

Malé vozy

Kategorie malých vozů je pro evropskou odnož Fordu tradičně oblastí velkých prodejních úspěchů - a to už od roku 1976, kdy vyjela první generace Fordu Fiesta. V současné době však má Ford v nabídce ještě jeden menší vůz, který je současně toho času i jeho nejnovějším modelem - Ford Ka. K jeho vývoji došlo poté, co marketing společnosti zjistil, že mezi motoristickou veřejností existuje kromě mimořádného zájmu o malé vozy typu Fordu Fiesta rovněž poptávka po ještě menším automobilu, který by sloužil převážně pro městský provoz, poskytoval slušný komfort dvěma dospělým osobám, byl neobyčejně obratný a také dynamický, aby se mohl svižně pohybovat ve velkoměstské dopravní džungli. A právě takovým vozem je Ford Ka, který Ford uvedl na český trh na jaře roku 1997. "Káčko" je autem, kterého si nemůžete nevšimnout, už proto, že prostě vypadá jinak než všechna ostatní auta, která můžete potkat na silnici. To se týká nejen tvarů karoserie, ale také způsobu, jakým nárazníky zasahují až do boku vozu a tvoří značnou část plochy blatníků, které jsou tak velmi dobře chráněny proti poškození. Ford Ka přebírá podlahovou plošinu i podvozek z větší Fiesty, což znamená, že má prakticky "v každém rohu kolo" a tedy i mimořádnou stabilitu spolu s vynikajícími jízdními vlastnostmi. Stejně jako zevnějšek vozu je poněkud extravagantní - i když velmi účelný - také jeho interiér. Ka ovšem není jen nouzovým miniautomobilem se spartánskou výbavou. V rámci základní výbavy totiž dostanete například tónovaná skla, vyhřívané zadní okno, pylový filtr, airbag řidiče, analogové hodiny či posilovač brzd, za příplatek pak můžete mít i druhý airbag, výškově nastavitelné sedadlo řidiče, rádio, posilovač řízení, klimatizaci, imobilizér, centrální zamykání, ABS nebo metalízu. Na český trh se Ford Ka dodává s motorem 1,3 Endura E o výkonu 44 kW / 60 k a dosahuje s ním nejvyšší rychlosti 155 km/h.

Pevným prodejním pilířem značky mezi malými automobily je ovšem Ford Fiesta. Dnešní Fiesta je technicky prakticky totožná s Mazdou 121, což nepřekvapí, zvláště když si uvědomíme, že Fordu patří 33,45 % akcií této japonské automobilky a obě propojené společnosti jsou tak největším výrobcem automobilů na světě. Za dvacet let své existence si Fiesta právem vydobyla pověst jednoho z nejlepších malých vozů na trhu, auta estetického a spolehlivého, které nabízí velmi dobrý poměr mezi cenou a užitnou hodnotou. Dnešní Fiesta má samozřejmě pohon předních kol, motor uložený vpředu napříč a stylisticky velmi zdařilou tří- nebo pětidveřovou karoserii. Zákazník si může vybrat ze tří motorů, z nichž hned ten první je lahůdkou zejména pro řidiče, kteří si i s malým vozem chtějí do sytosti užívat radosti z dynamické jízdy. Motor s označením 1,25 Zetec SE 16V, na jehož vývoji spolupracoval Ford s Yamahou, má blok i hlavu motoru z lehkých hliníkových slitin a je ve své kategorii díky šestnáctiventilové technice, čtyřbodovému vstřikování paliva i mnoha dalším technickým finesám nejen nejmenší, ale i nejlehčí a nejvýkonnější pohonnou jednotkou své kategorie prodávanou na evropských trzích. Důležité ovšem je i to, že Zetec 1,25 dává Fiestě až nečekané dynamické vlastnosti. Motor o výkonu 55 kW a největším točivém momentu 110 Nm (tedy stejném jakého dosahuje i agregát 1,8 D) reaguje na pokyny plynu velmi aktivně už v nízkých otáčkách a radostně se pak vytáčí až k hodnotě 6400 otáček za minutu. Není přitom nijak hlučný a chová se veskrze kultivovaně. Není tedy divu, že se v testech renomovaných motoristických časopisů a rubrik při hodnocení tohoto agregátu často objevily výrazy jako "skvělý" či dokonce "geniální". Motor ve spojení s velmi dobrými jízdními vlastnosti Fiesty dělá z vozu ideální malý automobil, stejně tak dobře využitelný v městském provozu, jako k cestám na dlouhou vzdálenost. Druhým motorem je osvědčený benzínový čtyřválec 1,3 Endura E, vyrobený už ve více než 6 milionech exemplářů. Endura 1,3 dosahuje výkonu 36 nebo 44 kW a je ideálním kompromisem mezi potřebným výkonem, slušným točivým momentem a velmi nízkou spotřebou. Motoristé vyznávající především úspornost se pak zřejmě rozhodnou pro motor 1,8 Endura diesel/44 kW. Ten řidiče rychle přesvědčí především solidním "zátahem" už od nejnižších otáček, ale také svým tichým a kultivovaným chodem, stejně jako minimální spotřebou. Při rychlosti 90 km/h se totiž tento agregát spokojí s pouhými 4,4 litry nafty na 100 km - a ve městě mu stačí 6,8 litrů. Ford Fiesta se na českém trhu prodává s manuální pětistupňovou převodovkou, která se po posledních konstrukčních úpravách vyznačuje neobyčejnou přesností a snadností řazení spojenými s tichým chodem a velkou životností. Kromě toho ovšem svou Fiestu můžete mít také se samočinnou převodovkou CTX, která na rozdíl od ostatních "automatů" pracuje s plynule se měnícím převodovým poměrem, takže odpadá jakékoliv škubání při změně rychlostních stupňů. Fiesta se v České republice prodává ve třech výbavách, pojmenovaných Flair, Fun a Ghia. Všechny Fiesty mají v základní výbavě airbag řidiče, imobilizér a nárazníky v barvě vozu. Provedení Flair je k dispozici výhradně s motory 1,3 l a 1,8D, modely Fun a Ghia jsou vybaveny výhradně motory 1,25 Zetec. Nemalou část obliby nové Fiesty má "na svědomí" také její interiér, jehož oblá a ergonomické tvary doslova lákají k usednutí. Také Fiesta, stejně jako všechny ostatní Fordy na našem trhu, chrání zdraví

svých cestujících mnoha bezpečnostními prvky, například deformačními zónami karoserie, bočními výztuhami, zpevněnými sloupky dveří, stejně jako tříbodovými samonavíjecími bezpečnostními pásy s napínači a blokovacím zařízením nebo na přání dodávanými airbagy.