

Prueba: **Ford Focus II**

# Condenado al éxito





|                    |              |
|--------------------|--------------|
| Precio:            | \$ 90.400.-  |
| Versión:           | 2.0 Ghia     |
| Origen:            | Argentina    |
| Velocidad máxima:  | 200,6 km/h   |
| Acel. 0 a 100 km/h | 9s2          |
| Consumo promedio:  | 8.0 l/100 km |



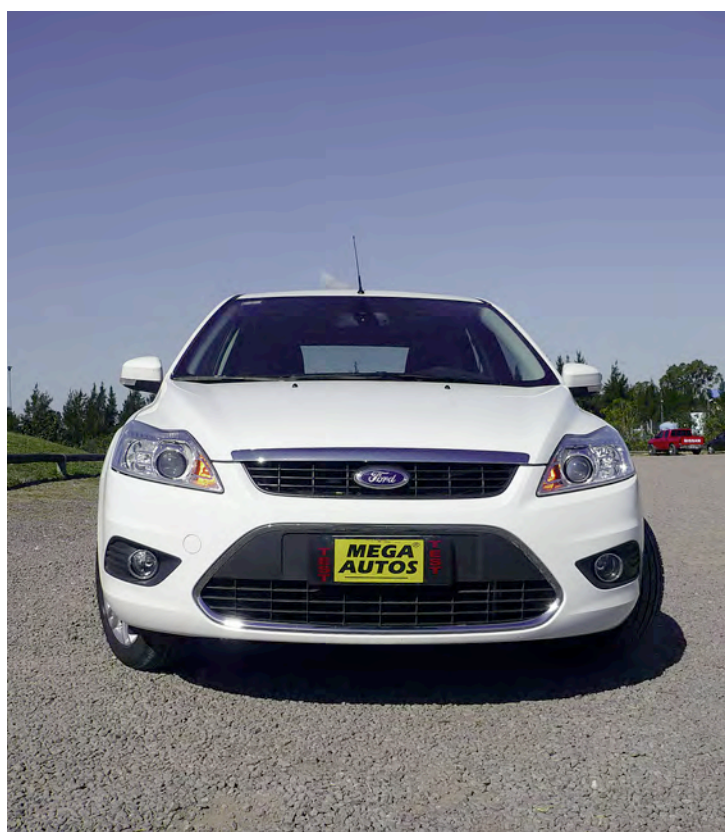
A nueve años de la presentación del exitoso modelo original, el nuevo Ford Focus esgrime argumentos para satisfacer en todo a quienes aguardaron su llegada. Renovado, con equipamientos distintivos en su renglón y tecnología de generación actual, su pretensión de generar tanto suceso como el que produjo en 1999, queda ampliamente justificada.

Texto: Alberto Juárez | Foto: Hernando Calaza





Desde la presentación del primer Focus ha corrido mucha agua bajo el puente. En Ford, el revolucionario lenguaje de diseño llamado New Edge, que tanto deslumbrara en este modelo, dejó su lugar al **nuevo Kinetic Design**. El remarcado capó, cuyos bordes acentúan la forma de los voluminosos guardabarridos, introduce ciertos rasgos de su compañero de plataforma, el Volvo C30. Pero inmediatamente debajo aparecen los nuevos genes de Ford, vistos en el Mondeo III e introducidos en la segunda generación del Focus europeo mediante un rediseño realizado en 2007. Los faros extendidos hacia el lateral, los marcos alargados de los rompenieblas, la fina toma de aire superior con listón cromado y la parrilla con forma de pirámide trunca, son elementos distintivos de la atracción «kinética». En



los planos lateral y posterior, prácticamente repite forma y detalles del Focus II europeo, con los parantes traseros y delanteros desplazados hacia los extremos para acompañar el aumento de la distancia entre ejes. El spoiler en el borde de fuga del techo remata un perfil aerodinámico bien logrado. Mantiene los faros traseros elevados, ahora alargados y rodeados por bordes exteriores reflectivos que sobrecargan las superficies brillantes del sector. En resumen, su figura se hace notar y llama la atención por sus modernas líneas.

