

FULL MOTION TEST: FORD FOCUS 1.6 SCTi ECOBOOST

HOT-HATCH



Nova, treća generacija Fordovog pulena u kompakt klasi predstavljena je pompozno širom svijeta, ali sa opravdanim razlogom: pored potpuno novog dizajna, skoro dijagonalno različitog od predhodnika, Ford je novog Focusa osavremenio čitavim nizom tehnoloških inovacija koje su u skladu sa trendovima razvoja

automobilske industrije. Prije svega uvedena je nova paleta benzinskih motora opremljenih turbo-kompresorskim jedinicama sa ciljem povećanja efikasnosti, odnosno snage uz smanjenje potrošnje goriva i zagađujućih emisija ispušnih gasova. Pored ovih potpuno novih motora, „osvježeni“ su i već postojeći atmosferski benzinski i turbodizelski motori. Ekipa Full Motiona, zahvaljujući kompaniji F-AC iz Sarajeva, dobila je na test upravo jednog ovakvog Ford Focusa sa novim 1,6-litrenim turbo-benzinskim motorom čija maksimalna snaga dostiže fantastičnih 134 kW (182 KS)! Uz ovako motorizovan Focus dolazi i adekvatni paket opreme „Titanium“ čiji naziv dovoljno govori o nivou instalirane opreme.

Novi Focus se dizajnom potpuno razlikuje od njegovih predhodnika, ali ujedno pokazuje neke nove smjernice dizajniranja Fordovih modela. Duga, široka i niska silueta, sa naglašenim bokovima i agresivnom maskom definitivno će plijeniti pažnju kuda god da prođe. „Lice“ Focusa je potpuno novo i djeluje predatorski bespoštedno – naročito ukoliko se nakratko ukaže u retrovizoru prije nego se nađete iza njega. Stražnji dio oba predhodnika je bio naročito prepoznatljiv po zadnjim svjetlosnim grupacijama koje su smještene u stražnje krovne stubove, što nije slučaj kod treće generacije – ovoga puta velike svjetlosne grupacije su spuštene na nivo bokova automobila, dok se kompletan stražnji dio završava aerodinamičnim formama. Hromirani dodaci i elegantni alu-naplaci promjera 17" sa 15 krakova dodatno su naglašavali dopadljiv i upadljiv dizajn novog Focusa.

