

# Fiesta zábavu nepokazí

## JAKÉ JSOU SILNÉ A SLABÉ STRÁNKY NOVÉHO FORDU FIESTA?

**Čtvrtá generace evropského bestselleru přichází se sportovně stríženou karoserií a sebevědomou cenou. Jak jezdí verze s benzinovou čtrnáctistovkou?**



Za hliníková kola se vždy připlácí, patnáctipaprsková s rozměrem 16" vyjdou na 21 000 korun.

**K**do v těchto dnech zavítá do autosalonu Ford, nemůže novou fiestu přehlédnout. Zvlášť pokud stojí v sousedství konzervativně stríženého modelu Fusion. Po umravené předchozí generaci přichází hatchback s výrazně sportovní siluetou ve stylu Fiatu Bravo. Komu už samotná karoserie připadá na fordovské poměry hodně odvážná, musí v interiéru zalapat po dechu. Nic takového tu ještě nebylo: tvary přístrojové desky jako by pocházely přímo z vesmírné lodi Klingonů ze sci-fi seriálu Star Trek.

Po praktické stránce však nepřichází žádný převrat. Rozvor náprav zůstává beze změn a karoserie narostla do délky a výšky o dva, do šířky o čtyři centimetry. Kufr je nepatrně větší, ale na poměry své kategorie jen průměrný. Fiesta tak patří k nepočtené skupině malých aut, pro která není překonání čtyřmetrové hranice vysněnou metou.

Kompaktní rozměry auta přijdou vhod hlavně v městském provozu. Zvlášť když ze svého místa musí řidič jen odhadovat, kde fiesta začíná i končí. Investice do parkovacích čidel (za obě strany karoserie chce Ford 16 000 korun) tak stojí za zvážení. Zvýšenou pozornost je třeba věnovat i chodcům, kterým se občas podaří ukrýt za předním sloupkem karoserie, jenž je kvůli ležatému čelnímu sklu poměrně dlouhý. Výhled z auta řidiči neusnadní ani krátké stěrače, jež nechávají významnou část skla zcela napospas blátu i dešti.

### Na silnici suverénní

Zpracování interiéru je na pohled velmi precizní. Přístrojová deska používá měkčené plasty, loketní opěrka ve dveřích s látkovým potahem je molitanově přivětivá. Tu a tam ale automobilka šetřila, třeba tvrdé výplně dveří jsou náchylné ke škrábancům. Záležit si však dala na barevném sladění. Vínovo-fialová barva karoserie testované fiesty měla přístrojovou desku stejného odstínu. Vždycky to takhle dokonale nevyjde, interiér však může být kromě toho ještě černý, béžový nebo modrý.

Nedostatkem prostoru posádka rozhodně netrpí, velmi příjemná je zejména šířka karoserie v oblasti loktů a ramen, která navozuje atmosféru dospělého vozu. Při nakládání věcí do kufru je však nutné překonat vysoký práh, další schod v zavazadlovém prostoru vznikne po sklopení dělených opěradel zadního sedadla.

Nejpřesvědčivější je fiesta na silnici. Poklonu zaslouží odladění podvozku, které (navzdory příplatkovým pneumatikám s nízkým profilem) dokázalo účinně odfiltrovat většinu

### *Fiesta má problém: Škodu Fabii*

Tak dlouho se mluvilo o tom, že ceny škodovek jsou u nás nejvyšší v Evropě, až se mladoboleslavská automobilka odhodlala k jejich výraznému snížení. A pokud je kvůli prudce oslabující koruně nevrátí zpět na původní úroveň, může s nimi konkurentům pořádně zamotat hlavu. Platí to i o nejmenší fabii, kterou lze s motorem 1,2 (60 k) a výbavou Classic pořídit za 229 900 korun, tedy o 45 000 levněji než stejně výkonnou fiestu. Podobně výhodná je fabie, která by se mohla postavit testované fiestě. Škodová čtrnáctistovka má o deset koní nižší výkon než ford, výbava Elegance je však o něco bohatší než nejvyšší fordovské Titanium. Navíc má třeba automatickou klimatizaci, litá kola, vyhřívaná sedadla, elektrické otevírání oken zadních dveří nebo tempomat. Za ESP je nutné i u fabie připlácet (12 000 korun), v základní výbavě je však protipřikluzový systém kol ASR. Fabia 1,4 Elegance stojí 339 900 korun.



FOTO: ŠKODA

**Škoda snížila ceny, fabia teď patří k nejvýhodnějším nabídkám na českém trhu.**