



Több évtizedes múltra tekint vissza a **Henry Ford** által alapított autómárka városi minimacséta szakosztálya. Az őś kocka Fiestától a mai napig még fel-fellángoló kinetic dizájnnig minden generációnak megvolt a maga kedvelt, Ford-logós városi kisautója. A merészebbek a '90-es években a Kát vették, a konzervatívabbak az akkoriban rém ronda Fiestát, és volt, aki a Focus-ban találta meg az igazit.



Bár a ronda Ford modellekkel egész kisvárosokat lehetne teletömni, mégis sikerült néha kitörni a rűt kiskacsa bőréből, és ha csak pár hónapig is, de lángolni a nagyokkal. Félreértés ne essék, rengeteg olyan Ford modell van, ami tényleg nagyon jó, csak nem sorolnám felétlenül a „hű de villognék vele” kategóriába őket.

Nemcsak városi legendaként léteznek

a kecses, amcsi-német négykerekűek, hanem a mi négydimenziós világunkban is fel lehet lelteni néhányat. Fordék egyik legsikeresebb és leghosszabb ideig gyártott városi modellje a Fiesta volt, és lehetséges, hogy marad is. Manapság a nagy luxusszekerek mellett kelendőek a városi

ékszerdobozok is, szinte minden gyártó keményen rágyúrt erre a szakosztályra.

A piac megköveteli a funkcionalitás mellé a megnyerő formatervet és az eredetiséget. Már senki nem akar formátlan konzervdobozban izzadva hencegni az alacsony fogyasztással, könnyű parkolással és az olcsó fenntarthatósággal. Mindenki tetszetős, szép és eredeti négykerekűt szeretne, leáldozott az ízléstelen funkcionalitás ideje.



Egyik legeredetibb megközelítéssel a Ford érkezett, amikor a végsőkéig elunalmasodott **Fiestá**já t rázta nemrég gatyába. A Ka kistestvérral karöltve még egy James Bond-filmben is sikerült pár percig tartó mellékszerepben villogni. A nagy változás 2008 elején következett be, de ennek lassan négy éve, így éppen ideje volt, hogy

Párizsra rendbeszedjék a kisszekeret.

Tény, hogy négy év nem sok idő, viszont egy masinánál egy generációt jelent. Érdekes, hogy éppen az arculatindító Fiesta pofiját szabták át utoljára, a nagyobb, sőt a kisebb testvér is már átesett az esztétikai beavatkozáson.



Szerencsére az oldalnézet keveset változott.

Az A oszloptól hátrafelé a régi-új Fiesta vonalai maradtak meg. Talán az opcionálisan rendelhető szoknya és a sportosabb, nagyobb átmérőjű felnigarnitúra az újítás. Hátról a legemészthetőbb az újonc, de ez csak azért van, mert csak minimálisan bántották az előd farát. Néma sötétítés a világítóelemek körül, talán egy picit kacérabban hátsó spoiler és már kész is az új kompakt popó.

Bent leheletnyivel felnőttebb a hangulat, de az alapízt még mindig a modern megoldások adják. Áthelyezték az elektromos ablakok kapcsolóit, picit beletúrtak az audio egységbe, és talán az órák színe is más, de a lényeg maradt a régi.



Tanult egyet s mást a nagyobb testvérektől. Érdekes elektromos kütyükel áll elő a Ford az új Fiestánál. A kategóriában először tűnik fel a Ford-patent **MyKey** rendszer, amely többek között olyan okosságokat is tud, mint korlátozni a rakoncátlan nebulóknak kölcsönadott autó maximális sebességét, illetve egyéb, eddig csak a CIA-nál felhasznált nyomkövető rendszerek.

A hangvezérléses **SYNC** rendszer, amely ütközés esetén értesíti a hatóságokat, az **Active City Stop** okossággal egészül ki, amely alacsony sebességnél, akadály észlelése esetén akár teljesen egyedül is vészfékez. Persze azért még kell a kétlábú is, aki a pedálokat nyomkodja néha. Ezek csak segédrendszerek, semmiképp ne garanciaként tekintsünk rájuk.

A szíve apró, de legalább étvágytalan

Végre a Fiesta termékcsalád is búcsút int az elavult szívómotoros kínálatnak. Az ingerszegény 1,4 literes és a leheletnyivel tüzesebb, de nyomatékszegény ezerhatszázashelyett a Focus-ból ismert ezres veszi át. Az év motorja díjat is bezsebelő Eco Boost egység három hengerrel és turbóval felvértezve 100 vagy akár 120 ló erejét is képes kiizzadni magából, ami papíron sem sok, de szerencsére ott a benzines berkekben szokatlanul nagy nyomaték.

Akinek szűkösebb a pénztárcája, és nem bánja, ha néha kormozik a kisszekér, annak az egyötös dízel erőforrást kínálják. Az új fejlesztésű kis gázolajos 75 turbópaci erejét produkálja, aminél még az új dízel-Loganok is erősebbek, de cserébe legalább keveset fogyaszt.

Ha egy enyhén csajos, de vidám és aranyos négykerekűre fájna a fogunk, akkor az új Fiesta – valamelyik körömlakk árnyalatában – ideális választás lehet. Bár Párizsban rántják le róla a leplet, az év végéig kell várni, hogy az első példányok a kereskedőkhöz érjenek.

Ha becsületesen felextrázzuk, akkor az árcédula láttán a mi arcunk is éppen annyira szakad majd le, mint a 2013-as modell pofikája. Csak csínján az ikszeléssel, és akkor még anyucinak is marad zöld hasú a pénztárcában további cukiságokra.