El volumen del auto aumentó prácticamente en todas las direcciones, pero este incremento no se refleja con toda la dimensión en el espacio habitable. La longitud interior es igual, pero ganó 5 cm de ancho adelante y 2 cm atrás, más 2 cm para las piernas en las plazas traseras, donde se beneficia con un piso plano, pero la altura pierde 7 cm debido a la pronunciada caída del techo. De todas maneras el habitáculo mantiene la calificación de cómodo, tal como en su antecesor. Por comparación directa, la capacidad del baúl nos pareció más cercana a los 385 dm<sup>3</sup> declarados en el modelo europeo, que los 320 anunciados para el nacional, que contaba con rueda de auxilio temporaria. Butacas delanteras amplias y cómodas optimizan el puesto de conducción; sin faltantes en la regula-

## Equipamiento

ción - en altura eléctrica - con las de columna de dirección, para satisfacer cualquier talla humana. En el volante se incorpora el control de velocidad crucero, práctico y simple de accionar como los comandos de audio, ordenador de abordo y Control por Voz (V2C) dispuestos a la izquierda, en dos palancas de aspecto grotesco. Repite la característica el tablero de control con medidores circulares de aguja fáciles de leer que enmarcan los de temperatura y combustible y el display de la computadora. Muy buena visibilidad en todos los planos, impecable resolución en los puntos más difíciles como los ángulos de cruce y hacia atrás.

El interior se observa mejorado, se puede objetar la superpoblación de contornos y placas con brillante tono metálico y otros pulidos, pero luce suntuoso. Materiales de calidad de exportación conviven con otros propios de autos de la Re-

Airbags frontales  
Asiento trasero rebatible 60:40  
Cierre ctal. de puertas y cristales c/mando a distancia  
Cinturones delanteros y traseros  
Climatizador automático de doble zona  
Comandos con sistema de voz «Voice to Control»  
Computadora  
Control de velocidad crucero  
Butaca cond. c/ajuste altura eléctrico y lumbar mecánico  
Espejos ext. eléctricos, calefactables  
Faros antiniebla delanteros y traseros  
Faros delanteros direccionales  
Guantera refrigerada  
Levantacristales eléctricos delanteros/traseros  
Sensores de lluvia, luz y estacionamiento traseros  
Sist. de audio, CD, MP3, USB y 6 parlantes  
Sistema de alarma e inmovilizador de motor  
Spoiler trasero / 3ª luz de stop  
Tapizado de cuero  
Techo eléctrico  
Volante tapizado en cuero c/ ajuste en altura y alcance



gión y son correctas las terminaciones y los empalmes. En el caso de la versión 2.0 L Ghia probada, los tapizados de los asientos y algunos apliques en cuero realzan la escena. El **equipamiento de confort** coincide con autos de segmentos superiores y lo distingue entre la competencia, repitiendo prácticamente todos los sistemas del Mondeo III. Inédito en su renglón, ostenta el sistema de órdenes por voz para audio, telefonía celular y climatizador, al que suma distintas opciones de asistencia en la dirección, la puesta en marcha del mo-

tor mediante un pulsador -no automático-, el encendido automático de luces y limpiaparabrisas, el sensor de estacionamiento trasero, etc. El generoso frente del sistema de audio Sony permite un fácil acceso a todas sus opciones y la calidad de sonido emitida por seis parlantes es acompañada por la correcta insonorización del habitáculo.

La dotación en **seguridad** se contrapone a lo anterior. Sólo provee airbag frontales, cinco cinturones de tres puntos, con pretensor en los delanteros, ABS y no mucho más. Teniendo en

# Ahora, sólo queda manejarlo.

Venga a dietrich a buscar su Ford.

Palermo Viejo: Av. San Ortiz 1847 | 4533-6565 - Almagro: Av. Corrientes 4242 | 4867-6606  
Ceballos: Av. La Plata 736 | 4524-4300  
[www.grupodietrich.com](http://www.grupodietrich.com)

**dietrich**

  
soluciones  
de movilidad



## Especificaciones

|                                                         |                                                                                                 |
|---------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Motor Duratec HE, delantero, transversal                |                                                                                                 |
| 4 cilindros en línea, 16 válvulas, doble árbol de levas |                                                                                                 |
| Inyección electrónica multipunto                        |                                                                                                 |
| Cilindrada / Diam. x Carrera:                           | 1.999 cc. / 87.5 x 83.1 mm                                                                      |
| Potencia:                                               | 145.5 cv a 6.000 rpm                                                                            |
| Torque:                                                 | 18.9 kgm a 6.000 rpm                                                                            |
| Relación de compresión:                                 | 10.8:1                                                                                          |
| Dirección:                                              | Piñón y cremallera c/ asist electrohidráulica                                                   |
| Tracción:                                               | Delantera                                                                                       |
| Transmisión:                                            | 5 velocidades, manual                                                                           |
| Suspensión delantera:                                   | Tipo Mc Pherson, brazos inferiores en L montado sobre subchasis separado y barra estabilizadora |
| Suspensión trasera:                                     | Ind., multibrazos «Control Blade» sobre subchasis reforzado y barra estabilizadora              |
| Frenos del/traseros:                                    | Discos ventilados / Discos                                                                      |
| Seguridad activa:                                       | ABS, EBD                                                                                        |
| Llantas:                                                | Aleación 7Jx16                                                                                  |
| Neumáticos:                                             | 205/55 R 16                                                                                     |