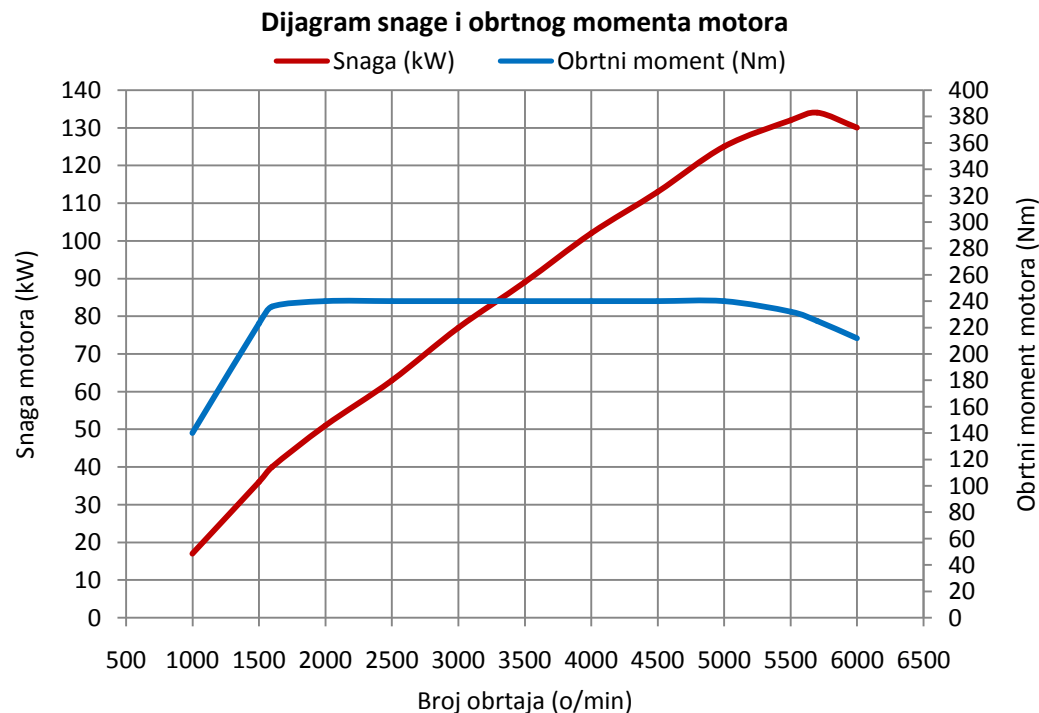


Enterijer novog Focusa kao da je svjetlosnim godinama daleko od predhodnika – djeluje potpuno futuristički ali ipak elegantno, uredno ergonomski prihvatljivo. Kvalitetni i ugodni materijali sa odličnom završnom obradom su raspoređeni po cijeloj putničkoj kabini a sve sa ciljem posebnog ugođaja i doživljaja sa svakom pređenim kilometrom provedenim u Focusu. Ponuda prostora je više nego zadovoljavajuća, s tim da osobe nadprosječne visine mogu osjetiti određeni nedostatak prostora za koljena na zadnjoj klupi, ali ovo je manje-više odlika svih vozila iz kompakt klase.



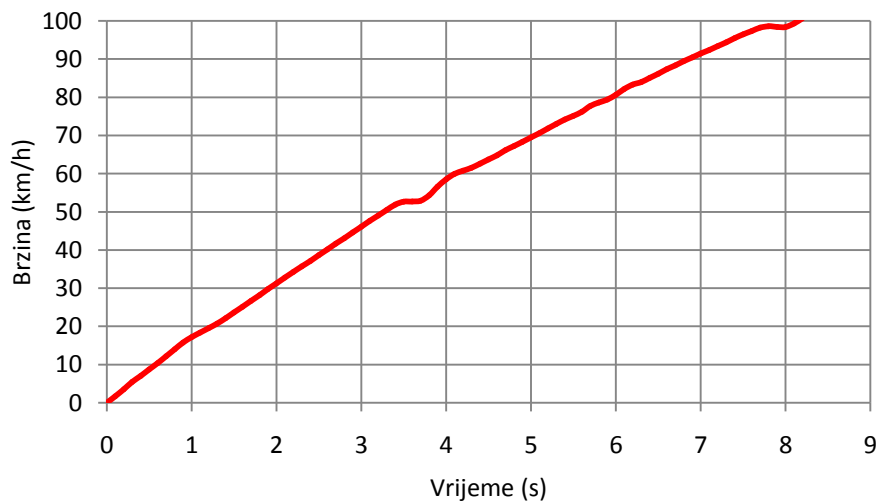
Da bi nabrojali šta je sve u sklopu serijske opreme u paketu „Titanium“ trebala bi nam posebna rubrika, naročito ako tome dodamo da je testni model bio opremljen i više od toga... S toga vam preporučujemo da posjetite zvaničnu stranicu ford.ba i pogledate našu foto-galeriju pa se uvjerite u istinitost ovih tvrdnji. Sve u svemu, testirani model Focusa do registracije košta 46.550 KM! Nije malo reklo bi se... Ovu novčanu vrijednost testirani Focus najvećim dijelom opravdava onim što slijedi u nastavku ovog testa - dinamična protuvrijednost!!!

Namjerno nismo mnogo „dočaravali“ dizajn – to će te ionako da prostudirate na fotografijama; na ovom testu su nas najviše interesovale dinamičke karakteristike s obzirom na vrlo zvučne podatke: 1.6 turbo i 182 KS!!! Focusovo srce je sačinjavao 4-cilindrični motor radne zapremine 1596 cm^3 osnažen sa Borg Warner turbo-kompresorom male inercije koji maksimalnu snagu od 134 kW (182 KS) dostiže pri 5700 o/min a najveći obrtni moment od 240 Nm je na raspolaganju od 1600 do 5000 o/min. U slučaju ekstremno naglog ubrzavanja zahvaljujući „overboost“ funkciji, kojom upravlja centralna upravljačka jedinica motora, motor ostvaruje dodatnih 30 Nm u rasponu 1900 – 4000 o/min (ukupno 270 Nm)!

