



Razred: Optimist

Je že tako - ne samo na cesti, tudi na vodi velja enako: večja je barka, bolj spoštljivo si jo ogle-
dujemo. Ampak ob tem mnogokrat pozabljamo, da je lahko majhno včasih prav zabavno.
Vprašajte samo zagrizenega jadralca, kaj si misli o razredu Optimist.

I n kot da se tega pri Fordu še
kako dobro zavedajo. Mali
Ka bo še letos na ceste zapeljal
tudi kot Streetka in Sportka.
Petvrtna Fiesta se na nekaterih

trgih že baha s svojo trivratno
različico, pozabiti pa ne smemo
tudi na Fusiona, ki je pravkar
zapeljal v slovenske prodajne
salone.

Pa se lotimo najprej njegove-
ga imena. Primernejšega si sko-
rajda ne bi mogli izmisliti. V an-
gleškem jeziku ima namreč ta
beseda več pomenov. Pomeni

lahko zlitje, s čimer se bodo naj-
verjetneje strinjali vsi tisti, ki jim
ta avto ni všeč, pa tudi združi-
tev. No, to pa je že mnogo bližje
mislim, ki so jih imeli Fordovci

FOTO: ALEŠ PAVLETIČ



v glavah. Fusion naj bi namreč združeval mestno okretnost in prostorno notranjost. Tudi zato je v primerjavi s Fiesta, čeprav je narejen na isti osnovi, nekoliko daljši, širši in višji, pa tudi dražji - približno 200.000 tolarjev. Zaradi novih zunanjih mer je rahlo trpela zunanost, ki je na pogled manj skladna, vendar prav to prinaša nekatere prednosti. Prostor v notranjosti je več, nekoliko povzdignjena karoserija od tal pa dopušča, da se Fusion dovolj udobno počuti tudi tam, kjer ceste niso več zgledno urejene.

Pravzaprav prične voznika in potnike o tem kaj hitro prepričevati tudi notranjost. Ta je sicer precej podobna Fiestini, toda (vsaj) na pogled mnogo manj žlahtna. Robovi na armaturni plošči se na primer zdijo ostrejši, spoji širši, plastika trša, notranjost pa v celem predvsem trpežnejša. Škoda, saj so oblikovalci svoje delo opravili dovolj dobro. Predvsem živahni zračniki, modularni avdio sistem in prostor okoli prestavne ročice to zagotovo dokazujejo. Nikakor pa tega ne moremo tr-



Če se nekoliko posvetite notranjosti, najdete predal tudi pod sedalnim delom sovoznikovega sedeža.

Iz oči v oči



Ko skusite Fusiona, postane Fiesta odveč. Eni vihajo nos, toda meni je oglatost všeč. Če iščem avto za vsakdanjo rabo v dvoje, je Fusion zanimiv. 2,6 milijona je cena, kjer me rahla robotost plastične notranjosti in bolj stoli kot sedeži, ne moti. Ne potrebujem odbijačev v kovinski barvi, pogoltnem ročno nastavljeni ogledali, hočem pa delujočo klimatsko napravo. 3 milijone je cenovni prag, ko začnem gledati po ponudbi konkurenčnih znamk.

Mitja Gustinčič



Fordovi avtomobili so mi po tehnični in oblikovalski plati zelo blizu, kar z drugimi besedami pomeni, da se za volanom Focusa ali Fieste vedno zelo dobro počutim. Pri Fusionu pa sem zmeden: zakaj je njun bližnji sorodnik tako drugačen, da me težko zadovolji tako oblikovno kot ekonomsko? Tudi zanesljiva tehnika ne prevesi tehtnice v korist nakupa.

Aljoša Mrak

diti za merilnike. Ti so brez dvoma največje razočaranje. Prav težko si je razložiti, zakaj so se oblikovalci odločili spremeniti Fiestino obliko zaobljenega nadstreška in namesto tega, za volanski obroč, v armaturno ploščo vrinili ovalu podobni okvir ter merilnika vrtljajev in hitrosti, ki sta sicer dobro berljiva, toda oblikovno prav nič izvirna. No, še večjo grajo si zaslužita digitalna merilnika količine goriva v posodi



in temperature hladilne tekočine, stisnjena v majhnem zaslonu iz tekočih kristalov na dnu merilnika vrtljajev, ki sta za marsikaterega voznika s slabšim vidom prav težko berljiva. Je pa zato armaturna plošča v Fusionu bogatejša za en predal na vrhu sredinske konzole, ki ni le skrit pod pokrovom, ampak tudi izredno pripraven, saj ima edini gumijasto podlogo in tako drobnarijam v svoji notranjosti preprečuje kotaljenje. Če se še nekoliko posvetite Fusionovi notranjosti, najdete predal tudi pod sedalnim delom sovoznikovega sedeža. Pa ne takšnega, ki ga izvlečete, am-

CENE	SIT
Ford Fusion 1.4 16V	
Dodatna oprema	
Bočni varnostni blazini	144.787
Klimatska naprava	200.010
ABS	103.485
Radijski sprejemnik	od 37.821
Strešno okno/električno	96.524

Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	47.100
Bočni smernik	1.100
Prednja meglenka	18.900
Prednji odbijač	65.700
Prednja maska	24.000
Prednja šipa	43.100
Prednji blatnik	35.200
Zadnji odbijač	54.300
Zunanje ogledalo	43.800
Kolesni pokrov	5.500

pak morate za to dvigniti sedalni del. Domiselno! Žal podobnih rešitev zadaj ni. Vendar je treba priznati, da imajo potniki tam svojo stropno lučko za osvetlitev notranjosti, žepa na hrbtih prednjih dveh sedežev, da ni po tretjini deljiv le naslonski del klopi, ampak tudi sedalni, in da je, glede na velikost avtomobila, sedenje zadovoljivo udobno. Tudi na račun širine avtomobila. Podobno velja za prtljažnik. Predalčkov ob strani resda ni, prav tako ni odprtine v naslonjalu zadnje klopi, skozi katero bi lahko porinili ožji in daljši predmet. Je pa zato pripravna mreža, v katero je mogoče pospraviti marsikaj. Tudi vrečke z nakupa, na primer. Žal pa Fusion, tako kot večina njegovih bratov, za odpiranje prtljažnih vrat ne ponuja nič bolj preprostega načina. Pa čeprav si izmed vseh morda še najbolj želi kupcev s potrebami po prilagodljivem in uporabnem prtljažnem prostoru! Vrata se sicer odpirajo od odbijača navzgor, zato roba, čez katerega bi bilo treba dvigovati tovor, ni. Toda to lahko storimo le s pomočjo stikala na armaturni plošči ali ključa. Slednjega seveda, ko imamo polne roke vrečk, nikoli ni pri roki, če pa je že, »projekt« odpiranja

vrat zahteva kar nekaj psiho-fizičnih spretnosti.

Še dobro, da je Fusion Ford in lahko zato navduši z drugimi stvarmi. Na primer z mehani-

Menjalnik je odličen - tekoč in natančen. Volanski mehanizem komunikativen.

ko. Menjalnik je odličen - tekoč in natančen. Volanski mehanizem komunikativen. Prav tako podvozje, čeprav so prečna in vzdolžna nihanja karoserije včasih rahlo moteča. Toda vzrok za to je najverjetneje treba iskati v nekoliko povišani karoseriji od tal. Za povsem soliden izdelek pa se izkaže tudi agregat. Še posebej če pomislimo, da se z njim motorna paleta šele prične. Spodobno prične »vleči« že od 2500 vrtljajev dalje, svoje delo v celotnem območju opravlja zelo zvezno, toda priganjanj ne mara. Nanje se odzove s povečanim truščem v notranjosti in predvsem z večjo porabo goriva. Torej lahko nekaj težav vozniku povzroči le še delovni prostor - opore za levo nogo ni, desno vzratno ogledalo ima omejen pomik, kar bodo ugotovili predvsem manjši vozniki in voznice, boljši bočni oprijem pa bi si želeli tudi od prednjih dveh sedežev.

Ampak ko se sprijaznite s tem, ugotovite, da je vožnja s Fusionom vseeno lahko prav prijetna, da predalčkov za drobnarije nikakor ni malo in

da je prostor zadaj za ta avtomobilski razred presenetljivo velik. Pa tudi prilagodljiv! Zbegata vsa tako lahko le še cena in oprema, ki je vključena v osnovni paket - Ambiente. Za 2.600.128 tolarjev sicer v Fusionu dobite centralno ključavnico, dve varnostni blazini, volanski servomehanizem ter po višini nastavljiv voznikov sedež in volanski obroč, ne pa tudi električno pomičnih stekel v prednjih vratih, radijskega sprejemnika ali pa vsaj merilnika zunanje temperature, kot bi morda pričakovali.

Toda kot smo že v uvodu ugotovili: ljudje navadno obdujemo predvsem velike barke - seveda zaradi udobja, ki ga ponujajo, ob tem pa na manjše povsem pozabljamo. Ampak toliko zabave, kot jo lahko doživite na malem Optimistu, na velikih barkah zagotovo je ne boste.

Matevž Korošec

Model	Ford Fusion 1.4 16V Ambiente	Ford Fiesta 1.4 Comfort	Peugeot 206 SW 1.4 X-Line	Toyota Yaris Verso 1.3 VWT-i Terra Plus
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1388	1388	1361	1299
največja moč (kW/KM pri 1/min)	58/79 pri 5700	58/79 pri 5700	55/75 pri 5500	63/86 KM pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	124 pri 3500	124 pri 3500	120 pri 2800	124 pri 4400
dolžina × širina × višina (mm)	4020 × 1721 × 1528	3917 × 1683 × 1432	4028 × 1652 × 1460	3860 × 1690 × 1680
največja hitrost (km/h)	163	168	173	165
pospešek 0-100 km/h (s)	13,7	13,2	14,7	12,5
poraba goriva po ECE (l/100 km)	8,5/5,3/6,5	8,6/5,1/6,4	8,5/5,2/6,4	8,0/5,5/6,4
cena osnovnega modela (SIT)	2.600.128	2.462.051	2.389.000	2.613.800

