



besedilo: Aljoša Mrak
foto: Aleš Pavletič

Zrela leta

Forda Focusa so predstavili že davnega leta 1998, med nabiranjem kilometrine pa so ga še dvakrat pomladili. Aktualni je že krepko v zrelih letih, saj kmalu pričakujemo novice o novem Fokusu.

► No, nikar ne smemo prehitovati. Čeprav sta bili osvežitvi leta 2004 in 2007 bolj lepotega značaja in manj tehnična revolucija, lahko v najboljšem primeru pričakujemo naslednika šele prihodnje leto. Razen če seveda Ford v teh burnih časih ne pripravlja kakšnega presenečenja ...

Medtem je aktualni Ford Focus že dobil sive lase, kar pomeni, da je prišel v zrela leta. Zdi se, da je porodnih težav končno konec in da so odpravili večino drobnih, a živce parajočih napak. Začnemo lahko kar s položajem za volanom. Po zaslugi bolj športnih sedežev se sedi zelo dobro, če le niste večji od 180 centimetrov. Do te meje je višina sedalnega dela sedeža primerna, višji pa bodo pogrešali nižje sedišče, da bi udobneje poprijeli za volan. Tudi volanski obroč bi lahko bil malce bolj izdatno nastavljen po dolžini, vendar sem s svojimi 180 centimetri zlahka dobil primeren pomični delovni kotiček. Nižji (hmm, nižje) boste več kot zadovoljni oz. zadovoljne. Znova pa lahko pohvalimo odzivnost servovolana, stopalk in delovanje menjalnika, saj Ford koketira s športnostjo. Vendar ne na račun udobja, čeprav podvozje ustreza dinamičnim voznikom. Menjalnik je le petstopenjski, kar je čudno, saj je bil pod motornim pokrovom (teoretično in tudi drugače varčen) 1,6-litrski turbodizel z oznako TDCi. Preseneča pa, da šeste prestave pri vožnji po hitrostnih omejitvah niti nismo pogrešali, če pa po avtocesti vozite 10 ali 20 kilometrov na uro več od omejitve, bi bila šesta prestava



zaželena. Pri normalni vožnji pa sta 80-kilovatteni motor s tehnologijo skupnega voda in odličen menjalnik, ki se ne upira hitrejši desnici, prava 'pajdaša'. Čeprav so za vsakodnevna potepanja namenili le pet prestav, se zdi, da so sodobni dinamični mestni tokovi kot naročeni za Focusa. Pazljivi morate biti le, da motor obdržite v delovnem območju turbopuhala, sicer vas lahko ob prenizkih vrtljajih kaj kmalu preseneti s tresenjem. Skromnih 1,6 litra vseeno ne more delati čudežev. Motor ima kar 80 kilovatov, povprečna poraba goriva pa je bila zavirljivih 6,8 litra. V primerjavi

z 1,8-litrskim TDCijem (85 kW), ki smo ga preizkusili in objavili v lanski deveti številki, je to kar skoraj liter manjša poraba na 100 prevoženih kilometrov!

Oprema Titanium pa nadgradi dobro mehaniko. Smerni žarometi, 16-palčna aluminijasta kolesa, aktivni brisalniki in osvetlitev tal z lučkami pod bočnima vzvratnima ogledaloma razvajajo, tempomat (tipke na volanu), radio s CD-predvajalnikom, sistem Bluetooth, štiri varnostne blazine in varnostni zavesi, potovalni računalnik ter dvodelna samodejna klimatska naprava pa naredijo vožnjo varnejšo in udobnejšo. Le za ESP (IVD) je treba doplačati, kar je pri tako dobro opremljenem avtomobilu velik minus.

Bojazni ni; čeprav je Focus že sivolas, je še vedno v odlični formi. ◀◀

Ford Focus 1.6 TDCi (80 kW) Titanium

Cena osnovnega modela: 20.140 EUR
Cena testnega vozila: 21.580 EUR

NAŠE MERITVE

T = 5 °C / p = 1.116 mbar / rel. vl. = 54 % / Stanje kilometrskega števca: 25.851 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 12,0 s
402 m z mesta: 18,4 s (123 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV): 10,4 s
80-120 km/h (V): 16,4 s

NAJVEČJA HITROST

191 km/h (V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 49,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 6,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.560 cm³
- največja moč 80 kW (109 KM) pri 4.000/min - največji navor 240 Nm pri 1.750/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Goodyear Ultragrip 7 M+S).

Mase: prazno vozilo 1.357 kg - dovoljena skupna masa 1.885 kg.

Mere: dolžina 4.337 mm - širina 1.839 mm - višina 1.497 mm - prtljajnik 396-1.258 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 191 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 5,9/3,6/4,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ poraba goriva
- ▲ športni sedeži
- ▲ vodljivost
- ▲ sistem Bluetooth
- ▲ osvetlitev tal na parkirišču

- ▼ nima serijskega ESP-ja (IVD-ja)
- ▼ nima dnevnih luči
- ▼ zapleteno upravljanje potovalnega računalnika

Končna ocena

Čeprav je Focus sivolas, mu še ne pohaja sapa. Z dobro opremo (hmm, le brez serijskega IVD-ja!) se odzivna mehanika še bolj prikupi ...