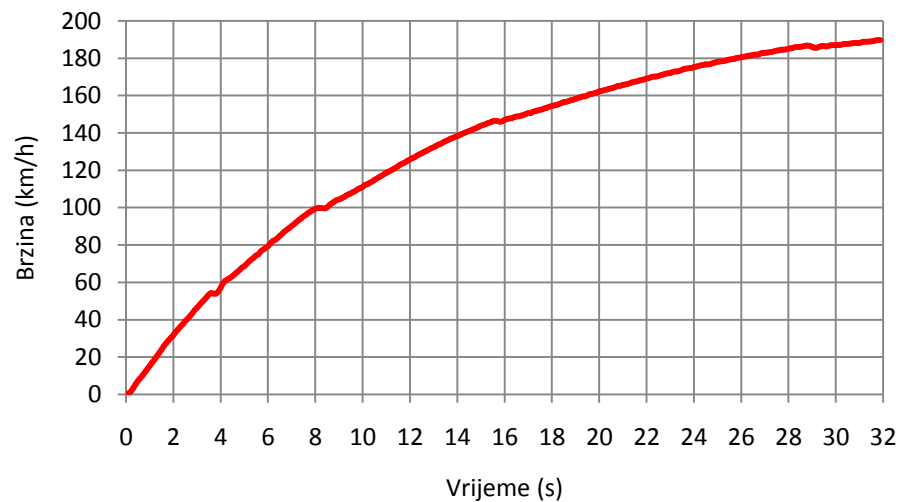


Ovolika motorna moć se prenosi na prednje točkove putem savršeno ukomponovanog 6-stepenog manualnog mjenjača. Zahvaljujući ovom tandemu, prema fabričkim navodima, testni Focus treba da ubrza od 0 do 100 km/h za samo 7,9 s! Međutim, „zahvaljujući“ lošoj kvaliteti goriva, na našem testu smo ovaj brzinski raspon savladivali 0,2 s kasnije, odnosno za 8,1 s, što je i dalje odličan rezultat! U prilog odličnom ubrzanju ide svakako podatak o masi praznog vozila koja iznosi relativno malih 1333 kg. Za dokazivanje fabričkog podatka o maksimalnih 222 km/h nismo imali dovoljnu dužinu testne staze. Ali apsolutno nemamo sumnje u ovaj podatak jer je testni Focus brzinu od 190 km/h, iz stanja mirovanja, dostigao za 32 s i samo 1160 m!