## Dimensiones y Pesos

|                                      |                              |
|--------------------------------------|------------------------------|
| Largo/ancho/alto - Dist. entre ejes: | 4.337/1.839/1.500 - 2.640 mm |
| Trochas del / tras:                  | 1.535 / 1.531 mm             |
| Radio de giro / Despeje:             | 5.3 m / 140 mm               |
| Peso / Capacidad de carga:           | 1.327 / 444 kg               |
| Volumen del baúl:                    | 328 Lts                      |
| Capacidad del tanque:                | 55 lts. nafta de 95 octanos  |

## Velocidad máxima (km/h)

Al corte a 6.500 rpm

1ª) 53,8; 2ª) 92,2; 3ª) 136,2;  
4ª) 190,1; 5ª) **200,6 a 5.550 rpm.**

Velocímetro Focus / Racer Logic

60 / 57,2; 70 / 67,2; 80 / 77;  
90 / 86,2; 100 / 95,5; 120 / 115

## Aceleración desde 0

|              |                   |
|--------------|-------------------|
| 0 a 100 Km/h | 9s2               |
| 0 a 400 m    | 16s8 a 130,8 Km/h |
| 0 a 1.000 m  | 31s6 a 170,8 Km/h |

## Poder de reacción

|                | en 2ª         | en 3ª          | en 4ª           | en 5ª           |
|----------------|---------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 60 a 80 km/h   | 2s4 en 47,0 m | 3s3 en 65,0 m  |                 |                 |
| 60 a 100 km/h  |               | 6s1 en 135,0 m |                 |                 |
| 80 a 100 km/h  |               | 3s1 en 77,5 m  | 4s9 en 122,0 m  |                 |
| 80 a 120 km/h  |               | 6s3 en 176,0 m | 10s1 en 279,0 m |                 |
| 100 a 120 km/h |               |                | 4s9 en 150,0 m  | 7s4 en 227,0 m  |
| 100 a 140 km/h |               |                | 10s5 en 348,0 m | 16s9 en 590,0 m |

## Poder frenante

|                  |                |
|------------------|----------------|
| 60 km/h a 0      | 13,2 m en 1s8  |
| 80 km/h a 0      | 23,8 m en 2s6  |
| 100 km/h a 0     | 37,4 m en 3s0  |
| 100 km/h a 0 (*) | 51,8 m en 3,8  |
| 120 km/h a 0     | 53,7 m en 3s5  |
| 140 km/h a 0     | 78,7 m en 4s3  |
| 160 km/h a 0     | 100,4 m en 4s8 |

(\*) 2 ruedas en el pasto

## Nivel sonoro del habitáculo

|            | Del/tras. |
|------------|-----------|
| A 80 Km/h  | 66/65 db  |
| A 100 Km/h | 68/67 db  |
| A 120 Km/h | 70/69 db  |
| A 140 Km/h | 73/72 db  |

## Consumo de combustible

|            | Por litro | Con 20 l | c/100 Km    | Autonomía |
|------------|-----------|----------|-------------|-----------|
| Urbano     | 10,1 Km   | 202,0 Km | 10,0 litros | 556.5 km  |
| a 90 km/h  | 16,5 Km   | 331,0 Km | 6,1 litros  | 909,0 km  |
| a 120 km/h | 13,0 Km   | 260,0 Km | 7,7 litros  | 714,0 km  |
| a 140 km/h | 10,9 Km   | 218,0 Km | 9,2 litros  | 608,0 km  |

## Condiciones del ensayo:

Presión atmosférica: 1015 hp

Temperatura: 18,5° C

Humedad: 70%

Instrumental Garmin y adquisición de datos Racer Logic

Neumáticos: Pirelli P7



## Suspensión delantera y trasera



El esquema delantero McPherson recibió un rediseño del brazo inferior y el tren trasero es multibrazo «Control Blade». Resultado: dobló el curvón Salotto del Autódromo de Buenos Aires a mayor velocidad que cualquier auto del Mercosur probado.

cuenta que los faros, aunque no sean de xenón son direccionales, resulta difícil explicar la ausencia de otros airbags y del control de tracción. Sin repartidor electrónico, el sistema de frenos rindió correctos valores de tiempo y distancia, ligeramente extendidos por encima de 100 Km/h, como indica la física para detener los casi 1.400 kg de peso. En esa misma velocidad el control de bloqueo resultó muy eficiente y con dos ruedas sobre el pasto, midió la misma referencia que a 120 km/h.

