



Manj sramežljivosti!

Če bi kuhali, bi rekli, da so v tem avtomobilu zmešani petvratna družinskost, nekaj decilitrov uporabnosti, športnost in ščepec varčnosti. Univerzalnost? Morda, čeprav smo pogrešali več drznosti!

Ford Focus je – če ne štejemo različic ST in napovedane RS – pravzaprav družinski avtomobil. Ni Fiesta, ki vabi v svoje drobovje samske, a tudi ne Galaxy, za katerega potrebujete garažo dvojne velikosti. A ker je bil že predhodnik korak pred konkurenco zaradi odlične vodljivosti in športne note, je te gene podedoval tudi Focus, ki ga vidite na fotografijah. Dobra kombinacija za nekoga, ki zjutraj odpelje otroke v vrtec, na poti v službo pa kakšen ovinek odpelje tudi malce hitreje. Torej je za tiste voznike, ki morajo petvratno različico požreti zaradi otrok, a hkrati nimajo volanskega obroča za to, da se za zanj držijo, še manj pa turbopuhalo zato, da je le kot okras pri motorju.



Pohvalili smo družinsko naravnost testnega avtomobila: pet vrat je kot nalašč za kobacanje otrok na zadnje sedeže ali lažjo namestitvev otroškega sedeža, prtljajnik dovolj velik, da gre noter vsa 'špecerija' iz trgovine in še kakšen temeljito zložen otroški voziček, ter ne nazadnje varnost na dovolj visoki ravni (zmečkljive cone,

ABS, dve varnostni blazini), da bo pri morebitni nesreči manj bolelo. Seveda lahko k družinskosti zlahka uvrstimo tudi motor. Iz 1,8 litra gibne prostornine so iz turbodizla izvlekli 85 kilovatov oziroma bolj domačih 115 'konjev', ki so zlahka kos umirjeni vožnji. Čeprav je motor tudi malce glasen (v primerjavi z Golfom TDI v

povprečju za dva decibela predvsem pri manjših hitrostih!), je tudi varčen, saj boste z nežno desno nogo in s samo petstopenjskim ročnim menjalnikom zlahka križarili z le sedmimi litri povprečne porabe goriva.

Potem pa preidemo k športnosti. Tisti, ki še dandanes verjamete, da so lahko športni le avtomobili na bencinski pogon, boste znova razočarani. Športni so lahko tudi turbodizli. Seveda na svoj, specifičen način, brez višjih vrtljajev in umirjenosti, temveč z navorom in dizelskimi vibracijami. Pri Focusu imaš občutek, da je pri polni sapi turbopuhala pod motornim pokrovom več moči, kot pokaže podatek v prometnem dovoljenju. Zato ga je užitek pohoditi in z dobrim petstopenjskim menjalnikom ujeti tisti sunek v hrbet, ki ti vsakič privabi nasmeh na obraz. A s pripombo. Ta motor zahteva malce več plina, zato morate biti precej pazljivi pri speljevanju, saj vam bo avtomobil grdo ugasnil, če boste le za malenkost spustili vrtljaje pod oznako 1.800 na merilniku vrtljajev.





»Manjka malce popra ali čilija, ki v ustih še dolgo pusti okus po dobro začinjeni okusni hrani.«

V uredništvu se je to zgodilo marsikateremu vozniku, zato nam nikar ne pripisujte le slabega dneva. Dokler ne zaduha turbopuhalo in se lahko zanesemo le na dizelsko tehnologijo, boste razočarani, saj je takrat motor izrazito ... nedelujoč, slabokrven. To se še najbolj občuti takrat, ko polno pospešujete iz majhne hitrosti v recimo tretji prestavi, ko bi motor najprej

najraje ugasnil, pri slabih dveh tisočakah na merilniku vrtljajev pa boste na spolzkem asfaltu nato pustili črni črti, saj pogonskih zimskih gum ne kroti sicer za družinsko vožnjo zelo priporočljiv stabilnostni sistem ESP. Čeprav smo bili s športnostjo motorja zadovoljni, pa smo pogrešali nižje sedenje (čeprav je voznikov sedež nastavljen tudi po višini, je bolj namenjen voznikom nižje kot pa višje rasti), predvsem pa več drznosti pri opremi. Če mislite, da vas oprema Sport razvaja z dodatki, ki poudarjajo sicer zelo uspešno nastopanje s Focusi WRC na SP v reliju, se krepko motite. Volan je sicer trikraki, sedeži le malce nakazujejo na bočne opore in aluminij se blešči le na sredini gum. Zakaj niso pri Fordu malce bolj izvirni, manj sramežljivi

Ford Focus 1.8 TDCi Sport

Cena osnovnega modela:	17.836 evrov
Cena testnega vozila:	19.532 evrov

NAŠE MERITVE

(T=10 °C / p= 1025 mbar / rel. vl.: 58 % /Starje km števec: 2174 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	11,8 s
402 m z mesta:	18,1 s (123 km/h)
1000 m z mesta:	33,1 s (158 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	8,6 s
80-120 km/h (V.):	11,4 s

NAJVEČJA HITROST

193 km/h
(V. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 37,4 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - 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 V (Pirelli P7).

Mase: prazno vozilo 1.431 kg - dovoljena skupna masa 1905 kg.

Mere: dolžina 4.488 mm - širina 1.840 mm - višina 1.497 mm - prtljažnik 385-1.245 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 193 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,9 s - poraba goriva (ECE) 6,8/4,4/5,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ poskočnost motorja pri višjih vrtljajih
- ▲ menjalnik
- ▲ kakovost izdelave
- ▲ poraba goriva

- ▼ hrup motorja pri manjši hitrosti
- ▼ delovanje motorja v nizkih vrtljajih (brez pomoči turbopuhala)
- ▼ nima ESP-ja
- ▼ visoko sedenje
- ▼ oprema Sport

Končna ocena

Morda je pri Focusu čudno le to, da lahko o športnosti govorimo le pri podvožju, vodljivosti in deloma celo pri turbodizelskem motorju. Pri opremi smo pogrešali več drznosti!

glede dinamičnejše opreme, ne vemo, zato pa lahko mirne vesti zapišemo, da imajo sedeži premalo bočnih opor in da v notranjosti ne boste imeli občutka, da ste pri nakupu odklikali bolj športno opremo. Le podvožje je trše (in glasnejše čez luknje), kar skupaj z dobrim volanskim sistemom in odličnim menjalnikom malce popravi sicer medel vtis.

V testnem Focusu smo pogrešali ščepec nečesa, kar naredi življenje prijetnejše, bolj razgibano. Če smo že začeli s kuhanjem, bi lahko rekli, da manjka malce popra ali čilija, ki v ustih še dolgo pusti okus po dobro začinjeni okusni hrani. Za dobro jed namreč niso pomembne le glavne sestavine, ampak tudi začimbe, mar ne? ■