Ubrzanje 0 -100 km/h

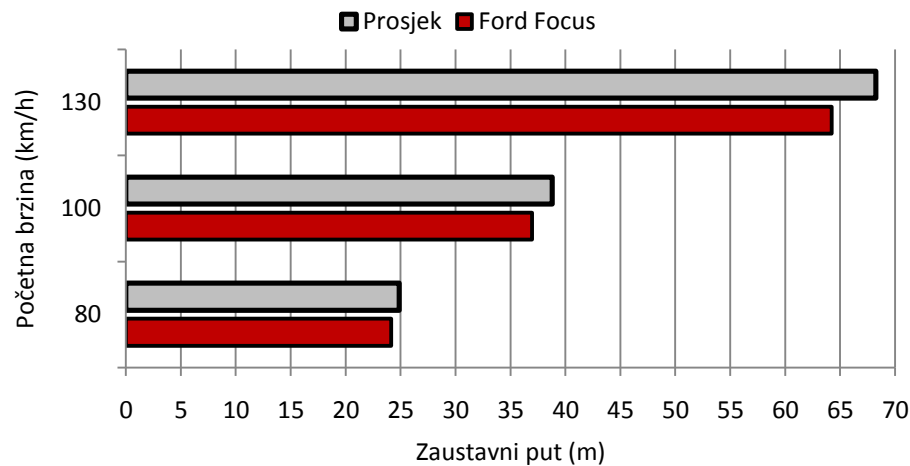


Ubrzanje 0 - 190 km/h

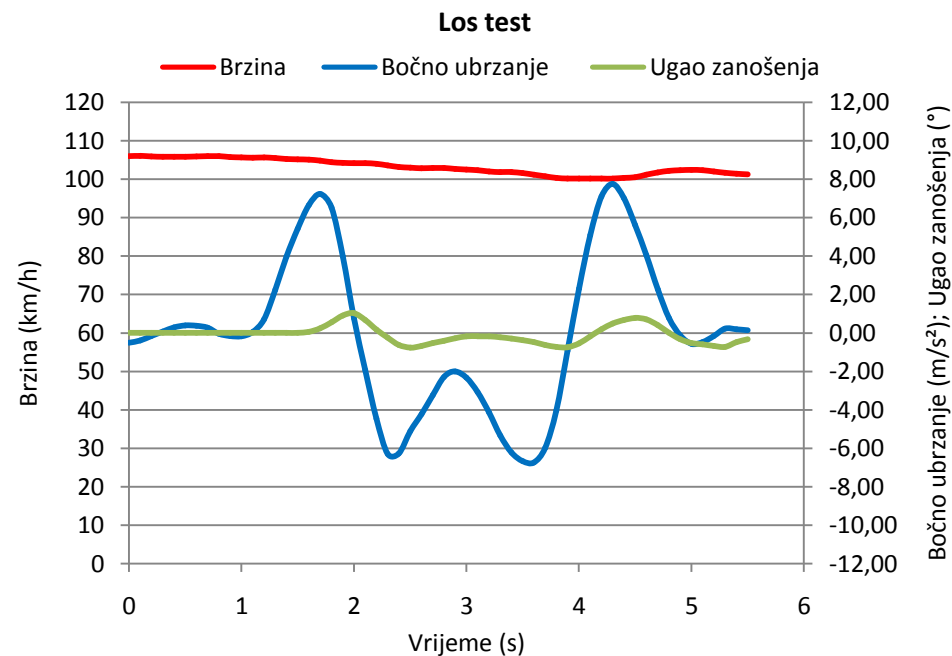
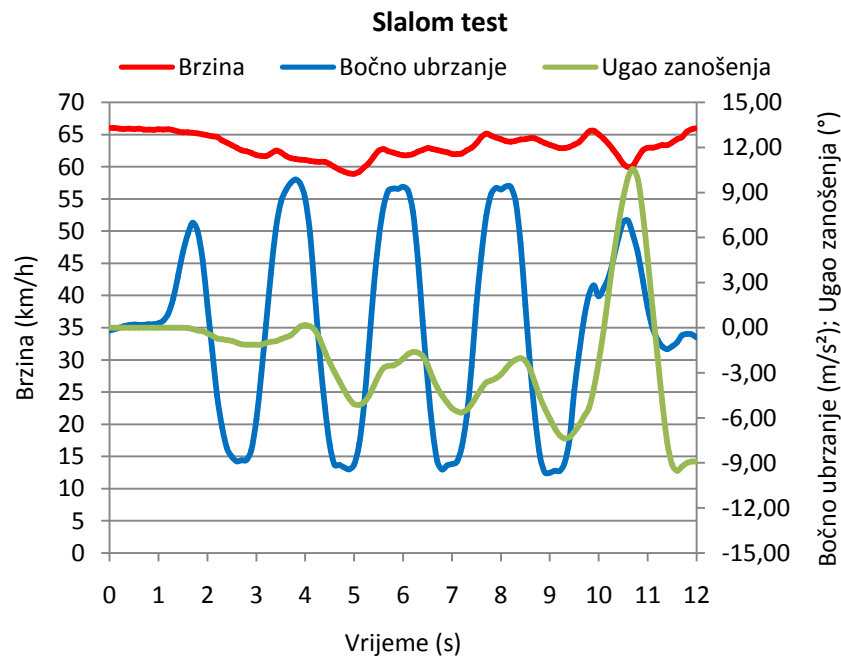


