

besedilo: Vinko Kernc • foto: Aleš Pavletič

Ford Focus 2.0 TDCi Titanium | Kratek test



Za zahtevne voznike

Če med številnimi različicami Focusa poiščete dražje, je med njimi tudi takšen: zmogljiv in dobro opremljen. Ampak tudi če odštejete ceno - ni za vsakogar.

Na osnovo, ki se ji reče Ford Focus, so v Kölnu pripeli zmogljiv turbodizel in vse skupaj bogato opremili. Sliši se privlačno; zunanji ogledali zlaga električna, vse šipe imajo v obe smeri samodejni (seveda električni) pomik, voznikov sedež je električno nastavljiv, Sonyjev avdiosistem z izmenjevalnikom ceđejev (6) je zelo dober, klimatska naprava je samodejna in vzdolžno deljiva, sovoznikov predal na armaturni plošči je hlajen, na volanskem obroču in prestavni ročici je usnje, nekaj mehanike (servovolan!) zmore delovati tudi v bolj športnem programu, prednja šipa je električno ogrevana (kar pri Fordih poznamo že dolgo, a je to še vedno izjema v svetu avtomobilizma), žarometi sledijo v ovinek in notranjost se res zdi prestižna.

Tudi motorne zmogljivosti so prepričljive, še zlasti v razmerju s težo avtomobila. Toda prav velike zmogljivosti terjajo nekaj davka: tik nad prostim tekom motorju rahlo zmanjka sape, zaradi česar je speljevanje na trenutke neprijetno (speljevanje v klanec), poleg tega zmogljivosti v določenih trenutkih narastejo skokovito, skoraj brutalno. Za slednje odgovornost prevzema dobro zaznavno trenutno povečanje nadtlaka v puhalu (overboost), kar je po eni strani dobrodošlo, saj dovoljuje bliskovita prehitavanja brez prestavljanja nav-

zdol, a je lahko tudi neprijetno, dokler se voznik tega ne navadi. Zanimivo pa je, da se motor na primer v četrti prestavi zlahka zavrti 'le' do 3800 vrtljajev v minuti in komaj do nekaj prek 4000, čeprav rdeče polje na merilniku vrtljajev obljublja vrtenje do 4500 vrtljajev v minuti. Takšen, izrazito športen značaj motorja v srednjem območju vrtljajev zahteva večšega in športne vožnje željnega voznika, ki zna krotiti njegovo nemirnost. Že tradicionalno zelo dober menjalnik je takšni vožnji pisan na kožo.

Focus pa ne glede na motor še vedno pričuje z občutkom prostornosti in še zlasti takšen, petvratni, meri na družine. V njem se dobro sedi (no, morda bi se lahko volanski obroč spustil še kak centimeter niže), preglednost naokrog je (vključno v zunanji ogledali) zelo dobra in merilniki so čedni in pregledni. Tako kot pri večjem Mondeu pa znotraj bega mešanje več oblikovnih slogov (krog, ovali, pravokotniki) na armaturni plošči (vključno z volanskim obročem), pogrešali smo uporabnejša odlagalna mesta in potovalni računalnik je tudi v tem Fordu neprijazen za uporabo.

Cena in dokaj zahteven motor pa sta tista dejavnika, ki ožita krog potencialnih kupcev. Tako kot motor morajo biti tudi ti zahtevni - in seveda ljubitelji vožnje. Le v tem primeru bo tak Focus v pravih rokah. ■

Ford Focus 2.0 TDCi Titanium

Cena osnovnega modela:	5.297.000 SIT
Cena testnega vozila:	6.045.000 SIT

NAŠE MERITVE

(T=16 °C / p=1025 mbar / rel. vl.: 59 % / Stanje km števec: 13641 km)

POSPEŠKI

0-100 km/h:	9,3 s
402 m z mesta:	16,8 s (136 km/h)
1000 m z mesta:	30,6 s (170 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV./V.):	7,0/17,7 s
80-120 km/h (V./VI.):	9,4/14,3 s

NAJVEČJA HITROST

196 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

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

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 9,5 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski z neposrednim vbrizgom - gibna prostornina 1997 cm³ - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4000/min - največji navor 320 Nm pri 2000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/50 R 17 W (Continental ContiSportContact).

Mase: prazno vozilo 1300 kg - dovoljena skupna masa 1850 kg.

Mere: dolžina 4340 mm - širina 1840 mm - višina 1490 mm - prtijažnik 385-1245 l - posoda za gorivo 55 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 203 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,3 s - poraba goriva (ECE) 7,4/4,6/5,6 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ oprema
- ▲ notranja prostornost
- ▲ zmogljivosti motorja
- ▲ menjalnik
- ▲ zunanji ogledali

- ▼ neprijazen motor
- ▼ slaba odlagalna mesta
- ▼ notranji oblikovalski slog
- ▼ nerodna ročaja za zapiranje petih vrat
- ▼ potovalni računalnik

Končna ocena

Motor in oprema narekujejo ceno, ta pa določa kupca. Motor je na trenutke preveč agresiven, da bi lahko takšnega Focusa uvrstili med značilne družinske avtomobile.