

TÄNA FOOKUSES

NELJANDA PÕLVKONNA **FORD FOCUS** ON IGAST KÜLJEST HEA, ET SAAB MUUTUDA ISEGI VEIDI KAHTLUSTAVAKS – JAH-JAH, FORD... MUIDUGI MUIDUGI... AGA ÜTLE AUSALT, KUS SIIN SEE KONKS ON?

M

õnda automarki ja -mudelit on ajaga hakanud saama kindel maine. Kes vähegi autodest teab, saab öelda, et Land Roverile on maastikul raske vastast leida, Cadillac on mugav ja sportlike sõidumadustega tagaveolise sedaani järele vaadates tasub esmalt Baieri Mootoritehase toodangule pilk peale visata. Taskukohase ja eeskujuliku juhitavusega esiveolise auto vapiloomaks on aga aastatega saanud Ford Focus. Alates Focus'e sünnist 1998. aastal on selle kolme põlvkonda müüdnud üle 16 miljoni mudeli ja Ford teab, et nende kliendibaas ootab ka neljanda põlvkonna uuel Focus'el esmaklassilist juhitavust ja erakordseid sõidumadusi, mis esimese põlvkonna kunagi oma turusegimenti tippu tõstsid.



TEKST ARGU TUULIK

FOTOD TOOTJA

Hea uudis on see, et pettuma ei pea. Sõidumadustelt on uus Focus endiselt oma klassi liider ja seda nii viiekselise luukpära kui ka universaali puhul. Fordi uus C2 platvorm on eelkäijast kuni 88 kg kergem ja pisut jäigem ning seda on kurvistes tõesti tunda. Eriti selgelt tuleb verivärske Focus'e võimekus välja ST-Line'i varustusastmes, mis on baasmudelilt 10 mm madalama kliirensi ja jäigema vedrustusega, ning adaptiivvedrustuse puhul. Sellises sättes neelab auto kurve ebamaise elegantsiga. Seda üllatavam on, kui hästi Focus – tegelikult Focused – end ebatasasel teel ülal peavad. Näib, nagu oleks heade sõidumaduste ja mugavuse vahel kuidagi suudetud kompromissi vältida ja juhini jõuab mõlemast maailmast parim.

Alusvankrit kujustades on Ford sundinud lahjemate (loe: ökonomsemate) mootorite eelistajaid siiski väikele kompromissile minema. Nimelt on üheliitri bensiinimootori ja 1,5-liitri diiselmootoriga Focus'e tagumiku all sõltumatu vedrustuse asemel jäiga torsioonvardaga tagasild. Tõele au andes tabab seda erinevust küll vaid väga hea tagatunnetusega juht ja kurvikäitumisele midagi ette heita ei ole.

Mootorite valik on kirju. Üheliitri Eco-Boost bensiinimootoreid on saada kolmes erijõudlasastmes: 85, 100 ja 125 hj. Kahe esimese puhul tuleb käike ise vahetada ja see on muide puhas rõõm, sest kuuekäigulise manuaalkäigukasti tunnetus on väga täpne, tihe ja õige raskusega. Nii 125 hj arendav üheliitri kui ka 1,5-liitri 150 või 182 hj arendavad bensiinimootorid on saadaval ka kaheksakäigulise automaatkastiga. Suurema ökonomisuse nimel lülitatakse üks kolmest silindrist teatud oludes välja, aga roolis istudes on seda hetke võimatu tabada. Ka 1,5-liitri diiselmootor tuleb kahes erijõudlasastmes: 95 ja 120 hj.



FORD FOCUS

Mootor: 1497 cm³, R3, bensiin, turbo, 150 hj, 240 Nm

Jõuülekanne: 6 käiku, manuaalne, esivedu

Sooritus: 8,3 s 0-100 km/h, 222 km/h

Kulu: 5,5 l/100 km, 126 g/km CO₂

Mass: 1369 kg

Hind: alates 23 600 eurost

Mootorivalikusse on lisandumas ka kaheliitri diiselmootor, mis teeb 150 hj.

Kõik proovitud jõuallikad olid oma pisikest liitraazi arvestades tublid, ent Focus'e erakordne nõtkus sunnib justkui veelgi enamat ihkama... Õnneks leiame vähemalt ST-Line'i mudelite tagastanget silmitsedes difuusori asemest servast reetlikult haigutava tühjuse – jah, see tähendab teist väljalasketoruharu ja vähemalt puhtaverelist ST mudelit, kui mitte lausa päris RS-i.

Agar paranenud pole põlvkonnavahetusega ainult Focus'e sõidumadused. Kreedoks näib kõikjal olevat suurem, rohkem, uhkem. Usus Focus on oma eelkäijast madalam, pikem ja suurema telgede vahega (2700 mm). See ja erilisel madal hõõrdetegur – vaid 0,27 c – tõstavad värske Focus'e oma mudelirivi iluduskuningannaks. Jah, eriti luukpära kujul ja ST-Line varustusastmes on tegemist üpriski nägusa kulguriga.

Ja nüüd ettevaatust, sest astume sõitjateruumi. Ausalt, tasakaaluks tahan ma väga öelda, et Ford on katnud armatuurlaua kartongiga, liistud teinud saepuruplaadist või pannud lakke küprokit – aga ma ei saa seda teha. Kui jätta kõrvale üks kliimaseadme kontrollpaneeli ümbrisev üsna väike plastala, on Ford mängu sõitjateruumis selgelt kõrgemal

tasemele viinud. Eriti puhtalt tuleb see välja Vignale-varustusastmes – kogu armatuurlaud on kaetud nahaga –, aga isegi baas-Focus'e puhul on materjalid korralikud, koostekvaliteet hea ja niginad-niginad olematud.

Focus'e sõitjateruum on meeldiv, avar, valgusküllane koht, kus viibida. Seda nii ees- kui tagaistmel. Need on mugavad, istumisasend hea ja isegi nähtavuse kallal oleks patt viriseda. Kõrgema hinnaklassi muljet aitavad süvendada ka keeratava lüliti kujuline käiguvälis automaatkäigukasti puhul ja keskkonsoolis valitsev nuppude minimalism. Istmesoojenduse reguleerimise nupud on õnneks alles jäänud. Ühiskonnaredeli kõrgemate astmete kompamise tunnet lasi aimata veel kaks asja: sinakas meeleolulvalgustus, mis topsihoidikute põhjast vastu kumas, ja päris kindlasti oma klassi kõige eredam infost tulvil tuuleklaasinäidik.

Tuleb siiski nentida, et autoajakirjaniku seisukohalt on uuel Focus'el üks väga suur viiga. Temast ei ole kirjutada midagi halba. Ford on võtnud oma toimiva valemi mõistliku hinnaga ja hästi sõitva esiveolise linnaauto tootmiseks, seda igati täiendanud, silmipaitavasse vormi rüütanud ja tõttõelda ei suuda ma konkurentide rivist leida hetkel kedagi, kes nii igakülgselt võluks. Hea töö, Ford, fookus on paigas.



Universaalkerega on uus Focus saadaval ka Active-varustusastmes, mis on baasmudelilt 40 mm kõrgema kliirensiga. Pildil siiski Vignale.



Kisub päris agressiivseks – Focus tahaks vist tüli kiskuda?



ST-line mudelite tagadifussor sisistab puhtatõulise ST turule tulekust.



Eriti Vignale-varustusastmes on uue Focus'e rooli taga istudes keeruline leida midagi, mis silma riivaks.



Sellised väikesed detailid võitsid autori südame.