

Ford Focus - Nowa generacja

Autor: Wojciech Sierpowski

20-lecie ukazania się pierwszego Forda Focusa, którego główny stylistą Claude Lobo dowiódł, że nawet tak dość konserwatywny segment C da się rozruszać pod względem artystycznym, stało się doskonałą okazją do wprowadzenia najnowszej generacji tego samochodu. Co więcej, rocznica ta przypadła na 50-lecie fordowskiego ośrodka designu w Merkenich.

Nic dziwnego, że nowy Focus odsłonięty został w obecności nie tylko dyrekcji Ford of Europe, ale również jego konstruktorów i stylistów. Nowa jest płyta podłogowa o rozstawie osi zwiększonym o 5 cm czyli do 2,7 m, silniki i design. Celem stylistów przy zachowaniu rodzinnego podobieństwa było uzyskanie jak najniższego współczynnika doskonałości aerodynamicznej, a jednocześnie nadanie sylwetce dużej porcji dynamiki.

Receptą na sukces, którym niewątpliwie jest $C_x-0,25$, okazuje się ścięcie narożników z przodu nadwozia i odpowiednie ukształtowanie całej sylwetki auta, włącznie z prowadzeniem powietrza, które wpada przez spory grill. Zmieniono też proporcje samochodu. Dłuższa maska i ograniczenie sekcji bocznych do dwóch okien dodało cech klasy premium. Uwagę zwraca mocne poziome wgłębienie pod światłami oraz ostrą krawędzią zaakcentowana talia. Auto zaczęto stylizować, kiedy szefem designu był jeszcze Joel Piaskowski, ale większość prac wykonanych zostało już pod okiem jego następcy - Amko Leenartsa.

Ciekawostkę związaną z poszczególnymi wersjami Focusa stanowi zróżnicowanie bocznych wlotów powietrza z przodu, krat grilla a nawet układu diodowych świateł dziennych. Jak zwykle w tym segmencie najważniejszy jest hatchback i on występuje również w lajfstajlowej wersji Active z pseudooffroadowymi dodatkami i zwiększonym o 3 cm prześwitem. Do tego istnieje kombi, w którym maksymalnie wydłużono linię bocznych okien (może nawet trochę za dużo, bo szyby wcięły się mocno w słupki D). Jeśli ktoś preferuje wygląd dynamiczny, to jest on domeną wersji ST-Line z lotkami w bocznych wlotach. Z kolei luksusowa wersja Vignale wyróżniona została dodatkową chromowaną listwą u dołu oraz chromowaną kratą grilla.

Wracając do silników, początkowo gamę będą tworzyły turbodiesle 1.5 Eco Blue o mocy 95 i 120 KM, oraz 2.0 Eco Blue o mocy 150 KM, a także benzyniaki 1.5 Eco Boost o mocy 150 i 182 KM oraz 1.0 Eco Boost 85, 100 i 125 KM. W silnikach R3 wprowadzono prooszczędnościowy system umożliwiający pracę na dwóch cylindrach. Pojawiły się też kolejne systemy elektroniczne: Ford CoPilot oraz Pass Connect. Twórcy auta zwracali też uwagę na zwiększenie sztywności kabiny o 20% oraz lepsze wyciszenie. Do pełnej oceny auta – czyli jak ma się teoria do praktyki – potrzebne są jazdy testowe. Czyli niedługo wrócimy do nowego Forda Focusa.

WS

Galeria zdjęć