



Ford Focus SportBreak Titanium 1.6 TDCI 115 CV

EL ÉXITO COSECHADO POR LAS DOS PRIMERAS GENERACIONES DEL FOCUS HA ANIMADO A LA MARCA AMERICANA A REINVENTAR COMPLETAMENTE SU MODELO MÁS CARISMÁTICO, CON EL OBJETIVO DE MANTENER SU POSICIÓN COMO SUPERVENTAS. PARTIENDO DESDE CERO, **LA TERCERA GENERACIÓN PRESENTA UNA ESTÉTICA TOTALMENTE RENOVADA**. LO QUE MÁS LLAMA LA ATENCIÓN ES SU AGRESIVO FRONTAL Y SUS AMPLIAS TOMAS DE AIRE. EN LA ZAGA, LOS PILOTOS TRASEROS SE ALARGAN HACIA EL LATERAL, OTORGÁNDOLE UNA PERSONALIDAD PROPIA. EL RESTO DEL DISEÑO ESTÁ EN LÍNEA CON LO QUE SE ESTILA EN EL SEGMENTO.



Por
**Víctor
Balbuena Artiles**

El interior nos recibe con un diseño muy moderno, aunque quizás algo recargado de botones tanto en la consola central como en el volante. La calidad y los ajustes de los materiales son buenos. La posición de conducción es cómoda y espaciosa, al igual que el resto de las plazas. Las diferentes posiciones del asiento se controlan mediante unos accionadores eléctricos situados en el lateral exterior.

La versión SportBreak que hemos probado cuenta con un maletero de 490 litros de capacidad, con formas regulares y una boca de acceso grande y a poca altura.

Identificación

Para identificar correctamente el vehículo hay que acudir al número de bastidor. Éste se encuentra troquelado en el piso del asiento del conductor, bajo la moqueta. También se puede consultar este número en la esquina inferior izquierda de la luna delantera y en la placa del fabricante, situada en el pilar central del lado derecho. En esta placa también aparecen los pesos máximos autorizados y otros datos de interés.

EL PORTÓN TRASERO NO PRESENTA NINGÚN HUECO DE ACCESO PARA SU REPARACIÓN, POR LO QUE SE TENDRÁN QUE UTILIZAR EQUIPOS DE EXTRACCIÓN DESDE EL EXTERIOR



Accesibilidad del maletero



Número de bastidor, en la luna delantera



Ubicación de la placa del fabricante



Localización del número VIN, en la placa del fabricante

Arquitectura y reparabilidad

El nuevo Ford Focus se monta sobre un chasis autoportante con múltiples zonas de deformación programable. El paragolpes delantero no es tan grande como en otros modelos similares, dejando más vulnerables tanto el capó como las aletas delanteras ante impactos a baja velocidad. En su interior se ubica una travesía de acero de 1,59 mm de espesor, montada sobre unos absorbedores de 215 mm.

En las puertas, con el guarnecido interior desmontado, se pueden observar dos barras de refuerzo, lo que le otorga una mayor protección a los ocupantes ante golpes laterales.

El portón trasero no presenta ningún hueco por el que se pueda acceder para su reparación. Por ello, para su reparación se tendrán que utilizar equipos de extracción desde el exterior, como martillos de inercia.

En marcha

En circulación, lo primero que sorprende del nuevo Ford Focus es la suavidad de conducción, la facilidad con la que se circula y el poco esfuerzo que hay que realizar para accionar los pedales o mover el volante. A esto último ayuda una dirección eléctrica, tal vez demasiado asistida. En ciudad se muestra muy ágil.

En carretera se puede comprobar que el chasis es muy estable a elevadas velocidades, sin llegar a ser incómodo, ya que las suspensiones absorben bien las irregularidades del terreno. Por ello, se pueden realizar grandes trayectos sin sufrir un excesivo cansancio. Además, gracias al abundante equipamiento en materia de seguridad activa, se pueden hacer de manera segura.

Carrocerías, motorizaciones y acabados

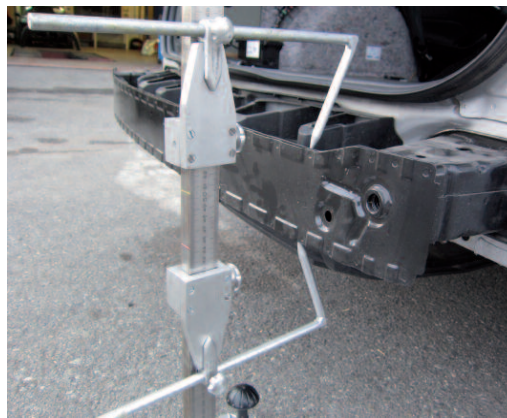
Como corresponde a uno de los modelos más vendidos en los últimos años, las opciones disponibles son muy amplias. Actualmente, existen tres carrocerías: cinco puertas, sedán y familiar.

De momento no hay prevista ninguna de tres puertas ni descapotable.

Para los motores de gasolina existe un único 1.6 de 105 y 125 CV en versión atmosférica; ó 150 y 182 CV en las versiones turboalimentadas. Los que prefieran moverse con gasoil pueden optar por un 1.6 de 95 y 114 CV o un 2.0 de 163 CV. El cambio es manual de seis velocidades en toda la gama y, únicamente en el 1.6 de 125 CV gasolina y el 2.0 de 163 CV diésel está disponible, como opción, un cambio automático *Powershift*, también de seis relaciones.



Medición de la altura de la travesía delantera



Medición de la altura de la travesía trasera

Los niveles de equipamiento son dos: *Trend* y *Titanium*. Desde el más básico ya se tienen elementos como seis airbags, control de estabilidad, reposacabezas activos, faros antiniebla y aire acondicionado. El acabado superior añade, entre otros, los elevalunas eléctricos traseros, las llantas de aleación o el climatizador. Como opción se pueden adquirir diferentes paquetes cerrados orientados a mejorar la estética, la comodidad o la seguridad.



EL CHASIS ES MUY ESTABLE A ELEVADAS VELOCIDADES, SIN LLEGAR A SER INCÓMODO, YA QUE LAS SUSPENSIONES ABSORBEN BIEN LAS IRREGULARIDADES DEL TERRENO

Consola central

Equipamiento

La unidad de pruebas cedida por Ford incorpora todos los sistemas de seguridad activa disponibles en la gama. Éstos suponen un salto de calidad enorme respecto a lo que existía en la generación anterior. Además, pone al alcance del gran público muchos sistemas que hace hace sólo cinco o seis años únicamente se podían adquirir en los vehículos más caros de las marcas Premium. Algunos de ellos son los siguientes:

• Programador de velocidad activo (ACC)

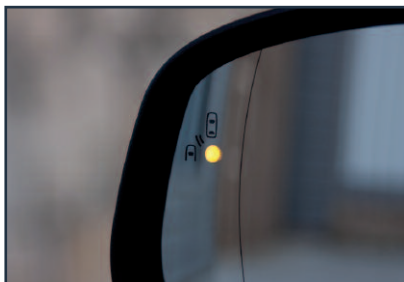
Permite programar una velocidad de cruce que el coche mantendrá siempre que las condiciones del tráfico lo permitan. Si se presenta algún vehículo circulando a una velocidad inferior, el sistema lo detecta y reduce automáticamente la marcha, manteniendo una distancia de seguridad también programable. Su funcionamiento es muy cómodo e intuitivo y permite una conducción mucho más relajada, ya que, en condiciones normales, únicamente hay que preocuparse por el volante.



▶ Diferentes sensores, tras el espejo retrovisor, empleados para los sistemas de seguridad activa



▶ Sistema de reconocimiento de señales de tráfico y visualización del programador de velocidad activo



▶ Sistema de detección de objetos en el ángulo muerto



▶ Botón de activación del sistema de aparcamiento automático

• **Sistema de detección de objetos en ángulo muerto (BLIS).** Funciona gracias a un radar de rayos múltiples colocado a ambos lados del paragolpes trasero. Cuando detecta algún objeto en el punto ciego ilumina una luz en el espejo retrovisor que corresponda. Es especialmente útil en ciudad, donde permite circular con más confianza en las avenidas de más de un carril.

• **Alerta por cambio involuntario de carril (LDW).** Es un sistema capaz de leer las marcas que delimitan los carriles gracias a una cámara situada en la parte frontal. Si, a velocidades mayores de 60 km/h, detecta un desvío involuntario de carril (sin accionar los intermitentes) el volante vibra e, incluso, hace una pequeña fuerza para recolocar el vehículo. En la pantalla del cuadro se puede visualizar en todo momento en qué situación nos encontramos respecto al ancho de la vía.

• **Sistema de reconocimiento de señales de tráfico (TSR).** Se basa en una cámara situada en el parabrisas, que reconoce las señales de velocidad y de prohibido adelantar, dejándolas fijas en la pantalla del cuadro de mandos.

• **Sistema de aparcamiento automático (FAPA).** Es un asistente para las maniobras de aparcamiento en línea. Utiliza un sensor para localizar los espacios entre los coches aparcados a ambos lados de la carretera. Cuando encuentra uno que disponga de, como mínimo, un metro más que la longitud total del vehículo, muestra en la consola central las operaciones a realizar. El conductor debe controlar los pedales y la palanca de cambios, mientras que el volante se mueve de manera automática. ■

PARA SABER MÁS

-Ford
www.ford.es

Cesviteca, biblioteca multimedia CESVIMAP:
www.cesvimap.com

www.revistacesvimap.com