

# Udobje hitrosti

besedilo: Aljoša Mrak • foto: Saša Kapetanovič



Bi verjeli, če bi vam nekoč rekli, da pri turbodizelskem avtomobilu hvalimo hitrost in da z njo še povečamo udobje? Verjetno ne.

► Powershift je Fordov odgovor na trenutno modno muho, imenovano menjalnik z dvema sklopama. Za nevedne: to je robotizirani menjalnik, ki zagotavlja zelo hitro in s tem udobno 'samodejno' prestavljanje, hkrati pa omogoča tudi sekvenčni način pretikanja. Kot Volkswagnovn DSG, če še niste razumeli.

Če primerjamo oba (ha, to mu ne uide, saj je postal DSG tako rekoč standard), Powershiftu morda manjka nekaj ostrine, da ne rečemo športne note, je pa neprimerno hitrejši kot klasičen 4-stopenjski samodejni menjalnik. Fordov najbolje deluje pri polnem plinu, kadar pa voznik ne ve, ali bi pritiskal na plin ali zavoro, ga lahko tudi zmedemo, in takrat neprijetno zaniha živo vsebino. Dirkači radi pohvalimo tudi shemo prestavljanja sekvenčnega načina, saj je za pretikanje v nižje prestave treba potiskati prestavno ročico proti armaturni plošči, za pretikanje v višjo prestavo pa jo povleči k sebi. Mikko Hirvonen bi se skratka počutil domače v tem Focusu.

Kombinacija dvolitrskega turbodizla s 100 kilovati, menjalnik Powershift in oprema Ghia so zmagovalna kombinacija, čeprav še zdaleč ne idealna. Motor kaže veselje do vrtenja (za turbodizla, seveda), a je tudi rahlo hrupen pri mrzlem zagonu in vožnji pri večjih hitrostih (avtocesta), menjalnik preveč okleva pri vklopu vzratne prestave, najprestižnejša oprema Ghia nima dnevnih luči, pametni ključ pa ukazuje le zagonu (ne pa tudi osrednji ključavnici). Z varnostnega stališča je Focus povsem dorasel tekmečem, saj ima serijsko šest varnostnih blazin, ESP in tempomat, povsem nerazumljivo pa je, da lahko avtomobil 'ugasnete' (izklopite delova-



nje motorja) kar med vožnjo. Prav ste prebrali; če je sovoznik malce neroden, lahko po pomoči pritisne zagonski gumb (ki je nerodno nameščen na sredinski konzoli za prestavno ročico in s tem nevarno blizu sopotnika) in avtomobil obmolkne. Neprijetno in nevarno, skratka! Pohvalimo lahko še usnjen volanski obroč, usnjeno prevleko na sedežih in celo na vratih, na neugledno in celo motečo plastično prestavno ročico pa so očitno pozabili.

Čeprav naj bi turbodizel in menjalnik Powershift poskrbela za varčnost in udob-

je, pa imata rada tudi ovinkasto cesto. Predvidljivo podvozje in odlična vodljivost bosta pripomogla, da boste menjalniku odpustili tudi nekaj oklevanja pri res hitrem prestavljanju, ko vam ne bo zmožol več slediti. ◀◀

## Ford Focus 2.0 TDCi (100 kW) DPF Powershift Ghia

Cena osnovnega modela: 22.580 EUR  
Cena testnega vozila: 27.855 EUR

**NAŠE MERITVE**  
T = 11 °C / p = 990 mbar / rel. vl. = 59 % / Stanje kilometrskega števca: 23.005 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 9,9 s  
402 m z mesta: 17,1 s (133 km/h)

**PROŽNOST**  
Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.  
**NAJVEČJA HITROST** 200 km/h (VI. prestava)

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 45,6 m (AM meja 40 m)

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje 8,8 l/100 km

**TEHNIČNI PODATKI**  
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm<sup>3</sup>  
- največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - največji navor 320 Nm pri 2.000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski robotizirani menjalnik - gume 205/50 R 17 V (Goodyear Ultragrip Performance M+S).  
Masa: prazno vozilo 1.345 kg - dovoljena skupna masa 1.995 kg.  
Mere: dolžina 4.335 mm - širina 1.840 mm - višina 1.500 mm - prtljajnik 395-1.260 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 200 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,6 s - poraba goriva [ECE] 7,8/4,7/5,8 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 154 g/km.

**HVALIMO IN GRAJAMO**  
▲ hitrost in uglajenost delovanja menjalnika  
▲ dirkaška shema sekvenčnega pretikanja  
▲ vodljivost  
▲ opremljenost

▼ nima dnevnih luči  
▼ hrup motorja zjutraj in na avtocesti  
▼ plastična prestavno ročica  
▼ avtomobil lahko ugasneš med vožnjo  
▼ pametni ključ le za zagon, ne pa za ključavnico

## Končna ocena

Menjalnik z dvema sklopama Powershift je hiter in udoben, zato ga toplo svetujemo. Focus z opremo Ghia pa ima nekatere pomanjkljivosti, ki so resnično nepotrebne, čeprav v osnovi ostaja dober avtomobil. Sploh z dvolitrskim 100-kilovratnim turbodizlom.