

Vodeni izSTrelek

Recept je preprost, a tudi tvegan: vzameš družinsko kombilimuzino spodnjega srednjega razreda, vanjo vržeš vsaj 200-'konjski', po možnosti turbomotor, malo dodelaš podvozje in menjalnik, jo pomočiš v živo barvo, nalepiš nekaj 'športnih' značk in, evo, športnik v malem.

Zakaj je recept tvegan? Ker je lahko rezultat tudi živčen, neudoben, nevodljiv avto, ki vozniku povzroča napade strahu, potnikom pa izpadanje plomb. Ali pa, po drugi strani, avto niti slučajno ni dovolj športen, da bi upravičil zveneč naziv, ki so mu ga nadeli, in ponavadi za lep čas pokoplje trud tistih, ki so ta naziv dolga leta spravljali na prepoznavno raven. GTI pri Golfu, recimo, do prihoda petice že dolgo ni več pomenil agilnega, športnega avtomobila, ki bi omogočal veliko vozniških užitek v vsakdanji uporabi, temveč le pretežke in kljub 'konjem' nezanimive avtomobile, ki si take oznake niso zaslužili.

Pri Fordu GTI-ja nimajo. Imajo pa (natančneje: imeli so) RS-a (ki izvira iz relija in je bolj dirkaške

kot vsakdanje smeri) in v zadnjih letih tudi malo bolj civilizirano oznako ST, ki naj bi pomenila ne le hitre, ampak tudi dovolj udobne in uporabne avtomobile. Si Focus to oznako zasluži?

Odgovor je, precej bolj kot pri 'le' 170-'konjskem' predhodniku, odločen da. Moči je dovolj (vam številka 225 zveni dovolj lepo?), udobja in vsakdanje uporabnosti tudi (z nekaj izjemami), podvozje pa je odličen kompromis med dobro lego na cesti in udobjem. A pojdemo po vrsti.

Focusa ST si lahko zaželite v beli, modri ali oranžni barvi. Bodimo natančni: na voljo so še srebrna, rdeča, siva in črna, a kdo bi si ga želel v takih barvah? Ah, ja, in izbirate lahko, kar je res pohvalno, med tri- in petvratno različico. Ford je ena od redkih znamk, ki ve, da je otroke težko

'nakladati' v trivratne avtomobile, in razume, da se družinski očetje (ali mame) morda le ne želijo odreči adrenalinu. Izbira je še posebej dobrodošla, ker je Focus sicer povsem dovolj velik za majhne družine in bo zlahka prenesel količino prtljage, ki jo takšne ponavadi tvorijo na počitnice - po drugi strani pa je dovolj majhen in praktičen za vsakdanjo, mestno uporabo. In da je trivratna različica na pogled toliko bolj športna od petvratne, da bi zadnje zato kupci zapostavljali, tudi ne drži.

In če sta zunanost (trivratnega) testnega Focusa zaznamovala predvsem divja kovinsko oranžna barva in napadalni prednji odbijač s spojlerjem (in na krilce nad zadnjimi vrati v kombinaciji z dvema izpuhoma tudi ne gre pozabiti), potem notranjost zaznamuje predvsem previsoko sedenje.

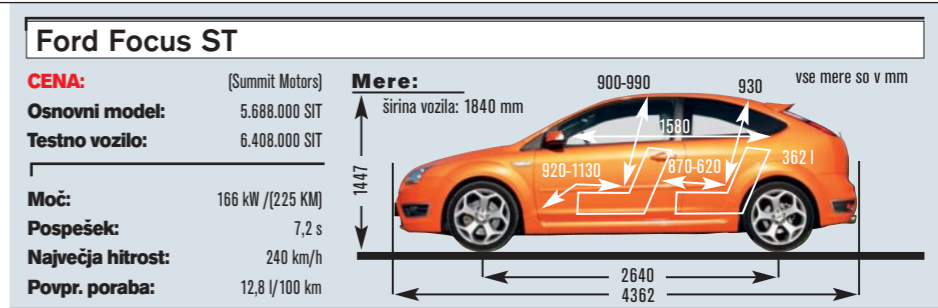


Ta lastnost je tudi največja napaka Focusa ST. Sedežem samim sicer ni mogoče očitati neudobnega sedenja, konec koncev nosijo oznako Recaro in jih lahko najdete tudi v (recimo) Audiju RS4, a voznikova zadnjica je preprosto predaleč od tal avtomobila, da bi bil občutek res športen. Zato se izza volana zdi, da se ST nagiba mnogo bolj, kot se v resnici, in zato ima voznik občutek, da sedi na in ne v avtomobilu. Zanimivo: če (ko) se tega neprijetnega občutka nekako navadiš, postane jasno, da je sedenje udobno, da so razdalje med stolkami, volanom in prestavno ročico odmerjene odlično in da sedeži dokaj dobro zadržujejo telo v ovinkih.

