

Mnogoserijski eksot

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

Tale kupe-kabriolet je na naših cestah tako redek gost, da človek komaj verjame, da je del Focusove družine in plod (po zadnjih podatkih) četrtega največjega proizvajalca vozil na svetu. Ta redkost pa ne spremeni dejstva, da ima FF CC hudo konkurenco.



| Ford Focus Coupe Cabriolet 2.0 TDCi (100 kW) DPF Titanium

» Res je huda, le preštejte jih: brezstrešna različica Peugeota 308, Renaulta Megana, Opla Astre pa Volkswagnov Eos, če omenimo le tiste, ki nam padejo na pamet v sekundi in pol pa mersko ustrezajo Fordovemu kupe-kabrioletu. Njegov platformski brat je Volvo C70, ki pa je precej dražji, a z enako medosno razdaljo 2.640 milimetrov in nekoliko večjo skupno dolžino. Ford Focus Coupe Cabriolet je v družini primerljivih med najdaljšimi, tudi zaradi strehe, ki ni tri-ali večdelna kot pri konkurentih, ampak le dvodelna. Več pomeni kompaktnost, saj se več delov zloži v manjši prostor. Focusova streha tako zahteva daljši prtljažni prostor, ki pa ima več plati. Po manj lepi strani je zadek zelo dooolg, kar nekoliko pokvari videz posebej z razpeto streho (zadek je daljši od prednjega dela) in povzroča preglavice z nepreglednostjo te dolge ritke. Priporočamo nakup parkirnih tipal (370 evrov), saj je zadnja stvar, ki si jo pri kupe-kabrioletu želite, trk z zadnjim delom, ki lahko poškoduje (v zadek zloženo) streho in njen mehanizem. Dolg prtljažnik je prinesel tudi velika vrata prtljažnika, ki jih pomagata dvigovati dva blažilnika, pri njihovem zapiranju pa ni potrebno skoraj nič sile, saj jih v zadnjem delu zapirajoče poti avtomobil 'posrka' vase. Pametna rešitev, brez katere bi bilo verjetno kar nekaj skrivljenih pokrovov. Še najboljša stran prtljažnika pa je njegova prostornost: od 248 do 534 litrov je zelo veliko za takšnega CC. Veliko 'požrešnost' prtljažnika potrjujejo tudi naši testni kovčki, ki so šli, ko v njem ni bilo strehe, vanj prav vsi! S FF CC-jem greste brez večjih težav na dopust, paziti je treba le, koga boste vzeli s seboj. Pri tem mislimo predvsem na razočaranje nad skromno prostornostjo zadnjih dveh sedežev glede na skupno dolžino avta. Če bosta spredaj dolgina, pozabite na njuno uporabnost. Če je ob dveh povprečno raslih na prednjih sedežih streha nad glavami zadnjih (recimo zgodnje pubertetniških) potnikov dokaj blizu, je malo tudi kolenskega prostora. No, vsaj prednja sedeža se po umiku za (nekoliko gimnastični) dostop do zadnjih lepo vrnete v svoj položaj.

Zadnja sedeža postaneta neuporabna ob uporabi zaščitne mreže, ki v Coupe Cabrioletu ni serijska, ampak je treba zanjo doplačati 280 evrov. Ta zaščita je najuporabnejša med vožnjo zgoraj brez na avtocesti, na mestnih popotovanjih ob dvignjenih stranski šipah pa ne vzbuja, če odmislite šum vetra in v primeru testnega glasnejši turbodizelski motor, pretiranega kabrioletskega vzdušja. Premalo vetra! Kot bi sedel v klasičnem Focusu z odprtim strešnim oknom ... No, če želite, gresta veter in Focus takole z roko v roki: če ste manjši od 180 centimetrov, boste zaradi zelo velikega okvirja prednje šipe (ob odprti strehi proti sedežema potegnjeni rob kar vabi, da se sreča z neprevidno glavo) ob dvignjenih šipah in uporabi vetrne mreže nežno božanje vetra začutili šele na avtocestnih hitrostih. Pred takšno vožnjo 'zgoraj brez' greste brez večje bojazni k frizerju. Brez vetrne zaščite in šip pa je zgodba drugačna, bolj vetrnjaška. Prepil je tako povsem odvisen od 'nastavitve'. Streha se zлага in razteza s pritiskom na gumb: tega je treba ves čas 29 sekund

trajajočega postopka držati, kadarkoli pa si lahko tudi premislite in streho 'obrnite' v drugo smer. Hmm, 29 sekund? Če pozirate pred lokalom, je prepolovljena minuta kar prekratka, ko pa vam grozi raztrgan oblak, je enaka doba prekleto dolga. Še omemba, da Focusa (še?) ni med tistimi, ki dovolijo premikanje strehe med vožnjo. Čeprav je Focus CC v primerjavi s klasičnim Focusom ojačen, na pomanjkanje prave strehe opozori 'dihanje' pokrivala. Streha na neravninah ves čas rahlo 'poka', pri 130 km/h na uro pa

