

Focus, piękny i prędki

Ford przedstawiając pierwszego Focusa rzucił wyzwanie królowi segmentu aut kompaktowych VW Golfowi. Trzeba przyznać, iż skutecznie. Doskonałe wyniki sprzedaży, ogromna popularność i wielkie sukcesy w rajdach samochodowych postawiły go w jednym rzędzie z konkurentem. Pozostali byli w tyle. I jeszcze jedna ważna rzecz, tak jak Focus nigdy nie prowadziło się żadne auto tego segmentu, inni mogli się uczyć. W nowym Focusie zmieniło się to o tyle, iż prowadzi się jeszcze lepiej!

To dlatego, że w **Ford Focus** III zastosowano nowy rodzaj elektrycznie sterowanego wspomagania kierownicy i układ kontroli trakcji, który gazu nie ujmuje i pozwala nie tracić dynamiki przy pokonywaniu zakrętów. Poza tym inżynierowie poprawili tylną wielowahaczową konstrukcję zawieszenia, a także ramę pomocniczą przedniego zawieszenia, która posiada własne elementy tłumiące drgania.



Gdy podchodzimy do samochodu, uwagę zwraca jego wygląd, piękne linie nadwozia. Chwała konstruktorom, mało tego, iż nie popsuli, to jeszcze poprawili to, co wielu uważało za wzór. To z wyglądu nie jest pospolite wozidło dla przedstawiciela handlowego, to coś więcej. Elegancko prezentują się duże reflektory przednie, oraz wielkie tylne lampy zespolone. Ja z sentymentem wspominam tylne lampy umieszczone wysoko, pionowo w tylnych słupkach. Atrakcyjnie wyglądają przetłoczenia na boku samochodu biegnące przez całe auto. Na pierwszy rzut oka pomyślałem, iż to jakieś wgięcia w nadwoziu. Po uważnym przyjrzeniu dotarło do mnie, że to efekt zamierzony.



Nowy design wnętrza zachwyca od razu, na pierwszy rzut oka. Nareszcie kokpit z polotem. Fotele przednie są w sportowej wersji, dobrze trzymają na boki, mając odpowiednią twardość. Tkanina na nich jest przyjemna w dotyku. Jakość użytych materiałów do wykończenia wnętrza nie budzi żadnych zastrzeżeń. Dobrze w dłoni leży gruba kierownica pokryta skórą, ma sterowanie radiem i nawigacją. Deska rozdzielcza kompletnie zmieniona podświetlona atrakcyjnie na niebiesko. Dobrze koresponduje z niebieskimi wskazówkami zegarów. Sterowanie radiem i klimatyzacją, oraz nawigacją na centralnym panelu jest intuicyjne.



Silnik benzynowy z turbiną 1,6 150 KM, to ostatnio typowy przedstawiciel downsizingu. Można także dostać wersję mocniejszą 182 KM. Jednak wersji testowanej nie brakuje dynamiki, do

setki w 8,6 sek. Motor jest bardzo elastyczny w pełnym zakresie obrotów. To daje oszczędność paliwa i mniejszą emisję dwutlenku węgla przy stałej prędkości. W mieście auto potrzebuje ok 9 litrów, poza miastem można pokusić się o zużycie poniżej 6 litrów, przy bardzo spokojnej jeździ e. Przy prędkościach autostradowych, ok. 130 – 140 ponad 10 litrów.

Focus zachwycił wyglądem i sposobem jazdy. Nic nie skrzypi i nie łomocze, we wnętrzu panuje cisza, pełna przyjemność z jazdy, podobnie jak we wszystkich nowych samochodach marki w Europie. A przecież o to chodzi!

Cena od 82000 zł

Tekst; Mirosław Wdzięczkowski

Zdjęcia; Ford

Przeczytaj także;

FORD FOCUS PREMIERA 2011