

# Ford Focus - pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Po wizycie w Merkenich, gdzie odbyła się statyczna prezentacja nowego Focusa i spotkanie z jego stylistami, przyszedł czas na pierwszą jazdę. Chciałoby się powiedzieć, że auto nas bardzo zaskoczyło, ale po dotychczasowej generacji, która była prawie perfekcyjna wydawał się to niemożliwe. Ponieważ twórcy nowego Focusa zapowiadali, iż przewyższa on swojego poprzednika pod każdym względem, od razu nastawiliśmy się na podniesienie poprzeczki w ocenie.

Zaskoczenie pojawiło się wcześniej niż sądziliśmy, bo dosłownie wyskoczyło w trakcie otwierania drzwi. Była to wysuwana osłonka zapobiegająca uszkodzeniu drzwi, względnie odcisnięciu śladu na aucie zaparkowanym obok. Niby drobiazg, ale cieszy, że zadbano nie tylko o typowe szczegóły, ale postanowiono dodać coś nowego. Oczywiście jest to mało istotny szczegół w porównaniu z prawdziwymi zaletami samochodu. Podczas jazdy Focusem jest niewiarygodnie cicho. Z jednej strony rewelacyjnie wytłumiono pracę silnika, a drugiej uzyskano doskonałe odizolowanie odgłosów układu jezdnego - powiedzmy na poziomie wozów luksusowych. Do tego, za sprawą spędzenia wielu godzin w tunelu aerodynamicznym, poradzono sobie z odgłosami wiatru.

Kolejna zaleta to precyzja działania układu jezdnego i dzięki temu przyjemność prowadzenia auta. Pod tym względem bezstresowego Focusa spokojnie można porównać z najlepszymi samochodami klasy premium (to po co za nie przepłacać?). Ogromny wpływ na jakość prowadzenia się przednionapędowca ma tylne zawieszenie. I to dało się odczuć. Jazda po krętych drogach górskich, w rejonie zbliżonym do oesów rajdu Monte Carlo, pokazała, że wersja z układem multilink perfekcyjnie trzyma się jezdni. Takie wielowahaczowe rozwiązanie stosowane jest w wersjach Vignale, kombi oraz w hatchbackach o wyższej mocy. Ale jak wiadomo nie każdy jeździ typowo sportowo. Dlatego przewidziano możliwość stosowania zawieszenia o uproszczonej konstrukcji z tzw. belką skrętną. Również i ona spełnia swoje zadanie, więc przy normalnej jeździe rzadko kto wyczuje różnicę. Swoje robi też adaptacyjny system kontroli twardości amortyzatorów znany z droższych modeli. Wrażenie precyzji i jakości podnosi układ kierowniczy i jak zwykle w Fordzie działanie mechanizmu zmiany biegów. Koncentracje na drodze ułatwia po raz pierwszy w Focusie zastosowany wyświetlacz HUD, który przed nami wyświetla to co najważniejsze - a więc prędkość z jaką się poruszamy. Właściwie poza nią, nawigacją i ilością paliwa więcej informacji nie jest nam potrzebnych do szczęścia przy dzisiejszym stanie techniki. Spośród licznych systemów wspomagających kierowcę, uwagę zwraca samoczynne utrzymywanie auta w osi jezdni (Lane-Centring), dzięki któremu nie musimy cały czas korygować toru jazdy. Jedynym niedociągnięciem wydało mi się nieergonomiczne osadzenie przycisku startowego silnika. Powinien znajdować się prostopadle do kierowcy, a jest pod skosem.

A propos zespołu napędowego, na pierwszy ogień wybrałem model ST-Line, który w błękitnym kolorze kojarzy się co najmniej z dotychczasowym ST (a może nawet z RS-em). Zresztą jeśli chodzi o moc też mu niewiele ustępuje. Z nowej 3-cylindrowej jednostki 1.5 turbo wyciśnięto 182 KM (zaledwie 30 KM mniej niż w Focusie RS Mk1). Nic dziwnego, że osiągi &ndash; zwłaszcza w górach &ndash; mogą wydać się oszałamiające. Na trasie ten mały, ale zadziorny silnik z łatwością radzi sobie ze sporą masą pojazdu (1370 kg) odwdzięczając się spontaniczną reakcją na wciśnięcie pedału gazu (0-100 km/h w 8,3 s). Przy 100 km/h na VI biegu pracuje z obrotami zaledwie 2200/min. Nic dziwnego, że jest cicho, przyjemnie i ponoć ekonomicznie. Nasz styl jazdy nie sprzyjał oszczędzaniu paliwa, mamy nadzieję, że dłuższy test wskaże rzeczywiste średnie zużycie paliwa, które producent określił na 5,5 l/100 km. W praktyce, jeśli nie przekroczy ono 7,5-8 l/100 km to będzie ok.

Mimo pewnego podobieństwa do dotychczasowego modelu, Focus bazuje na nowej, pokaźnie sztywniejszej płycie podłogowej i wielu nowych zespołach. Do wyboru są nadwozia 5-drzwiowe; hatchback oraz kombi - w tym usportowiona wersja ST-Line, luksusowa Vignale, a z czasem dojdzie

wersja Active z prześwitem zwiększonym o 3 cm oraz dodatkami offroadowo-lajfstajlowymi. Gamę silnikową tworzą benzyniaki serii EcoBoost R3-1.0 o mocy 85/100/125 oraz R3-1.5 o mocy 150 i 182 KM, a także turbodiesle EcoBlue 1.5 o mocy 95 i 120 KM, a także 2.0 o mocy 150 KM, łączone z 6-biegową przekładnią mechaniczną lub 8-biegową automatyczną. Jeśli chodzi o gabaryty oraz ilość miejsca we wnętrzu i bagażniku (375-1354 litry, kombi 608-1653 litry) Focus odpowiada najnowszym autom konkurencyjnym segmentu C.

Reasumując, wysoki komfort jazdy, świetne prowadzenie, wysoka jakość wnętrza oraz połączenie tych cech z dobrym designem, zapowiadają sukces rynkowy. Miejmy nadzieję, że nie zniweluje go cena auta.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć