

KRATEK TEST - FORD FOCUS 1.6 16V AMBIENTE 4v



FOTO: UROŠ POTOČNIK

V družinski senci

Prah okoli novega Focusa in njegovih oblik se je že nekoliko polegel. Glavna zvezda predstavitve je bila času in okoliščinam naklonjena kombilimuzina. Nekje v polsenci je svojo vlogo odigral karavan. Štirivratni limuzini pa so namenili vlogo statista v ozadju. Z avtomobilom seveda ni nič narobe, da bi se moral sramovati svoje oblike, le trendi v tem razredu so naklonjeni modnim kombilimuzinam.

Geneča v nižjem srednjem avtomobilskem razredu je velika, in če je kupec že v trgovini, je ne sme zapustiti z neizpolnjenimi željami, ki bi ga lahko odpeljale h konkurenci. Ponudba mora biti popolna, so zapovedali vodilni pri Fordu. Prednji del avtomobila je pri vseh treh različicah enak in zelo prepoznaven. Razlike so v zadkih. Če za kombilimuzino velja, da je bila deležna najbolj avantgardnih oblikovalskih prijemov, potem



Prednji del avtomobila je pri vseh različicah enak.

je limuzina oblikovana najbolj klasično. Še pred nekaj desetletji so bili skorajda vsi avtomobili takšni in odtod so štirivratne limuzine postale sinonim za klasiko avtomobilskega oblikovanja. To ime so nekateri proizvajalci prevzeli celo za ime takšnih različic. Kupci takšnih avtomobilov naj bi bili torej nekoliko bolj zagledani v klasiko in bili vzvišeni nad dosežki sodobne oblikovalske umetnosti. Klasika v tem

primeru, poleg abstraktnih duhovnih vrednosti, prinese tudi povsem praktičen, 490 litrov velik prtljažni prostor, kar je 140 litrov več od prtljažnika v kombilimuzini. Če tudi to ne zadostuje, se dá z zlaganjem naslonjala in sedežnega dela zadnje klopi pridobiti še dodaten prtljažni prostor. Pri tem pa imam veliko zamero oblikovalcem. Gospodje, če ste že namenili naslonjalu zadnje klopi tretjinsko deljivost, privoščite jo vendar tudi sedalnemu delu, da se bosta ujela med seboj in si medsebojno koristila. Gospodom v čast je treba še enkrat priznati, da so zadeli v polno z novim oblikovalskim konceptom. Ford Focus bo gotovo predstavljal mejnik v avtomobilskem oblikovanju, saj je odločno in hkrati nežno presegal z že izpetimi oblinami in okroglinami. Ob tem ne gre pozabiti, da so



Prtljažnik ponuja 490 litrov prostora.

avtomobil oblikovali celovito, kar pomeni, da je enak koncept oblikovanja uporabljen tudi v notranjosti. Zakaj bi morale linije armaturne plošče teči vodoravno, če pa z navidezno neurejenimi poševnimi linijami učinkovito razbijajo monotonijo. In zakaj bi bila

stikala samo okrogla ali pa pravokotna, če pa so lahko tudi trikotna ali pa celo povzema obliko sadnih krljev. Zaradi takšnih duhovitosti, ki se prav vse podreajo načelom ergonomije, je počutje v avtu pozitivno in pomirjujoče, kar je zelo dobrodošlo za preživljanje vsakodnevnih prometnih infarktov. Sedi se precej visoko, kljub po višini nastavljenemu sedežu. To je s stališča preglednosti in udobja zelo ugodno, sam pa bi imel sedež raje nekaj športnih centimetrov bližje tlam. Starejši in izkušenejši vedo, da si bom premislil, ko bo mladostno navdušenost zamenjala voda v kolenih. Slavospev si zasluži vse, kar je v zvezi z vožnjo Focusa in njegovim obnašanjem med njo. Prek odličnega volanskega obroča se voznikove želje natančno prenašajo na cesto, ki od tam nazaj dobiva zanesljiva sporočila, kako daleč je še do malin ob cesti. Podvozje je odličen kompromis, saj ne dovoljuje velikih nagibov karoserije, a obenem omogoča izlet z nosečo ženo, ne da bi tvegala prezgodnji porod. Pri pretiravanju seveda najprej zdrsnos nos, katerega se da zelo lepo ujeti z dodajanjem volana ali odvzemanjem plina. Veliko bolj igrivo, kot bi človek pripisal družinski limuzini. Celotna dolžina avtomobila je ob enaki medosni razdalji za dobrih 21 centimetrov daljša od kombilimuzine. To pomeni večjo maso za zadnjo premo in teoretično slabše vozne lastnosti kot pri kombilimuzini, vendar razlika v praksi ni velika. 1,6-litrski motor ima pravi družinski značaj. Z njim čta ne bo podrl rekorda čez Planino, tudi v črnokalskem klancu ne bo prvi v koloni, mama pa bo zadovoljna s pogostnostjo obiskovanja bencinskih servisov. Le zavore so nekoliko



