

ZGODBA O STREHI



besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Pri Fordu pravijo, da je pri prenovljenem Focusu, če ga primerjamo s prejšnjim, enaka le streha. Vse drugo je novo, kar po Fordovo pomeni, da Focus ni prenovljen. Naj bi bil čisto nov. Pa ni povsem tako.

►► Pri Fordu imajo še kako prav, ko pravijo, da ni lahko izboljševati dobrih stvari. Focus je bil že pred prenovno kot dober izdelek zelo resen tekmelec v svojem razredu in kot tak ni zahteval revolucionarnih sprememb. Čez dve leti naj bi bil na cestah že Focus nove generacije, zato je bilo 'lišpanje' pričakovano. Na prvi pogled se novi Focus od starega loči predvsem po povsem novem prednjem delu, ki je dobil izrazitejša luči in drugačna ohišja meglenk, smerniki so romali tudi v stranska ogledalca in proti maski, kromana letvica na robu motornega pokrova je težko prezrta, tako kot črnina na sredini odbijača (črna mrežica je v opremi Ghia kromana). Zadek je manj spremenjen. No, pravzaprav je tudi ta povsem nov, a za potrditev tega je najbolje, da parkirate oba Focusa drug ob drugega. Takrat hitro postane jasno, da so pri prenovi zamenjali strešno krilce (oprema Sport) in zadnje luči (več je beline,

pri nekaterih različicah so tudi LED-luči), znak proizvajalca je zdaj vgrajen v letvico, s spodnjega, bolj športno oblikovanega odbijača pa je odpadla črna letvica.

Pokrov motorja se še vedno odpira s ključem, novost pa je na desnem boku – za odpiranje posode za gorivo ne potrebujete ključa niti vam ni treba odvijati čepa, saj tega po Mondeovem vzoru ni. Le cev za dolivanje goriva porinete v odprtino in zapravljate evre. Preprosto in brez doktorata ter slabe volje, saj odprtina zazna velikost točilne 'pištole' in dovoli naprej le pravi tekočini. Po domače: plinskega olja se ne da točiti v bencinskega Focusa in obratno. Če dokažete nasprotno ... naše sožalje.

Bolj sveža je tudi notranost. Drugačni, bolj privlačni in nič več dolgočasni so merilniki z novimi znaki. Zliti so v veliko srebrno ploščo, ki razbija črnino. Položaj vseh starih ostaja enak, enaka pa je tudi oblika armaturne plošče. Zgornji del je mehak, prijeten za otip, na sredini armaturne plošče je večji srebrni vložek, spremenjeni so zgornji vratni paneli. V enaki barvi so tudi gumbi za upravljanje klimatske naprave (v testnem je bila dvopodročna – doplačilo 370 evrov)

in avtoradia. Imitacija kovine se je v testnem Focusu nadaljevala še pri sredinski konzoli med sedežema, ki je prav tako nekoliko prirejena: oblikovalci so združili odlagalna mesta poleg ročice ročne zavore in poskrbeli, da je mogoče tja zdaj odložiti dve plastenki za pijačo. Focus je po

„Motor je trmašt: pod 1.800 vrtljaji se komaj zgane.“



prenovi znotraj sicer bolj živahen, a voznikov biotop ostaja zelo podoben prejšnjemu. Volan, nastavljen po višini in globini in s spremenljivo trdoto serva, je še vedno med boljšimi, kar se občutka tiče. Sedi se dobro, za marsikoga sicer še vedno (pre)visoko. Potovalni računalnik je dvosmeren, dnevnih luči Fordov kompaktnež nima, meglenk še vedno ni mogoče prižigati neodvisno. Potovalni računalnik je odličen, saj je dvosmeren in podatkovno dovolj bogat. Reven ni niti radijski sprejemnik, ki je enak kot pri predhodniku. Napredovala je varnost, saj sta v opremi Sport poleg štirih varnostnih blazin še varnostni zavesi. Le najmočnejši serijski Focus ST se lahko pohvali s serijsko vgrajenim stabilizacijskim sistemom ESP ...

