



Prednost tehnologiji

Fordi nekako ne sodijo v kategorijo avtomobilov, ki bi privlačili z oblikovanjem. Temu so namenjene Alfe, Peugeoti in drugi, znajo pa pritegniti z mehaniko, ki se skriva pod pločevino.

In ko steče beseda o tej temi, velja, da novi Focus, enako kot preostali modeli, nadaljuje tradicijo, ki smo je vajeni. Da si bomo na jasnem: da bi to spoznali, ni treba poseči po najzmogljivejšem in najdražjem modelu. Dovolj je že, če se obrnete za tistim, ki je namenjen najširši množici. Focus z 1,6-litrskim bencinskim motorjem je tudi pri prejšnji generaciji veljal za cenovno sprejemljiv izdelek z dovolj veliko zalogo motorne moči, da vožnja z njim ni dolgočasna. Sto en "konj", kolikor jih je zmoget, je zadoščalo za pospešek z mesta do 100 km/h v 10,3 sekunde in največjo hitrost 185 km/h. Ker je nova generacija skupaj z novo obliko na ceste zapeljala z izdatnejšimi merami in temu primerno večjo maso, pa je hitro postalo jasno, da omenjena zaloga moči ne bo več povsem kos nalogam.

Aktualni Focus z enakim motorjem pod pokrovom potrebuje 1,6 sekunde več, da z mesta doseže hitrost 100 km/h, pri čemer je njegova končna hitrost za 5 km/h manjša od tiste, ki jo doseže predhodnik. In ker smo ljudje naravnani, da se z leti stvari izboljšujejo in ne poslabšujejo, so Fordovci kupcem ponudili še eno, zmogljivejšo različico enakega motorja. Ta se hvali s 115 KM in 5 Nm večjim navorom kot osnovna. Bistvo pa se ne skriva le v moči in navoru, ampak tudi v tehnologiji, ki krmili ventile. Ta sicer ni revolucionarna - prilagodljive čase odpiranja ventilov v avtomobilski industriji poznamo že kar nekaj let - je pa Fordov motor poseben zato, ker krmili sesalne in izpušne ventile, kar je prej izjema kot pravilo.

In kaj to pomeni v praksi? Predvsem prenetljivo prožnost, ki jo pokaže motor v srednjem delovnem območju. Torej tam, kjer avtomobilske stroje v največji meri izkoriščamo. Na ukaze s stopalke za plin se odzove hitro in prične vleči že od 2500 vrtljajev dalje. In čeprav prožnosti ne moremo primerjati s podobnimi dizelskimi motorji, vas lahko tehnologija Ti-VTC vseeno prijetno preseneti. Še zlasti če veste, kaj sicer zmorejo 1,6-litrski motorji v avtomobilih tega razreda. Moč (115 KM) igra tako precej manj pomembno vlogo. Pa ne zato, ker bi bile razlike med osnovnim in zmogljivejšim

šim motorjem tako majhne - te so večje, kot si morda predstavljate - ampak zato, ker podvozje in preostala mehanika zmorejo veliko več kot motor. Tako je že jasno, da boste morali, če se boste želeli naužiti dinamične vožnje, poseči po zmogljivejšem stroju.

V nasprotnem primeru vam preostane le ena tolažba, in sicer paket opreme Sport. Ta poleg drugih dodatkov (klimatska naprava, ABS, štiri varnostne blazine, daljinsko zaklepanje, električni pomik stekel, potovalni računalnik ...) vključuje še prednji meglenki, 16-palčna lahka platišča, športno podvozje, trikrak volanski obroč in športna prednja sedeža. Torej to, kar se spodobi za športni paket. ■

Ford Focus 1.6 Ti-VTC Sport

Cena osnovnega modela:	3.935.000 SIT
Cena testnega vozila:	4.146.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=24 °C / p= 1012 mbar / rel. vl.: 65 % / Stanje km števca: 11436 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,8 s
402 m z mesta:	17,9 s (128 km/h)
1000 m z mesta:	32,5 s (163 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	12,2 s
80-120 km/h (V.):	17,8 s

NAJVEČJA HITOST

190 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 39,0 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 10,3 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1596 cm³ - največja moč 85 kW (116 KM) pri 6000/min - največji navor 155 Nm pri 4150/min. Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 W (Michelin Pilot Primacy).

Mase: prazno vozilo 1250 kg - dovoljena skupna masa 1720 kg.

Mere: dolžina 4342 mm - širina 1840 mm - višina 1497 mm - prtijažnik 385-1247 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivost: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,8 s - poraba goriva (ECE) 8,7/5,1/6,4 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ prožnost motorja
- ▲ mehanika (menjalnik, volan ...)
- ▲ lega na cesti
- ▲ izbor opreme v paketu (Sport)

- ▼ visoko sedenje
- ▼ majhen informacijski zaslon
- ▼ ločeno odklepanje prtijažnih vrat

Končna ocena

Toni Gardemeister s tem Focusom ne boste, boste pa nekaj podobnih užikov vseeno lahko doživeli. Zaradi tehnologije prilagodljivih časov odpiranja ventilov (Ti-VTC) in paketa opreme Sport, ki med drugim vključuje tudi športno podvozje, športna prednja sedeža in trikrak volanski obroč, obstaja velika verjetnost, da se navdušite nad tem avtomobilom.