Žal je po tretjini spet deljiv samo naslonski del zadnje klopi, sedalni pa ne.

razočarale. Na prejšnjih testih so bili pri meritvah rezultati povsem solidni, tokrat pa se avtomobil kar ni in ni hotel zaustaviti. Seveda to ne more samo veseliti, prav zaradi odličnih voznih last-

nosti. Klasika bo vedno moderna, pa čeprav trenutni modni tokovi narekujejo drugačne trende. Nekaj več prtljažnega prostora pa tudi prav pride.

Uroš Potočnik

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni, nameščen spredaj prečno - vrtna in glob 79,0 x 81,4 mm - gibna prostornina 1596 ccm - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 74 kW (100 KM) pri 6000/min - največji navor 145 Nm pri 4000/min - ročna gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovi vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,6 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednja kolesa - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 1,926; III. 1,281; IV. 0,951; V. 0,756; vzvratna 3,620 - diferencial 4,060 - gume 185/65 R 14 (Fulda Kristal)

Voz in obese: 4 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, McPhersonovi vzmetni nogi, trikotna vodila, stabilizator, zadaj posamične obese, vzdolžni vodili, dvojno spodnje in enojno zgornje prečno vodilo, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo

Mere, zunanje: dolžina 4362 mm - širina 1699 mm - višina 1430 mm - medosna razdalja 2615 mm - kolotek spredaj 1494 mm - zadaj 1487 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1400/1380 mm - višina 910-960/890 mm - vzdolžnica 850-1060/850-620 mm - prtljažnik (normno) 490 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1166 kg - dovoljena skupna masa 1595 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro x kg, brez zavore x kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva (ECE) 9,4/5,6/7,0 l/100 km (neosvinčeni bencin OŠ 95)

NAŠE MERITVE

Pospeški:	Natančnost	merilnika	
0-60 km/h:	5,6 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,0 s	kazalec na: resnično:	
0-100 km/h:	12,4 s	60	56,2 km/h
0-120 km/h:	17,1 s	80	75,8 km/h
0-140 km/h:	24,8 s	100	96,0 km/h
1000 m z mesta:	33,9 s	120	115,9 km/h
			(154 km/h)

Največja hitrost:

184 km/h (V. prestava)

Prožnost:

1000 m od 40 km/h (IV.): 37,1 s (145 km/h)

1000 m od 40 km/h (V.): 40,7 s (131 km/h)

Zavorna pot:

od 150 km/h: 126,3 m

od 100 km/h: 57,1 m

Poraba goriva:

Testno povprečje 11,2 l/100km

Najmanjše povprečje 10,5 l/100km

Trušč v notranjosti (dB):	Okoliščne meritve
Prestava: III. IV. V.	T = 1 °C
50 km/h 57 57 56	p = 1021 mbar
100 km/h 66 65 65	rel. vl. = 56 %
150 km/h 71 70	
Prosti tek 38	

KONČNA OCENA

Štirivratna limuzina je tretji član družine Ford Focus. Namenjena je tistim, ki bolj cenijo velik prtljažnik in nekoliko bolj klasično obliko avtomobila. Je pa to še vedno prvi Ford Focus z odlično lego na cesti in odlično vodljivostjo ter novim oblikovalskim prijemom, ki je najbrž začrta obliko avtomobilov v prihodnosti.

- | | |
|--|---|
| <input checked="" type="checkbox"/> svež oblikovalski prijem | <input checked="" type="checkbox"/> zavore |
| <input checked="" type="checkbox"/> vodljivost | <input checked="" type="checkbox"/> sedalo zadnje klopi ni deljivo |
| <input checked="" type="checkbox"/> lega na cesti | <input checked="" type="checkbox"/> pokrov motorja in posoda za gorivo se odpirata le s ključem |
| <input checked="" type="checkbox"/> armaturna plošča | |
| <input checked="" type="checkbox"/> menjalnik | |

CENA: 3.169.723 SIT (Summit motors)