Ostanek notranjosti si zasluži dobre ocene: armaturna plošča je sicer dokaj klasična (le obrobe merilnikov in številke na njih dajo slutiti, za kakšen avto gre), a je primerno športen volanski obroč, pogled pa se bo verjetno najprej ustavil na treh merilnikih na vrhu sredinske konzole: temperatura in pritisk olja ter tlak polnjenja turbinskega polnilnika. Če k temu dodamo še strateško

»Vse skupaj daje z vsakim kilometrom večje veselje do vožnje.«





NAŠE MERITVE
 (T=12 °C / p= 1010 mbar / rel. vl.: 68 % / Gume: 225/40 R 18 W (Continental SportContact2) / Stanje km števca: 8544 km)

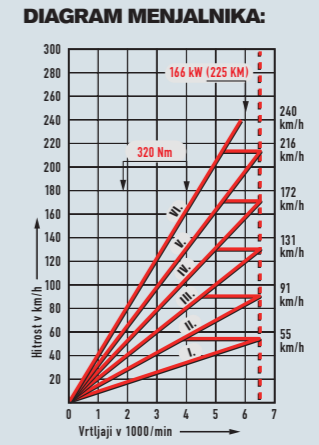
Vozne lastnosti

Pospeški s
 0-100 km/h: 7,2
 402 m z mesta: 15,1 (154 km/h)
 1000 m z mesta: 27,2 (197 km/h)

Prožnost s
 50-90 km/h (IV, V): 4,9/6,9
 80-120 km/h (V, VI): 6,6/8,4

Največja hitrost 240 km/h (VI, prestava)

Poraba goriva l/100 km
 najmanjše povprečje 10,2
 največje povprečje 24,6
 skupno testno povprečje 12,8



TEHNIČNI PODATKI

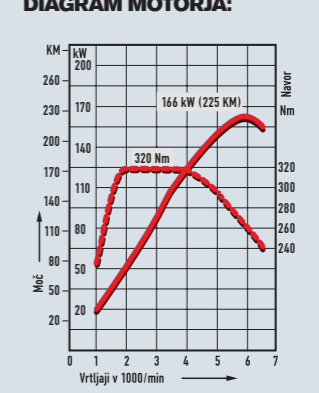
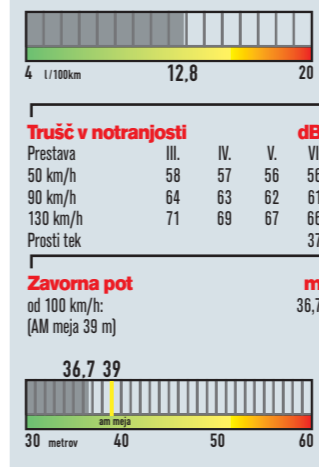
Motor: 5-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 2522 cm³ - največja moč 166 kW (225 KM) pri 6000/min - največji navor 320 Nm pri 1600-4000/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/40 R 18 W (Continental SportContact2).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj posamični obesi, po dve vodilni vodili, vzdolžni vodili, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni krog 11,7 m - posoda za gorivo 55 l.

Mase: prazno vozilo 1392 kg - dovoljena skupna masa 1860 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 241 km/h - pospešek 0-100 km/h 6,8 s - poraba goriva (ECE) 13,8/6,8/9,3 l/100 km.



UŽITEK V VOŽNJI:

Tule ni kaj dosti razlagati: kdor ne ve, zakaj si Focus ST zasluži čisto petico za užitek v vožnji, nas ostane pri dizelskih avtomatikih - ali pa pešači.

Napake med testom
 - brez napak

Ocena

Zunanost (15)	14	V oranžni barvi je Focus ST še posebej vpadljiv.
Notranost (140)	112	Prijetno, a s previsokim sedenjem in težim dostopom do zadnje klopi.
Motor, menjalnik (40)	39	Motor je izvrsten, gibi menjalnika pa bi bili lahko malo bolj 'čisti'.
Vozne lastnosti (95)	89	Podvozje je odlično, manjka le zapora diferenciala.
Zmogljivosti (35)	31	S tem Focusom se lahko spopadete s precej dražji avtomobili.
Varnost (45)	35	Varnostni dodatki so (in so na srečo izklopljivi), svoje naredijo tudi odlične zavore.
Gospodarnost (50)	36	Poraba goriva je še sprejemljiva, navduši precej nizka cena.
Skupaj	356	