* - povprečna poraba po normah ECE

FORD FUSION 1.4 16V AMBIENTE

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,6
0-80 km/h:	9,0
0-100 km/h:	14,5
0-120 km/h:	22,6
1000 m z mesta:	36,4 (138 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	14,7
80-120 km/h (V.):	26,5

Največja hitrost	169 km/h (V. prestava)
-------------------------	----------------------------------

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	9,1
največje povprečje	11,2
skupno testno povprečje	10,1

Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	58 58 58
90 km/h	66 64 64
130 km/h	72 70 69
Prosti tek	40

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
30	26,2
50	47,0
70	66,7
90	86,1
100	95,5
130	124,8
150	142,1

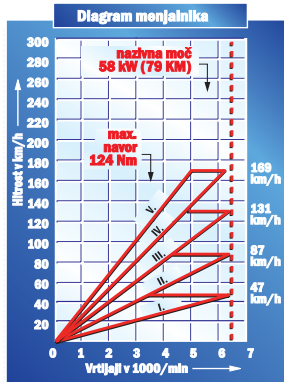
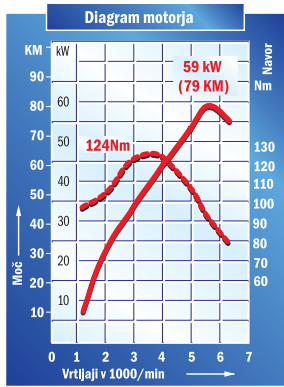
Zavorna pot	m
od 130 km/h:	81,2
od 100 km/h:	48,1

Okoliščine meritev

Napake med testom

- brez napak

Prostornina prtljažnika izmerjena s standardnimi Samsonite kovčki:
1 × nahrbtnik (20 l), 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček 68,5 l, 1 × kovček 85,5 l



CENE (Summit Motors)	SIT
OSNOVNI MODEL:	2.600.128
TESTNO VOZILO:	3.020.798

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

1 leto brez omejitve kilometrov splošne garancije, 12 let garancije za prejavenje, 1 leto mobilne garancije EuroServis

Obvezno zavarovanje:

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):	68.600 SIT
	91.500 SIT

58 kW (79 KM) ● 14,5 s ● 169 km/h ● 10,1 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 76,0 × 76,5 mm - gibna prostornina 1388 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 58 kW (79 KM) pri 5700/min - srednja hitrost bata pri največji moči 14,5 m/s - specifična moč 41,8 kW/l (56,8 KM/l) - največji navor 124 Nm pri 3500/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - blok in glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 5,0 l - motorno olje 3,75 l - akumulator 12V, 55 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja prednji kolesi - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 1,930; III. 1,280; IV. 0,950; V. 0,760; vzratna 3,620 - prestava v diferencialu 4,250 - platišča 6J × 15 - gume 195/60 R 15 H, kotalni obseg 1,85 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 34,5 km/h

Voz in obese:

kombilimuzina - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4020 mm - širina 1721 mm - višina 1528 mm - medosna razdalja 2485 mm - kolotek spredaj 1474 mm - zadaj 1435 mm - najmanjša razdalja od tal 160 mm - rajdni krog 9,9 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1560 mm - širina (komolci) spredaj 1420 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 960-1020 mm, zadaj 940 mm - vzdolžnica prednji sedež 900-1100 mm, zadnja klop 860-660 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 500 mm - premer volanskega obroča 375 mm - prtljažnik (normno) 337-1175 l - posoda za gorivo 45 l

Mase:

prazno vozilo 1070 kg - dovoljena skupna masa 1605 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 900 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

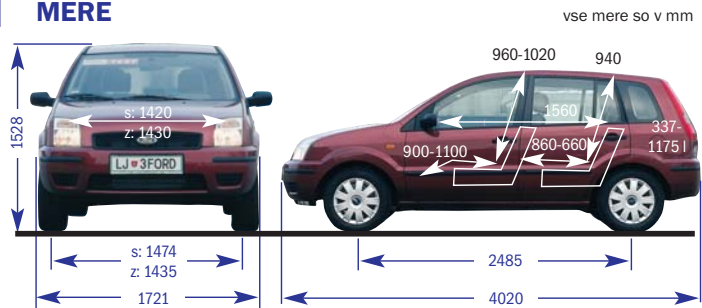
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 163 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,7 s - poraba goriva (ECE) 8,5/5,3/6,5 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊

Nič pretresljivega, pravzaprav, je pa Ford. Torej mehanika ni vprašljiva, le motorček bi lahko bil živahnejši.

MERE



HVALIMO IN GRAJAMO

- prostornost
- velikost in prilagodljivost prtljažnika
- število odlagalnih mest
- počutje v vožnji
- menjalnik
- volan

- cena
- skromen osnovni paket opreme
- ni opore za levo nogo
- omejen pomik desnega zunanje ogledala
- z zunanje strani se prtljažna vrata odpirajo le s ključem