



Zgodovina

Nekje v zgodnjih devetdesetih smo pri Avto magazinu preizkušali nekega Forda Escorta z 1,8-litrskim, takrat jasno 'klasičnim' turbodizlom. Ha, kar malce športen hoče biti tale turbodizel v nosu, smo ugotavljali.

Do danes so se seveda kriteriji pošteno dvignili in ta isti Escort bi bil - v primerjavi s tokratnim Focusom - malodane smešen. Ostaja pa ista misel: Ford, razen s posamičnimi različicami, ne slovi kot izdelovalec izključno športnih avtomobilov, Focus z našega testa pa to v nekem smislu vseeno je, in to celo v tolikšni meri, da ostaja med mnogimi testnimi avtomobili v spominu. Tista prava športnost sledi iz občutkov, ki jih daje tehnika. V tem Fordi vse od predstavi-

besedilo: **Vinko Kernc** • foto: **Aleš Pavletič**

se ponavlja



tve prvega Mondea vozijo v prvih vrstah. Tudi tokrat. Zakaj torej smemo trditi, da je takšen Focus, čeprav turbodizelski, športen? Ker ima odlični volan. Mehanizem je izjemno natančen in neposreden, kar pomeni, da se ga bo razveselil vsak ljubitelj vožnje na nož. V preprostem besednjaku to pomeni, da z le malo zasuka (manj od povprečja v razredu) avtomobil znatno zavije in da se tudi najmanjši zasuk volanskega obroča pozna pri gibanju vozila. Kdor izmed treh programov ojačenja

volanskega serva (nastavlja se v meniju, nastavev pa ostane tudi po ponovnem zagonu motorja) izbere športno nastavev, bo deležen še togega serva, se pravi veliko sile za malo zasuka, kar dodatno pripomore k dobremu športnemu občutku.

Ker ima zelo dobro podvozje. Sukanje volana se odraža kot sledenje koles temu ukazu, kar se sicer sliši smešno, je pa v praksi med avtomobili precej odstopanj, vse do znatnih (in hitrih) bočnih zdrsov koles takrat, ko

si voznik tega ne želi. Focus je drugačen: pohvali se z odličnim, predvidljivim občutkom vodenja skozi ovinke. Pa še neudoben ni zaradi tega.

Ker ima odlične gibe prestavne ročice. Morda celo najboljše v razredu. Roka mora biti odločna, je pa povratna informacija vrhunska.

Ker ima zelo odzivno stopalko plina - nič 'praznega' giba, takojšen odziv motorja.

Ker ima zelo živahen, poskočen motor.

V spodnjem in srednjem področju vrtljajev.

Potem sicer živahnost umira (čeprav ni zaznati posebnega upora motorja, ko ga voznik vse do pete prestave priganja do rdečega polja pri 4.500 vrtljajih v minuti), ampak šest prestav menjalnika zadostuje, da se voznik poigrava z odličnim navorom v spodnjih vrtljajih in tako izkoristi vse športne ambicije motorja.

In ne nazadnje - ker si pusti izključiti stabilizacijski ESP, pa tudi če ostane vključen, se še vedno izkaže za zanesljivega, a ne 'zateženega', saj dopušča nekaj igranja z lego na cesti.

Drobni tisk? Umirjeni vozniki s takšnima volanom in stopalko plina ne bodo zadovoljni, saj terjata več zbranosti in manj odpuščata voznikove napake.

To je to. Obstajajo seveda tudi druge različice Focusa. In zelo podobno je bilo z Escortom. Toliko o zgodovini. ◀◀

Ford Focus 2.0 TDCi (100 kW) Titanium

Cena osnovnega modela: 19.670 EUR
Cena testnega vozila: 21.745 EUR

NAŠE MERITVE
T = 27 °C / p = 1.275 mbar / rel. vl. = 22 % / Stanje kilometrskega števca: 7.554 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,8 s
402 m z mesta:	17,1 s (133 km/h)
1.000 m z mesta:	32,2 s (173 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,4 s / 12,8 s
80-120 km/h (V./VI.):	8,9 s / 11,8 s

NAJVEČJA HITROST
203 km/h (VI. prestava)

ZAVORNA POT
od 100 km/h: 37,3 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA
skupno testno povprečje 9,7 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - gibna prostornina 1.997 cm³ - 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 ročni menjalnik - gume 225/40 R 17 W (Continental SportContact2).
Masa: prazno vozilo 1.300 kg - dovoljena skupna masa 1.950 kg.
Mere: dolžina 4.337 mm - širina 1.839 mm - višina 1.487 mm - prtjajžnik 396-1.247 l - posoda za gorivo 55 l.
Zmogljivosti: največja hitrost 209 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,5 s - poraba goriva (ECE) 7,2/4,6/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ vodenje menjalnika
- ▲ volan, podvozje
- ▲ odzivnost stopalke plina
- ▲ nerestriktiven ESP
- ▲ motorni navor
- ▲ notranja osvetlitev
- ▲ avdiosistem (Sony)

- ▼ nastavev mehanike ni na ljubo umirjenim voznikom
- ▼ gume hitro 'splavajo'
- ▼ previsoko sedenje, preveč oddaljen volanski obroč (z izjemo armaturne plošče) dolgočasen videz notranjosti
- ▼ malo uporabnih notranjih predalov
- ▼ izklop sistema ESP v meniju
- ▼ ni (učinkovitega) mesta za majhno plastenko
- ▼ oblika armaturne plošče
- ▼ nima tempomata

Končna ocena

V nekaterih elementih tega Focusa je športnost izražena v tolikšni meri, da utegne motiti povprečnega voznika. Treba je preizkusiti, da bi to ugotovili. Sicer pa je tudi tale Focus zelo dober paket tehnike in avtomobila nasploh.