OCENA avto magazini 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

- ▲ lega na cesti
- ▲ videz
- ▲ cena
- ▲ oprema
- ▲ zmogljivosti

- ▼ ni zapora diferenciala
- ▼ premajhna posoda za gorivo
- ▼ previsoko sedenje

nameščene napise ST in nekaj aluminijastih dodatkov, je težko prezreti, v kakšnem avtu sedite. Tudi potnik na desnem sedežu se, če zaupa vozniku, ne bo pritoževal, zadaj pa je (prostorsko), kakor pač je. Za otroke bo, odrasli bodo tam sedeli le ob sodelovanju tistih spredaj pa še splaziti tja se je (spet zaradi le po njih vrat na boku) pač malo težko. Ampak voznika vse to ne bo zanimalo, prav tako kot ga (dokler bo z gumami vse v redu) ne bo zanimalo dejstvo, da zelo uporaben prtlačnik ne skriva rezervne gume, temveč le (po naših izkušnjah) popolnoma neuporaben komplet za zasilno krpanje manjših lukenj v gumah.



Ne, voznika bo zanimalo, kaj je pod motornim pokrovom. In tam se skriva stari znanec, ki se je doslej že večkrat izkazal. Dvoipolitrski (v osnovi Volvov) petvaljni je brez težav, a z večjo turboluknjjo, proizvedel tudi že krepko več kot 225 'konjev', zato ni čudno, da jih iz sebe spravi brez omembe vrednih zamud, z zdravim, na dnu športno robotim brundanjem in na vrhu dirkaško renčečim tuljenjem (oboje spremlja bolj ali manj slišno švistenje turbine). Navora je več kot dovolj za lene, menjalnik pa je zlahka tekoč in natančen za tiste, ki jim delo s prestavno ročico ni odveč (in takih bo verjetno večina lastnikov Focusov ST). Vse skupaj daje z vsakim kilometrom večje veselje do vožnje (in hitrosti), edini minus pa je (seveda) poraba: pod 10 in je pol litrov tudi ob pazljivi nežnosti s stopalko za plin ni padla, res pa je, da tudi veliko nad 14 litrov ni zrasla (razen na stezi) - in slabih 13 litrov povprečja je tudi dovolj ugodna (glede na lastnosti in namembnost avtomobila) številka. V vsakdanji uporabi



»Izgube moči je zaradi manjkajoče zapore škoda tudi zato, ker je podvozje sicer vrhunsko.«

bo še kak liter manjša. Le posoda za gorivo je za tako porabo premajhna ...

Lepa lastnost motorja je še dejstvo, da moč narašča dovolj mehko, da je nezahteven tudi za vsakdanjo uporabo. ESP se vklopi le redko, športne voznike pa bo močno zmotilo dejstvo, da Focus ST nima diferencialne zapore. Tako se lahko notranje kolo med pospeševanjem iz ovinkov vse prepogosto zavrti v prazno - ali pa se mora voznik odpovedati večjemu delu tistega, kar je sposoben motor. Če je ovinek (vsaj) srednje hiter, je stvar bolj nadležna kot škodljiva, grobo pospeševanje iz počasnih ovinkov pa lahko hitro upepeli notranjo gumo - tisti za vami pa bodo izginili v oblaku dima. Atraktivno, neuporabno. Pri Fordu bodo morali resno razmisliti o takšni ali drugačni zapori.

Izgube moči je zaradi manjkajoče zapore škoda tudi zato, ker je podvozje sicer vrhunsko. Neravnine blaži (glede na siceršnjo športnost ST-ja) odlično, ob tem je nagibanja v ovinkih malo, predvsem pa razveseli dejstvo, da je lahko (razen v res počasnih ovinkih) ta Focus prijetno nevtralen ali celo rahlo prekmarnjen. Tako tudi prehitri vходи v ovinek, ko bi pri marsikaterem tekmeču drsenje nosu pomenilo precejšnje težave za voznika, ne povzročajo težav, saj se da z zadkom pomagati prednjim kolesom ob zavijanju. Odlično!

Seznam minusov je torej kratek (a ne nezamisljiv!), seznam plusov pa dolg - in povsem na koncu lahko dodamo še enega, velikega. Cena namreč - 5,6 milijona za tak avto ni veliko, prav nasprotno. Škoda, da je treba za to oranžno barvo doplačati skoraj 300 tisočakov. A naj vam namignem: tudi moder ali bel je lep ... ■