Iz oči v oči



Dušan Lukič

» Lepo je, če lahko primerjaš neposredna tekme. Srečo sem imel, da sem se v tega Focusa presedel tako rekoč naravnost in VW-jevega Eosa. In ugotovil, da ima Focus veliko večji prtljajnik (še posebej kadar je streha dvignjena, je povsem družinsko uporaben), manj prostora v kabini in več zračnega vrtnčenja v njej (ali okoli nje, ko je streha dvignjena), zato je Focus hrupnejši. A največji minus je ropotanje dizla v nosu, ki ga je treba nenehno poslušati. Če si že omislite takega Focusa (in pravzaprav ni nobenega resnega razloga proti), si ga omislite z bencincem, da s spuščeno streho ne boste sedeli v (dizelskem) hrupu in (dizelskem) smradu, ki ga boste povzročali sami. »



Matevž Korošec

» Prekrite ga s pregrinjalom in poskušajte ugotoviti, kaj je prednji in kaj zadnji del. Bodimo odkriti, o skladnosti oblike tega Forda bi lahko kakšno rekli. In o togosti karoserije tudi. Ampak dejstvo je, da ga imajo. CC-ja namreč. In najzvestejši Fordovi kupci ga bodo zagotovo veselili. »



postane zaznaven tudi šum vetra ob (sicer manjkajočih) B-stebričkih. Rešitev je na sredinski konzoli v dobrem Sonyjevem avtoradiu, ki ponuja tudi prostoročno telefoniranje (preverjeno dobro deluje tudi pri odprti strehi) in govorne ukaze (z glasom – sicer ne v slovenščini – lahko ukazujete tudi klimatski napravi, zunanemu avdioviru – če je priključen na avtoradio). Dobro ozvočenje ubije dve muhi na en mah: poleg skripanja strehe 'utiša' še sicer kultiviran, a v kabrioletu vendarle slišen zvok turbodizelskega motorja. Ostanimo še malo pri strehi. Pred prenovo, ki je tudi kupe-kabrioletu nadela nov obraz (sicer je oblika delo italijanskega studia Pininfarina), je imel Modri oval nekaj težav s tesnitvijo streh Focusov Coupe Cabriolet,

zato smo bili na tesnjenje pri testnem še posebej pozorni. Puščanja nismo zaznali, ne v dežju ne v avtopralnici.

Streha je celotni karoseriji sicer držala nekaj čvrstosti, a CC se med ovinki zanesljivo znajde. Pozna se, da ima CC trše vzmeti in po ST-ju povzetih nekaj nastavitev in delov, saj se karoserija zaznavneje športno stresa, a zaradi odličnih sedežev (ki omogočata do 20 milimetrov nižje sedenje kot v klasičnem Focusu) udobje nikakor ne trpi. Prav nasprotno, Fordov CC je lahko prav uživaški avtomobil.

Če bi se radi zabavali s hitro vožnjo (na stezi), lahko izklopite stabilizacijsko elektroniko, za kar je treba poseči v izbirnik potovalnega računalnika, kjer je mogoče izbirati tudi med nastavitvami volanskega serva (le da je za



I Ford Focus Coupe Cabriolet 2.0 TDCi (100 kW) DPF Titanium

to izbiro treba stati na mestu). Nekoliko zamudno. Halo, Ford, zakaj ni gumba za neposreden vklop oz. izklop ESP-ja? Mimogrede, FF CC je tudi brez elektronskega angela zelo predvidljiv. Dvolitrski turbodizel s 103 kilovati je odlična izbira za 'pokritega' Focusa, za kupe-kabrioletsko različico pa se nam zdi manj primerna predvsem zaradi zvoka, ki je vselej prisoten. Tudi v prostem teku in še zlasti med priganjanjem, ki se ga ta agregat resnično

ne brani in dovoli tudi vrtenje v rdeče polje ter pri prehodu v 'nevarno območje' z rdečo puščico vozniku svetuje, naj prestavi navzgor. Navora je dovolj, da lahko lenarite z odličnim ročnim menjalnikom (prestavna ročica je bila na testu nezmotljiva), ki ima šest stopenj in ob 2.200 vrtljajih pri avtocestnih 130 km/h v šesti prestavi omogoča razmeroma tiho in varčno vožnjo. Motor je pri življenju že okoli tisočaka, pri približno 1.500/min je pohvalno



