

Brez skrbi

Ste pred dopustom vedno na trnih, kam s prtljago? Pravite, da bi bil bencinski motor, ki po možnosti ne bi bil pretirano požrešen, kar ustrezna izbira. Pri ne prevelikih zunanjih merah pa naj bi šlo vanj tudi čim več prtljage.



Že sama naziva mini in mali avtomobili vas opozarjata, da so v teh dveh avtomobilskih razredih avtomobili za dopustniška potovanja premajhni. Torej je treba iti po avtomobilski lestvici še višje, kar nas pripelje do nižjega srednjega razreda. Tam pa kmalu ugotovimo, da je nedavno Ford prenovil svojega zelo uspešnega Focusa. Ker pa je osnovni, kombilimuzinski Focus za dopustniška potovanja z družino še vedno malo majhen, se zdi prava izbira njegova kombijevska oziroma, kot ji pri Fordu pravijo, karavanska izvedba. Njena pglavitna prednost je seveda prostornost prtljažnika. Ta že v osnovi ponuja 520 litrov prostora za prtljago, pri čemer ga lahko s podiranjem naslona po tretjini deljive zadnje klopi razširite v izredno uporaben dober poldrugi kubičen meter prostornine (1580 l) s povsem ravnim dnom prtljažnika. Pri tem pa vse pohvale zasluži tudi obdelava prtljažnika. Obloge so prijetne na otip, nakladalni rob s 570 milimetri ni pretirano oddaljen od tal, zato nakladanje težjih kosov prtljage ni prenaporno, in tudi oblika prostora je zelo blizu uporabnega kvadra, v katerega le malo vdirata koloteka.

Ko smo tako izbrali znamko, model in njegovo karoserijsko izvedbo, se je treba odločiti še za njegovo motorizacijo. Naj-

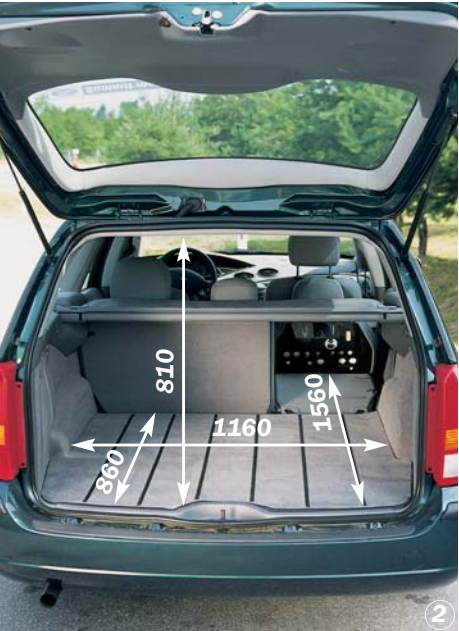
osnovnejši 1,4-litrski štirivaljnik utegne pod obremenitvijo polno naloženega Focusa poklekni, zato priporočamo prestop za stopnično višje, kar pri Focusu pomeni 1,6-litrski bencinski štirivaljnik, ki razvije 74 kilovatov oziroma 101 konjsko moč in 145 njutonmetrov največjega navora. Številke, ki nikakor niso dirkaške, toda dirkanja od družinsko usmerjenega Focusa Karavana tudi ne pričakujemo. Med umirjeno vožnjo se izkaže enakomernost razporeditve navora vse od prostega teka do 6750 vrtljajev ročične gredi, kjer nadaljnje pospeševanje motorja ustavi rahlo grob omejevalnik motornih vrtljajev. Ravno zaradi omejene zaloge navora se je smotno izogibati prehitevanju na klancih in tudi v vseh drugih primerih se je treba odločneje sprehoditi po prestavah petstopenjskega menjalnika navzdol in izkoristiti vso razpoložljivo moč motorja. Med naraščanjem vrtljajev je njegovo zvočno oznanjanje delovanja do približno 4000 vrt/min ušesom še zmerno prijetno, nad temi vrtljaji pa hrup preide območje ugodja in postane moteče glasno. Med omenjenim sprehajanjem skozi prestave menjalnika se boste razveselili še natančne in hitre prestavne ročice.

Na sami poti pa boste zagotovo zadovoljni tudi s podvozjem. To vam s čvrstost-



Majhno nagibanje v ovinkih je posledica čvrstega vzmetenja, ki pa je kljub temu uravnavno na udobje.

jo in brez pretiranega nagibanja avtomobila v ovinkih dovoljuje tudi športen način vožnje, pri čemer avtomobil dolgo sledi prednjemu kolesnemu paru. Prednji kolesi le ob resničnem pretiravanju ne moreta več držati nosa avtomobila v začrtani smeri (podkrmarjenje), zaradi česar prične ta siliti iz ovinka. Kljub zmožnosti nekoliko poskočnejšega preganjanja skozi ovinke pa



1. Priročnost v kabini izboljšuje tudi premičen pepelnik in veliko odlagalnih mest.
2. S podiranjem tretjinsko deljenega sedežnega naslonjala lahko povečate prtljažnik s 520 na 1580 litrov prostornine. Dno prtljažnika je pri tem vedno povsem ravno.
3. Osveženega Focusa boste na zunanajlažje prepoznali po prednjih žarometih z vgrajenim smernikom.

metrov (najmanjša poraba goriva na testu) in bo tudi ob nekoliko dinamičnejši vožnji ostala pri še vedno sprejemljivih 9 stokilometrskih litrih neosvinčenega bencina (povprečna poraba goriva na testu).

