

主要諸元: (フォーカスSport)

- 全長×全幅×全高/4370×1810×1480mm
- ホイールベース/2650mm
- トレッド/前:1555mm 後:1545mm
- 車両重量/1380kg
- 最小回転半径/6.0m
- エンジン/1998cc 直4 DOHC
- 最高出力/170ps/6600rpm
- 最大トルク/20.6kg・m/4450rpm
- JC08モード燃費/12.0km/l
- ミッション/6AT
- ブレーキ/前:Vディスク 後:ディスク
- タイヤサイズ/215/50R17
- 駆動方式/FF
- 乗車定員/5名
- 車両本体価格(札幌地区)/2,930,000円(消費税込)



エクステリアは意外にシャープなラインを多用している。それでも全体として丸い印象を受けるのは造形の妙である。



インテリアはどちらかというとポップな方向ではなく、むしろ高級セダンのような趣を感じさせる。

ハッチバック車であるもののシート例々は、ゲ
ンシン部を広いスイの大きな荷物も乗々積でき
開口部を狭くゆつたり遊びに掛けられる
人への荷を積べゆつたり遊びに掛けられる
メリでは10%若年層向けに企画された

クルマであると思われるが、日本ではオイル
ティンなどクルマが売れるアメリカでも、この
サイズでも大々楽しめるよ、というメッセ
のような気がする。

インテリアは
質感の高さを追求

5ドアハッチバック。見る角度によってシャド部分とハイライト部分が絶妙なコントラストを出す。今風の欧州車もそうだがさらに躍動感があるといふべきなのか。根底にはフォード社のデザイン・システムである、キネティック・デザインがある。止まっている時も、走っている時のように思わせる造形美が特徴。デザイン性の高さはこのクラスで最大級のボリュームがある1810mmの全幅を感じさせないほどだ。

フロントマスクは、何層ものエヤインテークを積み重ねた台形状の黒のロアークリルが目を引く。同列には左右にシルバードメッキを施したフォランプを配したバイキセンHIDヘッドライトは、LEDスモールランプを組み合わせ、眼光の鋭い精悍(がん)な動物のようだ。フロントからリアエンドにかけては、統一的でない複雑な曲線を描くルーフラインが美しい。リアビューは上部のスポーヤがすっきりとまとめられ、ボディ形状と一体化したテールランプも複雑な形状でデザイン性の高さを感じ、右下部の赤のエンブレム「S」が上質な走りを予感させる。ボディリングは若年層からバディランナーにも受け入れられるのではないがさすがは「世界」のフォードの革新的な造りだ。

室内は、フックを基調にまとめている。シルバーマットが随所に施され、高級感を醸し出す。おもしろいのが空調の吹き出し口。通常のデザインだと横幅になるのだが、縦長に配置している。これがインパネ周りのすきり感につながっている。シートは本草とフアブリックを融合させた素材で、ほどよいホールド感を癒し

■軽快に力強く回るエンジン

フォーカスに搭載されるパワーユニットは、2.0 L NAによる直噴タイプ。このクラスでは主流になりつつある小排気量のエンジン・ボアアップンではない。最大出力は確実にスポートレーベルに達している1700 ps / 66000 rpm、最大トルク20.6 kg m / 4450 rpmを発生する。馬力はボルボV40が10 psほど上回るが、同じCセグのライバル車たちよりもフォーカスが重く30~40 kg軽い1380 kgとなっており、走りの軽快さにも表れている。

足回りは、硬めにセッティングされたスポーツサスペンションが支える。トルクベクタリング・コントロールは、コーナリング時に内側の前輪のスリップを検出すると、空転しているタイヤにブレーキをかけ、グリップしている外側のタイヤにトルクを配分。ドライバーに感じるこ

ハンターボの高次元の走り



FORD FOCUS Sports

■テキスト=有岡 志信(フォトライター) ■Photo=青柳 健司(フォトライター) ■取材協力=フォード北海道 札幌本店 ☎(011)222-1251

■世界一のクルマは
日本にマッチング

フォードと聞くと、やはりスポーツカーのマスターングか。それとも R V のエクスポーラーが、ともにアメ車の代表的な存在だが、ちよと待ってほしい。2012 年上半期に世界で最も売れた単車種のクルマがフォード・フォードカだ。米国のヒュンダイと言われているフォード・社だが、フォードカの生産拠点は欧州になる。米国の欧州車が欧州の米国籍車かという論議はここでもいいが、走りの性能やデザイン性など、今回の 3 代目が内外ともにさらに洗練されたのは間違いない。

