeče-rjave in črne notranjosti (pravo nasprotje nevtralne barve zunanosti), ki že tako dinamični obliki doda še nekaj svežine in tehnološkega navdiha. Prav zaradi nove tehnologije so gumbi na sredinski konzoli videti kot velik mobilni telefon. Ah, Fordovci, rešitev še vedno ni najlepša, da o slabši preglednosti sploh ne govorimo. Bi pa v isti sapi pohvalili bogato opremo, saj se ESP-ja, prostoročnega telefoniranja in predvsem gretja vetrobranske šipe zelo hitro navadiš. Hudiča, če bi pri Fordu ponudili še dnevne luči, verjetno ne bi bolelo, kajne?

Za Fiesto Econetic dvigujemo palec, saj v množici ekološko sprejemljivejših še vedno ni izgubila tiste mladostne dinamčnosti, s katero se upravičeno baha. Le da zdaj na varčnejši način. ❄️

Barva pri avtomobilu veliko pove – tudi o vozniku. Tokrat bi lahko nedolžno bela nakažovala na prijaznost do narave.

▶▶ Malce klišejsko razmišljanje ima svoje korenine v Fordovem trudu, da bi bila tudi Fiesta ekološko sprejemljivejši avtomobil. Tako bi lahko bila Fiesta Econetic tudi – zelena.

Če zanemarimo lep napis na zadku, boste le težka ugotovili, da stojite pred najvarčnejšo Fiesto. Zelo pozorni opazovalci bi mogoče opazili manjšo višino, ki je seveda v prid manjšemu zračnemu upor, in poleti tudi 14-palčne gume z manjšim kotalnim uporom. Ker smo imeli Fiesto na testu pozimi, so bolj grobe gume pripomogle k večji varnosti na snegu

in ledu, so pa hkrati terjale nekaj davka pri porabi goriva. Poznavalci pa boste vedeli, da je bistvo skrito očem. Klasičen 1,6-litrski turbodizelski motor s tehnologijo skupnega voda mora poslušati predelano elektroniko, za mazanje pa se mora zanašati na olje z boljšo viskoznostjo. Menjalnik je na žalost le petstopenjski, vendar so mu dodelili daljša prestavna razmerja. Prvi vtis? Peta prestava je pri večjih avtocestnih hitrostih še vedno prekratka, zato bi tudi Econeticovi Fiesti prav pristajala še šesta.

Zanimivo je, da Fiesta tudi s predelavami ne postane povsem anemična, zato za volanom še vedno nagrajuje voznika s športno noto, ki je tako značilna za Forde. Saj ni potrebno veliko, da je zahtevnejši voznik zadovoljen: natančen in komunikativen volan, ne premeško podvozje in zanesljive zavore. Vse to bela Fiesta ponuja. Močan motor? Ah, to je zadnja zahteva, in 70 kilovatov Fieste Econetic je kljub daljšim prestavnim razmerjem povsem dovolj. Turbopuhalo zaduha že pri 1.500

vrtljajih, pri 2.500 vrtljajih pa bi morali po Fordovih navodilih že prestaviti, če bi hoteli zares izkoristiti tehnologijo in s tem porabiti čim manj goriva. No, pri Avto ma-



## Ford Fiesta 1.6 TDCi (70 kW) EConetic (5 vrat)

Cena osnovnega modela: 15.050 EUR  
Cena testnega vozila: 16.875 EUR

### NAŠE MERITVE

T = 0 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 47 % / Stanje kilometrskega števca: 4.351 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 12,5 s  
402 m z mesta: 17,7 s  
(122 km/h)

**PROŽNOST**  
50-90 km/h (V./V.): 12,1 s  
80-120 km/h (V./VI.): 15,2 s

**NAJVEČJA HITROST**  
178 km/h  
(V. prestava)

**ZAVORNA POT**  
42,1 m (AM meja 42 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 6 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.560 cm<sup>3</sup> - največja moč 70 kW (95 KM) pri 4.000/min - največji navor 205 Nm pri 2.000/min.  
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 195/60 R 15 H (Bridgestone Blizzak LM-22 M+S).  
Masi: prazno vozilo 1.119 kg - dovoljena skupna masa 1.545 kg.  
Mere: dolžina 3.950 mm - širina 1.722 mm - višina 1.481 mm - medosna razdalja 2.489 mm - prtljažnik 295-979 l - posoda za gorivo 45 l.  
Zmogljivosti: največja hitrost 178 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,2 s - poraba goriva (ECE) 4,6/3,2/3,7 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 98 g/km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ oblika
  - ▲ poraba goriva
  - ▲ vozna dinamika
  - ▲ komunikativnost servovolana
  - ▲ način dolivanja goriva
  - ▲ gretje vetrobranskega stekla
  - ▼ le petstopenjski menjalnik
  - ▼ sinhronizacija sklopke in plina
  - ▼ nima dnevnih luči
  - ▼ hrup mrzlega motorja

### Končna ocena

Mogoče mrzla zima ni najprimernejša za rekorde pri porabi goriva, vendar je šest litrov na 100 prevoženih kilometrov dober obet, da bi poleti zlahka prilezli na pet. Halo, Ford, kaj pravite na supertest?