Prtljažnika pri prenovi niso povečevali, za kar tudi ni bilo potrebe, saj je s 385 litri Focus še vedno med razrednimi rekorderji. Podiranje sedežev (zadnja klop je deljiva v razmerju 60 : 40) je s sistemom 'sedalni del naprej, naslon pa v prekllop' staromodno, a učinkovito. Podatek, da so pri prenovi ohranili enako stopnjo vzvojnne trdnosti, pove vse. Focus je namreč z zanesljivo lego tudi v novi obleki odličen partner. Nagibanja je malo, na športna sedeža (oprema Sport) nimamo pripomb. Katalog omenja, da je vzmetenje športno, a kakšne pretirane trdote, ki bi vzbujala ljubiteljske dirkače in načenjale živce pri dolgotrajni vožnji po slabi cesti, nismo opazili. Po drugi strani smo bili presenečeni nad zvoč-

no izolacijo. Focus je po prenovi med tišjimi, pa čeprav je imel testni Ford pod motornim pokrovom starega, dokaj glasnega znanca. 1,8-litrski motor smo že nekajkrat preizkusili, lani tudi v Focusu z opremo Sport (kakšno naključje), zato bomo ponovili: motor je v spodnjem območju vrtenja, dokler ne začne svoje službe turbopuhalo, zaspan. Nad dvema tisočakoma, v srednjem območju, pa je odličen. Navora je za izvoz, prednji kolesi pa ob polno pohojeni stopalki plina zahtevata čvrst objem volanskega obroča. Če ste pozorni in uporabljate Focusa 1.8 TDCi tam, kjer je najboljši, torej v srednjem območju, boste v hitri vožnji lahko tudi uživali. V mestni gneči pa velja nekaj pozornosti, da motor ne ugasne, saj je velikokrat treba pretakniti v prvo prestavo, ko bi konkurenčni turbodizli šli še v drugi ... Da gre za motornega 'starčka' (čeprav čilega in glede hrane skromnega), govori tudi cenik, po katerem je močnejša različica 1,6-litrskega TDCi-ja (80 kW) za skoraj tisočaka dražja od testiranega 1.8 TDCi-ja s 85 kW.

Prenova je Focusu prinesla do okolja prijaznejše motorje in tudi nov menjalnik z dvema sklopama. No, v testnem je bil še vedno pet-stopenjski ročni. Stari znanec s starimi dobrimi lastnostmi: z dolgo peto prestavo in obilice volje do dela.

Focus je s prenovo dobil še nekaj novih tehnik (zagonski gumb, menjalnik PowerShift ...), ki pa so rezervirane za dražje modele. ❧❧

Ford Focus 1.8 TDCi (85 kW) Sport

Cena osnovnega modela:	17.880 EUR
Cena testnega vozila:	18.785 EUR

NAŠE MERITVE
T = 8 °C / p = 1.180 mbar / rel. vl. = 30 % / Stanje kilometrskega števca: 2.395 km

POSPEŠKI	
0–100 km/h:	10,9 s
402 m z mesta:	17,7 s (128 km/h)
1.000 m z mesta:	32,3 s (161 km/h)

PROŽNOST	
50–90 km/h (IV.):	8,0 s
80–120 km/h (V.):	11,6 s

NAJVEČJA HITROST	193 km/h (V. prestava)
-------------------------	---------------------------

ZAVORNA POT	
od 100 km/h:	46,2 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA	
skupno testno povprečje	7,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.753 cm³
- največja moč 85 kW (115 KM) pri 3.700/min - največji navor 280 Nm pri 1.900/min.
Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/55 R 16 H (Dunlop SP Winter Sport 3D M+S).
Mase: prazno vozilo 1.374 kg - dovoljena skupna masa 1.950 kg.
Mere: dolžina 4.337 mm - širina 1.840 mm - višina 1.500 mm - prtljažnik 385–1.247 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmožljivosti: največja hitrost 190 km/h - pospešek 0–100 km/h 10,8 s - poraba goriva (ECE) 6,7/4,3/5,2 l/100 km.

- HVALIMO IN GRAJAMO**
- ▲ svež videz (spredaj)
 - ▲ poskočnost motorja pri višjih vrtljajih
 - ▲ kakovost izdelave
 - ▲ poraba goriva
 - ▲ zvočna izolacija
 - ▲ točenje goriva

- ▼ delovanje motorja v nizkih vrtljajih (brez pomoči turbopuhala)
- ▼ nima ESP-ja
- ▼ premalo športen za to opremo

Končna ocena

Splača se spremljati cenike, saj je Focus že v osnovi zelo zanimiva izbira, ob kakšni posebni ponudbi pa se lahko zgodi, da sploh nima konkurence. Prenova ni prinesla revolucije, kar pa je bilo tudi pričakovano. Zakaj bi poskušali impresionirati kupce z novim konceptom, ko pa so jih že šarmirali?