3代目フォークスは2001年にデビューし、今春、日本にデリバリーされた。2代目の丸みを帯びたおとなしいデザインから、欧州のCセグメント市場をけん引するような斬新なスタイリング。メルセデスBMWアウディ、ボルボなどのライバルたちが軒並みタワウサイジングのエコターボエンジンを搭載するのに対し、フォークスは2ℓの自然吸気（NA）エンジン。これがまずはフォークスのポイントになる。日本でデリバリーされるフォークスは、タイの生産ラインから輸入されるため、右ハンドル仕様のみ。ウインカーレバーが右ワイパーレバーが左で日本車と全く同じだ。輸入車だと通常は逆だが、日本車から乗り換えるユーザーにとってフォークスは受け入れやすいだろう。

■キリッと引き締まった スタイリング

外観は全面に複雑なエッジラインを施した

ディーラーメッセージ

フォード北海道 札幌本店

係長 **熊谷 公宏**さん

フォード・フォーカスは、特に走りの気持ち良さを感じます。一番の魅力はスポーティーなところでしょう。2000ccのエンジンなので6000回転を超えても頭打ちすることなく、スムーズに回ってくれます。研修で他社の輸入車に乗る機会があったのですが、運動性能、静粛性、乗り心地、ハンドリングなども優れていて、フォーカスの性能の高さをあらためて実感しました。だからこそ、お客様に自信を持ってお勧めすることができます。



インプレッション

とがない瞬時のシステムによって、FF車特有のコーナリング時のアンダーステアの軽減に役買っているのだ。ノントラック車とあって非常にクセがなく回ってくれるエンジンは万人受けする。

Cセグメント最大級の走り

実際にステアリングを握ってみると、走りの性能の高さに気づくはずだ。アクセルを踏み込めば、リアルタイムに加速する心地よさ。このクラスで170psは爆速とまではいかないが、かなり速い印象だ。プライベートでも、直噴ターボ車に乗っているのが久々にNAエンジンの素直さと滑らかさを堪能した。ちょっと意地悪に上り坂で急加速しても、室内に入ってくるエンジンノイズは思ったより小さく、静粛性の高い走り込みを感じる。

コーナリングでは、これまでのCセグメント車よりも抜きん出ている安定感がある。少し速度オーバー気味にコーナーに突入しても、最初に切ったステアリングの分、確実にラインを



国産車から乗り換えても全く違和感のない運転席廻り

走りの性能がブランド力か

トレスして旋回する。つまり、旋回中にステアリングを切ったり、アクセルワークでアンダーステアを修正する場面がほとんどなかった。特に後輪の接地感の良さもある。フォーカスには失礼だったが、想像を上回る性能の高さを感じた。下手なスポーツカーよりも、確実にフォーカスの方が速い。データ上は先代よりも15%のねじれ剛性の向上、トレッドも前輪で20mm、後輪で14mmの拡大となっているが、数値以上に感じる走りの性能の高さは乗っていて楽しくなる。タイヤサイズもあえて215/50 R17にとどめており、ロードノイズも最小限に抑え、乗り心地の良さに気を使っていることも好感が持てた。

フォード・フォーカスは、ドイツ車ほどのブランドイメージを持たないが、総合的に見ても相当レベルの高いクルマである。293万円の価格帯は一見すると、Cセグメントの車種で割高感を持つ。だが、他車では基本の価格帯にオプションを加えると、300万円を超えるケースもある。例えば、フォーカスには時速30km以下での低速走行時に、追突の危険性を感じて自動的にブレーキがかかる「アクティブ・シティ・ストップ」、ステアリングを切った方向に照射する「コーナリングランプ」などを標準装備する。メルセデス・BMW、アウディのドイツ御三家やスウェーデンのボルボ、フランスのプジョー、シトロエン、ルノー勢ら魅力ある輸入車が増えてきた。ただ、その中でもフォード・フォーカスの走りは、決して埋没しない光るものがある。クルマに求めるものはなにか、と真剣に考えた時にフォーカスという大きな選択肢も出てくるだろう。