Da sva ova moć ne bi otišla „preko granice“ pobrinuo se fantastični kočioni sistem. Da bi se potpuno zaustavio sa brzine 100 km/h, Focusu je bilo potrebno samo 36,95 m, odnosno 64,23 m sa brzine 130 km/h. Ovi rezultati su novog Ford Focusa stavili na sami vrh tabele ostvarenih rezultata kočenja unutar cijelog projekta „Full Motion“.

Ispitivanje kočenja



Od ranije je poznato da su Focusi fantastično ležali na cesti a njihov „handling“ proglašen je kao najbolji u klasi! Novi Focus je ovo potvrdio i čak možda otišao korak dalje. Fordov potpuno nezavisni sistem elastičnog oslanjanja potukao je sve rekorde na našim do sada provedenim testovima: slalom, los i kočenje s preprekom. U ovakvim ekstremnim situacijama (ali i u normalnim), posao vozaču olakšava odlični upravljački sistem koji na točkove savršeno prenosi vozačeve zamisli, dok istovremeno vozač ima odličan „feedback“ sa ceste.



Kada je riječ o potrošnji goriva, navodi proizvođača su sljedeći: 7,7/5,0/6,0 L/100 km (grad/otvorena vožnja/kombinovano) bezolovne „95-ice“. Međutim, opet ponavljamo da je kvalitet nasutog goriva u našem slučaju bio loš, pa u skladu s tim nismo ni očekivali da ćemo u ovom segmentu ispitivanja potući neke rekorde. Prosječna potrošnja goriva na dionici Sarajevo – Mostar je iznosila 5,9 L/100 km uz prosječnu brzinu od 60 km/h. Povratak je prošao u istom brzinskom tempu a prosječna potrošnja se povećala za očekivanih 0,5 L/100 km. U gradskim uslovima, testnom Focusu u prosjeku je trebalo 8 litara na svakih 100 km, dok je u uslovima velikih zagušenja i teške noge na pedali gasa, ponekad bilo potrebno i do 10 L/100 km. Ali s obzirom na potencijal ovog motora, teško je očekivati nisku potrošnju, tako da ove rezultate možemo okarakterisati kao sasvim prihvatljive.

U kompakt klasi, konkurencija je izuzetno žestoka na cijelom evropskom tržištu, pa su varijacije cijena u ovom segmentu ponekad i nevjerovatne. Za testirani Focus potrebno je izdvojiti 46.550 KM, dok se osnovni model nove generacije Focusa može nabaviti za 27.250 KM. U kompaniji F-AC su svjesni da su ove cijene nešto višije u odnosu na konkurenciju, ali njih diktira proizvođač. Takođe, F-AC je obećao da će se potruditi maksimalno da od proizvođača dobiju „zeleno svjetlo“ da snize cijene, kako bi bili još konkurentniji. Kada je testni primjerak u pitanju, za njegovu cijenu dobijate vozilo koje se nalazi na tankoj liniji koja razdvaja porodično i sportsko vozilo, odnosno objedinjuje obje ove grupe što je izuzetno teško postići. Vozilo sa ovakvim dinamičkim karakteristikama, fantastičnim „handlingom“ i ocjenama za sigurnost i visokim nivoom serijske i dodatne opreme, a opet prihvatljive potrošnje i sa dovoljno komfora za porodične turneje, teško je naći i redovima konkurencije po ovoj cijeni, tako da ovaj Focus svakako sazlužuje engleski naziv za ovakve automobile iz kompakt klase: HOT-HATCH!



Fotogaleriju sa testiranja novog Ford Focusa 1.6 SCTi EcoBoost možete pronaći klikom na sljedeći link:

<http://www.facebook.com/media/set/?set=a.234950529863248.65548.157306034294365&type=3>