Kot smo že omenili, je Focusa doletela tudi majhna osvežitev. Ta je še najbolj opazna na zunanosti, kjer sta se prednja smernika preselila v žaromet, ki sta sedaj dobila dvojno optiko (ločena dolga in zasenčena luč). Drugih, s prostim očesom vidnih sprememb na površini ni zaznati, kar v grobem velja tudi za notranjost, kjer lahko tako zasledimo le nove barvne kombinacije, ki poživijo notranjost.

Po prenovi se je Focus oblikovno približal novemu Mondeu, na področju podvozja je že doslej blestel in tudi v notranjosti mu, razen nekaterih Fordovih iznajdb (stikalo za spiranje prednje in zadnje šip), ne pripisujemo resnejših pomanjkljivosti. Upošteva to in glede na konkurenco dokaj sprejemljivo vsoto denarja, ki jo morate vložiti v nakup osnovnega modela, predstavlja Fordov Focus Karavan z 1,6-litrskim motorjem dober in smotrni nakup, ki vam bo dobro služil za vožnjo na dopust. Predvsem pa boste tik pred odhodom brez skrbi, kam z vso prtljago.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in gib 79,0 × 81,4 mm - gibna prostornina 1596 cm³ - kompresija 11,0 : 1 - največja moč 74 kW (101 KM) pri 6000/min - največji navor 145 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,6 l - motorno olje 4,25 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,580; II. 1,926; III. 1,281; IV. 0,951; V. 0,756; vzvratna 3,620 - diferencial 4,060 - gume 185/65 R 14 H

Voz in obese: 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, prečna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4438 mm - širina 1699 mm - višina 1447 mm - medosna razdalja 2615 mm - kolotek spredaj 1494 mm - zadaj 1487 mm - rajdni krog 10,9 m - **notranje:** dolžina 1600 mm - širina 1410/1400 mm - višina 910-970/930 mm - vzdolžnica 870-1090/890-610 mm - prtljažnik (normno) 520-1580 l - posoda za gorivo 55 l

Mase: prazno vozilo 1118 kg - dovoljena skupna masa 1595 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 580 kg - dovoljena obremenitev strehe 75 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,3 s - poraba goriva (ECE) 9,3/5,5/6,9 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeski:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,6 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	8,6 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h:	13,1 s	50	47,0 km/h
0-120 km/h:	18,8 s	70	66,0 km/h
0-140 km/h:	27,2 s	90	85,7 km/h
1000 m z mesta:	34,5 s	100	96,0 km/h
	(151 km/h)	130	124,5 km/h

Največja hitrost: 182 km/h (V. prestava)	
Prožnost: 50-90 km/h (IV.): 14,3 s 80-120 km/h (V.): 22,3 s	
Zavorna pot: od 130 km/h: 70,4 m od 100 km/h: 41,4 m	
Poraba goriva: Testno povprečje 9,0 l/100 km Najmanjše povprečje 7,4 l/100 km	
Truš v notranjosti (dB): Prestava: III. IV. V. 50 km/h 58 56 56 90 km/h 66 63 62 130 km/h 72 68 68 Prosti tek 38	
Okoliščine meritev T = 22 °C p = 1017 mbar rel. vl. = 68 % Stanje kilometrskega števec: 5330 km Gume: Pirelli P6000	

Napake med testom:
- brez napak

KONČNA OCENA	
Focus z 1,6-litrsko motorizacijo je za družinska potovanja sprejemljivo zmogljiv. Da pa daljše poti ne bodo pretirano mučne, so pri Fordu poskrbeli z zelo dobrim kompromisom med udobjem in športnostjo podvozja. Hkrati je želel agregata dovolj majhna, da bodo lahko tudi nekoliko daljše poti redko prekinjene z zamudnimi postanki na bencinskih črpalkah. Dobra prilagodljivost prtljažnika uporabnih mer pa se enkrat potrdi dobro izbiro za kombijevsko različico.	
podvozje	obvolansko stikalo za spiranje prednje šipe
udobje	le povprečne zavore
prestavna ročica	glasen motor v višjih vrtljajih
velikost prtljažnika	
prilagodljivost prtljažnika	
ergonomija	
CENE (Summit Motors) SIT OSNOVNI MODEL: 3.236.012 TESTNO VOZILO: 3.624.707	