



Mehkih nog naokrog

Vsakič ko preizkusim vrhunski štirikolesni pogon v zmogljivem avtomobilu, dobim mehka kolena in tisti čudni občutek v glavi, podoben vrtočlavi. Ljubezen? Najbrž.

► In potem se je zgodilo, kot se za pravo ljubzensko zgodbo spodobi: s Focusom RS sva postala nerazdružljiva. Če vam to pove zapriseženi kolesar, ki večkrat zaide v gore in je v zadnjem času odkril še tek, potem vedite, da je bilo čustvo zelo intenzivno. Nekateri svojo ljubezen izkažejo z zarezovanjem srčka in začetnic imen v drevesno deblo, midva sva najino zvezo označila na asfaltno podlago. Večkrat.

Ljubezen je slepa, pravijo, zato me nikar ne povlecite za rokav, češ da je Focus RS moškega spola. Ne bodimo malenkostni, to je bila moja ljubica. In ljubljениm se marsikaj oprostí. Zato bi tista dva minuta, to sta visok položaj za volanom in

doseg, ki ob hitrejši vožnji ni nič večji kot 300 kilometrov, spregledal, kot bi Romeo svoji Juliji materino znamenje na licu. Polnost je zelo dolgočasna, pravijo.

Najin prvi sprehod sva opravila na avtocesti do dirkališča Raceland. Ob vključenem tempomatu je Focus RS pri 130 kilometrih na uro na potovalnem računalniku kazal trenutno porabo okoli devet litrov, igla na merilniku tlaka turbopuhala je mirovala. Motor je tiho brundal, podvozje pa je kljub bolj togemu delovanju vzmetenja in blaženja ponujalo še znosno udobje. Trije krogi na poligonu v bližini Krškega so dokazali, da je Focus RS narejen iz pravega testa. Zasedel je vrhunsko

drugo mesto na naši lestvici najbolj športnih avtomobilov, ki smo jih imeli čast preizkusiti, pred njim je bil le peresno lahki in s poldirkaškimi gumami opremljeni KTM X-Bow Clubsport. Focus je zlahka premagal BMW M3, Mitsubishija Lancerja devete in desete evolucije, Corvetto in razne AMG-je. V voznem programu Race Track je hiter kot sam hudič, toda, lahko ste uganili, nismo se mogli upreti niti programu Drift. Kaj pravite, da je Luka Marko Grošelj naš najboljši drifter? Ha, niste videli mene v modrem blisku. Šalo na stran, še nikoli ni bilo lažje driftati, če le upoštevate dve pravili: prvič, ne prehitro v ovinek, in drugič, plin do konca. Vse

drugo so že naredili v podjetju Ford Performance.

Bistvo novega Focusa RS je štirikolesni pogon, ki je poseben. Namesto dveh dodanih diferencialov za prenos navora do zadnjih koles in za prerezporeditev med zadnjima poskrbita dve sklopki. Ti delujeta s pomočjo številnih tipal, ki stokrat na sekundo preverjajo stanje ter tako zagotavljajo najboljšo rešitev za trakcijo. Ali pa najbolj zabavno vožnjo, če želite. Večina navora (70 odstotkov) gre lahko do zadnjih koles, vsako od njiju pa lahko sprejme do sto odstotkov navora v samo 0,06 sekunde. Kako je to videti izza volanskega obroča? Izberete lahko štiri različne vozne

programe: Normal, Sport, Race Track in Drift. Normal je hiter, Sport vsakodnevno uživaški (tudi zaradi izrazitejšega pokanja iz dveh izpušnih cevi, ki z zaključkom velikosti stisnjene moške pesti grozeče štrlita izpod obeh koncev zadka avtomobila), pri Race Tracku najprej ponudi trše podvozje, pri Driftu pa se prižge opozorilna lučka za nedelovanje stabilnostnega sistema ESP. Zanimivo, trše blaženje (za 40 odstotkov!) lahko med vožnjo tudi hipoma izklopíte z gumbom na vrhu leve obvolanske ročice, kar so inženirji razložili kot pomoč vozniku, ki bi hotel po hitrejši poti čez višji dirkaški robnik. Vrhunsko! Če pri tem štejemo še startni program in možnost prestavljanja v višje prestave brez popuščanja stopalke za plin, vedite, da smo se od dirkališča le stežka poslovili. Prvič se mi je zgodilo, da sem si sredi poletja neizmerno zaželel snega, saj mora biti Focus RS po snegu res vrhunski stroj za uživanje. Kaj stroj, ljubica!