“Kupejevska stran CC-ja z zvijanjem karoserije in 'ječanjem' strehe ponuja najmanj užitka.”

uporaben, zagrizeno pa poprime za delo nad dvema tisočakoma, kjer pa zvočna spremljava namigne, zakaj so bencinski motorji primernejši za kabriolette. Priporočamo, da pri dveh tisočakah tudi ne spustite volana.

V notranjosti, če odštejete drugačno zadnjo 'klop' s stenskima stikaloma za dvigovanje in spuščanje šip, ni večjih razlik v primerjavi s kombilimuzinskim, limuzinskim in kombijevskim Focusom. Za dober položaj za volanom skrbi ustrezna nastava-





Test

vljivost vseh 'vpletenih' (vozniški sedež je višinsko nastavljiv električno, volan gre v vse štiri pričakovane smeri), ergonomija je z vsemi gumbi, ki so postavljeni na prava mesta, zglledna, zmotijo le malenkosti, kot je nesamostojno vklapljanje/izklapljanje meglenk in neosvetljeni obvolanski gumbi za upravljanje tempomata in radia/telefona. Zaslončki so tudi v močnem soncu (odprta streha) solidno vidni, potovalni računalnik je dvosmerni in dovolj informativen, za udobje skrbi pasivni ključ (gumb za zagon motorja in odklepanje ter zaklepanje brez klasičnega ključa), na avtocestnih križarjenjih pomaga tempomat. CC je na voljo v dveh opre mah, Sport in Titanium. Že prva je bogata, druga pa med drugim serijsko doda dvopodroč-no klimatsko napravo, omogoči hlajenje sovoznikovega predala (edini, ki se pusti zakleniti), sedeže prevleče z usnjem, brisal-nikom doda tipalo za dež, prištee dnevine luči in tempomat ter ogreje sedeže. Zadnja potnika bosta pogrešala odlagalna mesta (zlasti za pločevinke), pri takšni barvni kom-binaciji notranjosti, kot jo je imel testni, je potrebna še posebna pozornost, saj se lahko hitro umaže, svetla stran svetlega dela pa je manjše segrevanje. Črno usnje se še zlasti ob odprti strehi zelo hitro segreje ... ❄️



Posebna ocena za kabriolete

Mehanizem strehe - kakovost [15]	12	V razrednem povprečju. Slabše kot EOS in blizu Astri TT.
Mehanizem strehe - hitrost [10]	7	Pol minute za striptiz ni dosežek, ki bi ga fordovci obehali na velik zvon.
Tesnjenje [15]	11	Voda nam na testu ni nikoli vdrla, je pa opazen trušč pri avtocestnih hitrostih.
Videz brez strehe [5]	4	Brez strehe je lepši kot z njo. Zagotovo.
Videz s streho [5]	2	Vprašanje, kateri del je daljši, prednji ali zadnji.
Imidž [10]	6	Najbolj je prvi generaciji škodil vpoklic. Lahko imidž popravi prenovljeni CC?

skupna ocena kabrioleta	42	Konkurenca v tem razredu kupe-kabrioletov je izredno huda. Fordovi navdušenci bodo s Focusom potolaženi, neobremenjenim s poreklom pa ne bo škodilo, če se tudi malo razgledajo drugod.
--------------------------------	-----------	---