**Dinámicamente** es un auto de excelente nivel. En ello han contribuido la nueva plataforma compartida con Volvo y el Mazda 3, que respecto del Focus I incrementa en 2,5 cm la distancia entre ejes y ensancha las trochas en 5 y 4 cm adelante y atrás respectivamente. Las razones para la destacada estabilidad comprobada durante las pruebas no termina allí, incorpora amortiguadores presurizados a gas y ha sido aumentada la rigidez de los subchasis donde se montan las suspensiones. El esquema delantero Mc Pherson recibió un rediseño del brazo inferior donde descarga el mayor esfuerzo, y el tren



trasero es multi brazo de los denominados «Control Blade», con bieleta generadora de autodirección, conexión con la barra estabilizadora del tipo doble bola y bujes «hidrobush» con resistencia hidráulica al rolido. Resultado de esta tecnología, durante la prueba en el Autódromo de Buenos Aires, pudo doblar el curvón Salotto a mayor velocidad de lo que hayamos ensayado con autos del Mercosur y en el mejor nivel de los importados.

En **la ruta** transmite esa sensación propia de autos grandes. Ayudó en esta percepción la dirección con programas Confort, Normal y Deportivo seleccionables mediante el display del tablero, cuya asistencia fue fijada en el último durante todos los ensayos fuera del circuito urbano. Recorrer kilómetros

**El nivel dinámico es excelente, se desplaza como un auto grande, encara curvas con impecable agarre y es confortable en ciudad. La dotación de seguridad es limitada, pero la calidad de materiales y el equipamiento son distintivos en la región.**

es descansado, copia andando rápido curvas amplias y en lo sinuoso, y es mínima la tendencia de trompa en los retomes. Durante esta gestión lució la resolución para controlar el rolido, especialmente por los valores elásticos comprobados en el circuito urbano. En este recorrido comprobamos la tendencia al confort, con el correspondiente aporte de los neumáticos de perfil medio y del despeje para salvar desniveles en cunetas y moderadores de velocidad. El ponderado radio de giro -5.3 m- y la asistencia de dirección en opción Confort o Normal, sumados a los sensores de aproximación, hacen una bicoca la maniobra de estacionamiento. Precisa y de recorridos medios es la selectora de caja con relaciones de marcha correctas hasta la 3ª; pero con una 4ª demasiado larga y muy

aproximada a la 5ª, marcha en que se alcanzó la velocidad máxima apenas superior a 200 Km/h. Este registro habla del buen Cx del hatchback –no declarado- porque el área frontal es casi 10% superior al del Focus I, que homologa 195 Km/h con el mismo motor.

La **performance de aceleración** también mejoró desde 0, con una sensación similar a la obtenida cuando se ensayó el Mondeo III con el Duratec 2 litros. Aunque hubo que conectar tres relaciones para llegar a 100 Km/h, necesitó menos de 9s5, bajó los 17 segundos en el 1/4 de milla y se mantuvo dentro de los 31 segundos para recorrer el kilómetro. «La cereza de la torta» sería una caja de 6ª.

Cuando se prueba **el consumo** de combustible en recorrido urbano, siempre se hace en comparación con otros autos similares, pues los circuitos y características de manejo son propias de cada conductor o periodista responsable de hacer el ensayo. Alternando tránsito intenso y trabado, con las pocas autopistas y avenidas de velocidad moderada, los menos de 10 litros para hacer 100 km lo califican de económico. Lo mismo sucedió a 90 km/h constantes, donde en la misma distancia apenas superó los 6 litros. Esto habla muy bien de la eficiencia del motor y la tecnología electrónica aplicada en la inyección y encendido.

Quienes esperaron casi una década para conocer al sucesor del mediano más exitoso de fines del siglo pasado, encontrarán algunos detalles criticables, pero coincidirán en que la demora se justifica con el salto tecnológico y de calidad al que se suma el valor agregado de su origen nacional. Los números fríos de la lista de precios son discutibles, pero los adictos al óvalo aseguran que es el valor del nombre Focus y del apellidado Ford en Argentina. **Q**