Dokaz za to je vožnja po navadni cesti, ki te dobesedno zasvoji. Če poznate kakšen kočljiv ovinek, ki se mu zaradi spolzkega asfalta po navadi raje izognete, potem ga z RS-om poiščite in v njem uživajte, kot bi otroku ponudili peskovnik z igračami. Kar 19-palčne gume Michelin Pilot Super Sport velikosti 235/35 so vrhunske, čeprav imajo s 350 'konji' 2,3-litrskega prisilno polnjenega aluminijastega štirivaljnika ogromno dela. Za tiste, ki so pogosto na dirkališčih, ponujajo še Pilot Sport Cup 2. Skoraj prepričan sem, da bi Focus RS s temi gumami prišel na Racelandu celo na naše prvo mesto. Kot lahko dokupite te poldirkaške gume, si lahko omislite tudi školjkaste Recarove sedee, ki jih je testni avtomobil imel. Sedeži so seveda vrhunski, le da je takrat položaj za volanom precej visok (slišal sem, da so se nad tem novinarji malce pritožili že na mednarodni predstavitvi, Fordovci pa so obljubili, da bodo to v najkrajšem možnem času popravili), zato ne presene-

DIRKALIŠČE			
2. mesto	54,43 s		
1. KTM X-Bow Clubsport (PD)	53,35		
3. Renault Megane RS R26.R (PD)	55,34		
4. Nissan 370Z Black Edition (L)	56,10		
5. Mitsubishi Lancer Evolution X (L)	56,27		

Več na www.avto-magazin.si. Meritev je bila opravljena z merilno napravo Timemaster (www.kbros-elect.com).

* (L) letne, (Z) zimске gume, (PD) poldirkašne (semi slick)





ča, da se pri vsakem vstopu v notranjost nasadiš neposredno na trdo bočno oporo. Ah, sladke težave. V notranjosti je skoraj preveč podoben navadni petvrtni različici, čeprav se povsod bahajo napisi RS in modri šivi na zlahnejših materialih. Za sosedove mulce bo najpomembnejši merilnik hitrosti z napisom 300 kilometrov na uro, za voznika trije dodatni merilniki na vrhu sredinske konzole (temperatura olja, tlak turbopuhala in tlak olja), za ženo pa kamera za vzvratno vožnjo, gretje volanskega obroča, biksenonski žarometi, tempomat, dvodelna samodejna klimat-

ska naprava, prostoročni sistem za telefoniranje, navigacija, osempalčni za dotik občutljivi zaslon in celo sistem ugašanja motorja na kratkotrajnih postankih. Focus RS je dobro založen z opremo in z razmerno ugodno ceno, zato ne preseneča, da gre tudi pri nas v prodajo kot vroča zemljica. Prodajne številke sicer niso take, da bi ogrozil Clia na prvem mestu, a vendar deset prstov ni bilo dovolj že kmalu po prvih fotografijah! Da, prav ste slišali, nekateri so ga takoj vplačali. Ko sem ga priganjal do 5.900 vrtljajev, ko se na instrumentni plošči zasveti znak

RS v znak najidealnejšega prestavljanja, sicer pa se motor zlahka zavrti do 6.800 vrtljajev, užival v navoru (sunek v hrbet se začne že pri 1.700 vrtljajih) in vrhunskih zavorah znamke Brembo (z modrimi čeljustmi), sem premišljeval, kako temeljito so se pri podjetju Ford Performance lotili tega projekta. Nič, ampak res nič ni bilo prepuščeno naključju. Vsak del avtomobila so trikrat obrnili in pomislili, kako bi ga lahko izboljšali, hkrati pa seveda pazili, da cena ne bi šla v nebesa. Novinec je za šest odstotkov bolj aerodinamičen od prejšnjega RS-a (zdaj je količnik zračnega upora zgolj 0,355), čeprav velik zadnji spojler z napisom RS ni tam samo zaradi lepšega, z dodelanim servovolanom in krajšimi hodi prestavne ročice, z lažjimi materiali (zavore, platišča) in z vzvojno trdnostjo, ki je kar za 23 odstotkov boljša kot pri klasičnem Focusu. Ko potegnete črto pod številnimi dodelavami, je jasno,