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Tabela konkurence

MODEL	Ford Focus Coupe Cabriolet 2.0 TDCi Sport	Renault Megane Coupe-Cabriolet 1.9 dCi Dynamique	Volkswagen Eos 2.0 TDI (103 kW)	Opel Astra TwinTop 1.9 CDTi (110 kW) Enjoy
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.997	1.870	1.968	1.910
največja moč (kW/KM pri 1/min)	100/136 pri 4.000	96/130 pri 4.000	103/140 pri 4.200	110/150 pri 4.000
največji navor (Nm pri 1/min)	320 pri 2.000	300 pri 2.000	320 pri 1.750-2.500	320 pri 2.000-2.750
dolžina × širina × višina (mm)	4.509 × 1.834 × 1.456	4.335 × 1.775 × 1.405	4.476 × 1.791 × 1.443	4.476 × 1.759 × 1.411
največja hitrost (km/h)	205	203	206	213
pospešek 0-100 km/h (s)	10,3	9,6	10,3	10,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	7,7/4,9/5,9	7,3/4,8/5,7	7,4/4,8/5,8	7,6/5,1/6,0
cena osnovnega modela (evri)	29.340	24.550	27.865	26.650

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	370
Alarmna naprava	1.295
Vetna mreža	280
Atermično vetrobransko steklo	465
Tipala za pomoč pri parkiranju zadaj	370
Nadzor tlaka v gumah	740
Prostoročno telefoniranje	465
Prilagodljivi žarometi	650

Tehnični podatki

CENA: (Summit Motors, d. o. o.) 1.6 Sport: 25.100 EUR 2.0 TDCi Titanium: 32.370 EUR Testno vozilo: 37.005 EUR	Garancija: 2 leti splošne in mobilne garancije, 2 leti garancije na lak, 12 let garancije za prerjavenje.	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR): redni servisi, delo, material: 1.085 gorivo: 10.112 gume (1): 1.428 izguba vrednosti po 5 letih: 18.124 Skupaj: 38.694 Strošek za prevoženi km: 0,39 EUR/km
Moč: 100 kW (136 KM) Pospešek: 10,4 s Največja hitrost: 200 km/h Povpr. poraba: 8,0 l/100 km	Predvideni redni servisi: Servisni interval na 20.000 km.	obvezno zavarovanje (2): 2.625 kasko zavarovanje (2): 5.320 (1) - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

T = 26 °C / p = 1.010 mbar / rel. vl. = 22 % / Gume: Continental SportContact2 205/50/R 17 W / Stanje kilometrskega števca: 2.201 km

Vozne lastnosti	S
Pospeški	
0-100 km/h:	10,4
402 m z mesta:	17,5
	(131 km/h)
1.000 m z mesta:	31,7
	(166 km/h)

Prožnost	S
50-90 km/h (IV./V.):	8,4/15,3
80-120 km/h (V./VI.):	11,8/13,7

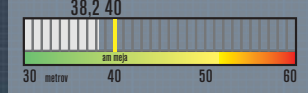
Največja hitrost	205 km/h
(V. in VI. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	7,6
največje povprečje	8,6
skupno testno povprečje	8,0



Trušč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V. VI.
50 km/h	58 58 56 55
90 km/h	62 60 58 58
130 km/h	70 68 68 67
Prosti tek	40

Zavorna pot	m
od 130 km/h:	64,4
od 100 km/h:	38,2
	(AM meja 40 m)



Napake med testom	
brez napak	

DIAGRAM MENJALNIKA:

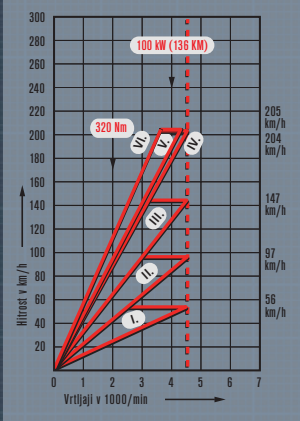
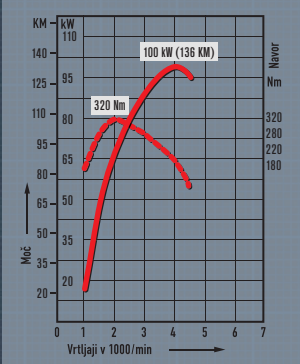


DIAGRAM MOTORJA:



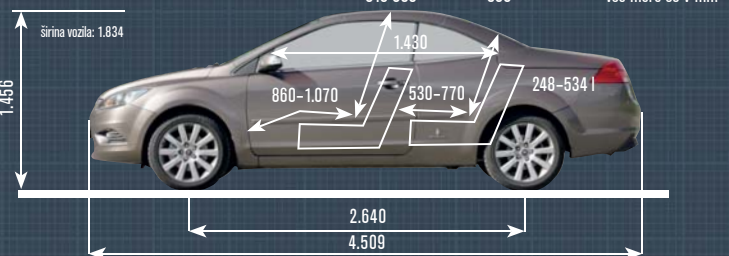
UŽITEK V VOŽNJI:

Motor preglasite z vetrom in dobrim Sonyjevim radiem pa boste uživali, ampak ne v hitri vožnji.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85 × 88 mm - gibna prostornina 1.997 cm³ - kompresija 18 : 1 - največja moč 100 kW (136 KM) pri 4.000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 11,7 m/s - specifična moč 50,1 kW/l (68,1 KM/l) - največji navor 320 Nm pri 2.000/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,23; II. 1,86; III. 1,24; IV. 0,89; V. 0,84; VI. 0,71; - diferencial 2,85 - platišča 7J × 17 - gume 205/50 R 17 W, kotalni obseg 1,92 m. **Voz in obese:** kupe kabriolet - 2 vrata, 4 sedeži - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežem) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 2,8 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.607 kg - dovoljena skupna masa 2.045 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 1.450 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: ni predvideno. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 205 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,3 s - poraba goriva (ECE) 7,7/4,9/5,9 l/100 km.

Mere:



Zunanje mere: Širina vozila 1.834 mm - kolotek spredaj 1.535 mm - zadaj 1.531 mm - rajdni krog 10,9 m. **Notranje mere:** Širina spredaj 1.540 mm, zadaj 1.300 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 55 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
Dvigljena streha: 1 × letalski kovček (36 l), 1 × kovček (85,5 l), 2 × kovček (68,5 l), 1 × nahrbtnik (20 l).
Spuščena streha: 1 × kovček (85,5 l), 1 × letalski kovček (36 l), 1 × nahrbtnik (20 l).

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - ABS - ESP - ISOFIX - servo volan - prilagodljiva žarometi - dvopodročna samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom in komandami na volanskem obroču - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov in sovoznikov sedež - meglenski spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost [15]	11	Kupe-kabriolet, ki verjetno najbolj deli mnenja na 'eleganten' in 'čuden'. Brez pripomb k izdelavi.
Notranjost [140]	121	Spredaj med prostornejšimi, zadaj bo zmanjkalo zraka pri glavah in kolienih. Prtljajnik v samem vrhu razreda.
Motor, menjalnik [40]	33	Čeprav TDCi ni med najglasnejšimi, v CC-ju ne more skriti svoje zasnove. Pohvala menjalniku.
Vozne lastnosti [95]	79	Tu pozabite na (fiksno) pokritega Focusa, saj mu Coupe Cabriolet ni dorašel, a je vseeno povzel nekaj odlik, med katerimi pa ni trdnosti.
Zmogljivosti [35]	27	Dovolj zmogljiv, da vas ne bodo imeli za malico.
Varnost [45]	38	Vse, kar od kabrioleta pričakujemo: zaščitni loki, štiri varnostne blazine ... ESP je v doplačilnem paketu.
Gospodarnost [50]	39	Zaradi porabe goriva ne boste obubožali, pri osnovni ceni ne damo roke v ogenj, da nekaj tekmecev ni cenejših. Dobra garancija, malo manj pa izguba vrednosti.
Skupaj	348	Verjetno se zanimате zanj, ker vam je v prvi vrsti predvsem všeč, zato kot ljubitelj Forda (v CC-jevem primeru predvsem notranjega oblikovanja in seveda tehnike) ne bi smeli prezreti. V nasprotnem primeru pa sta ga verjetno že preskočili?

OCENA avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ užitek v vožnji zgoraj brez
- ▲ učinkovitost vetrne zaščite
- ▲ menjalnik
- ▲ zmogljivosti motorja in poraba goriva
- ▲ prtljajnik
- ▲ položaj za volanom
- ▲ prostor spredaj
- ▲ prednja sedeža
- ▲ zanesljiva lega
- ▲ zapiranje prtljavnika
- ▲ radio
- ▼ bližina okvirja strehe (pri vstopanju)
- ▼ piš vetra pri večjih hitrostih
- ▼ hrup strehe med vožnjo po slabi cesti
- ▼ hrup motorja
- ▼ prostor na zadnji klopi
- ▼ premalo predalčkov za drobnarije (zadaj)
- ▼ nepreglednost zadnjega dela
- ▼ ESP ni serijski
- ▼ vetrna mreža ni serijska
- ▼ odpiranje pokrova motorja s ključem