zakaj je Focus RS tak, drugačen, toliko boljši. Kaj je najlepše? Ne le to, da boste na stezi med hitrejšimi in v mestu med glasnějšími, temveč tudi to, da avtomobil misli isto kot vi. Da zavijete in se pri tem ne mučite s podkrmljenjem, da aktivni štirikolesni pogon ravno toliko pomaga z rahlim zdrsavanjem zadka, da morate volanski obroč ob izhodu iz ovinka rahlo zaviti proti zunanji strani ovinka, pri čemer se počutite vsaj tako dober voznik kot najboljši relisti na svetu. Možnost driftnja je samo bonus, čeprav je treba še vedno upoštevati, da je Focus RS štirikolesno gnani avtomobil, ki starim Escortom z zadnjim pogonom v smislu kotov drsenja ne pride do kolen. Toda ko kontrolirano drsiš po cesti, medtem ko imaš občutek, da so drugi udeleženci na cesti parkirani, je dober obet za voznika s pospravljenim podstrešjem. In avtocesta: ko se dostavnik umakne na desni pas, je po nekaj sekundah še vedno pri Vrhniku, medtem ko Focus RS že maha Postojni. Namenoma pretiravam, a težko je opisati občutke, ki se ti pri vožnji zarijejo v vsako poro. Uf, spet je nekaj narobe z mojimi koleno. Sem mar še vedno tako zaljubljen? ❧



Ford Focus RS			
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*:		39.990 EUR	
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:		43.000 EUR	
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*:		43.000 EUR	
 triglav		ZAVAROVANJE AO:	1.099 EUR
		KASKO (+B,K), AO, AO+ :	2.237 EUR
NAŠE MERITVE			
Okoliščine meritev:			
T = 25 °C / p = 1.023 mbar / rel. vl. = 55 % / stanje kilometrskega števca: 5.397 km			
POSPESKI			
0-100 km/h:		5,4 s	
402 m z mesta:		13,5 s (169 km/h)	
PROŽNOST			
50-90 km/h (IV./V.):		4,7/7,1 s	
80-120 km/h (V./VI.):		5,6/7,4 s	
TRUŠČ V NOTRANJOSTI		dB	
Hitrost (km/h) 90		60	
ZAVORNA POT			
od 100 km/h:		34,1 m (AM meja 40 m)	
PORABA GORIVA			
skupno testno povprečje:		15,8 l/100 km	
normni krog:		7,9 l/100 km	
TEHNIČNI PODATKI			
Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 2.261 cm ³ - največja moč 257 kW (350 KM) pri 6.000/min - največji navor 440 (470) Nm pri 2.000-4.500/min			
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 235/35 R 19 Y (Michelin Pilot Super Sport)			
Masi: prazno vozilo 1.599 kg - dovoljena skupna masa 2.025 kg			
Mere: dolžina 4.390 mm - širina 1.823 mm - višina 1.472 mm - medosna razdalja 2.647 mm - prtljažnik 260-1.045 l - posoda za gorivo 51 l			
Zmožljivosti: največja hitrost 266 km/h - pospešek 0-100 km/h 4,7 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 7,7 l/100 km, izpust CO ₂ 175 g/km			
HVALIMO IN GRAJAMO			
 motor			
 štirikolesni pogon			
 menjalnik			
 podvozje			
 sedeži Recaro			
 zavore Brembo			
 previsok položaj za volanom			
 domet			
 da ni že moj			
Končna ocena			
Štirikolesni pogon je boljši kot pri Imprezi STi in povsem dorašel Mitsubishiju Lancerju EVO; žal VW Golfa R nisem vozil, sem pa bral od srečnejših kolegov, da ni tako uživaški. Verjamem.			

* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.