

# Ford B-Max



**Bakdörrarna är grejen med B-Max. Ford har trollat bort b-stolpen och gjort bakdörrarna till skjutdörrar. För småbarnsfamiljen, pensionären – och oss alla?**

## Bakdörrarna först

Med ett genialt dörrsystem har B-Max en 1,5 m bred öppning. Det är perfekt för att lätt komma in med barn och bilbarnstolar. Skjutdörrarna bak ger dessutom mer utrymme i trånga lägen. Det är knappt man tror det, men B-Max är bara just över fyra meter lång och baserad på Ford Fiesta, om än med förstärkt chassi för att klara de extra kilona. Att på de måtten skapa en fullt femsitsig bil med relativt stort bagageutrymme är en bedrift.

Fram ser stolarna lite smala ut, men man ryms, bak sitter två bekvämt med gott om takhöjd medan mittplatsen innebär att man sitter på ett armstöd.

Baksätet är del- och fällbart, och främre passagerarstolen kan fällas så man får ett 235 cm långt lastutrymme. Bagageutrymmet har dubbla golv; i det övre läget blir

## Ford B-Max

**Pris:** 169 800 kr .

**Miljöpåverkan:** 104 g CO<sub>2</sub>/km.

**Bränsleförbrukning:** 4,0 l/100 km.

**Motor:** Fyra cylindrar, 1,6 liter, 95 hk (71 kW) vid 4 000 r/m, vridmoment 215 Nm vid 1500-4500 r/m.

**Mått:** L 408 cm, B 186 cm, H 160 cm, axelavstånd 265 cm.

**Vikt:** Tjänstevikt 1 310 kg, maxlast 470 kg, släp 575 kg,

**Kupéutrymme/bagagevolym:** bagage 318/1 386 l.

**Kraftöverföring:** Femväxlad manuell.

**Prestanda:** 0-100: 13,9 sek, toppfart 173 km/h.

**Säkerhet:** 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram, knärockkudde förare och krockgardin standard. Citystopp tillval.

**Garantier:** Nybil 5 år/10 000 mil, vagnskade 3 år, lack 5 år, rost 12 år.

**Förmånsvärde:** Ca 1458 kr/mån.

**Miljöförmåner:** Inga.



golvet helt plant när man faller sätena, i det undre får man några liter extra. Så långt är allt lysande och man undrar varför inte alla bilar är konstruerade på detta sätt.

Med det stora glastaket som är tillval får man en ljus och luftig kupé. Runtomsikten är däremot inte särskilt bra, särskilt snett åt sidan där B-stolpen paradoxalt nog är jättebredd med dörrarna stängda. Sikten bakåt blir väldigt dålig med passagerare i baksätet och backvarnaren är ett bra tillval fast bilen är så liten. Däremot kan man ha god koll på barnen i baksätet tack vare en enkel extra-spegel under den ordinarie, dumt nog tillval även det.

### Säkerhet till extrapris

En bil utan B-stolpe ser osäker ut; hur ska karossen kunna vara styv nog? Men Ford har kompensert förlusten med högre andel höghållfasthetsstål i konstruk-

tionen och får toppbetyg hos Euro NCAP. Antisladd- och antispinnssystemär standard, liksom krockkuddar på alla de vanliga ställena och för förarens knän. En extra säkerhetspoäng får B-Max för sin eluppvärmda vindruta, med så smala trådar att de inte alls stör sikten.

Tyvärr har Ford snålat med Active City Stop, systemet som bromsar bilen automatiskt i upp till 30 km/tim om det behövs för att undvika en olycka. 2 000 kronor extra riskerar leda till att många väljer bort det, särskilt som Fords marknadsföring ger sken av att det är standard. Vingelvarnare, döda vinkel-varnare eller adaptiv farthållare finns inte alls – detta är i grunden en småbil.

### Knapphysteri

Bakom ratten är de viktigaste funktionerna tydliga, men knapparna på mittkonsolen är hysteriskt många för en



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska var möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.



bil med begränsat antal funktioner, och reglagen för klimatanläggningen sitter lågt och är pyttesmå. Allt kräver att man tar ögonen från vägen.

### Trist diesel

I låga farter är B-Max pigg, även om den aldrig blir särskilt rolig att köra – kundgruppen tänks vara sådana som uppskattar trygga, lugna egenskaper. Ute på landsväg är dieseln besvärande slö, fjorton sekunder till hundra är långsamt och man undrar var de 95 hästarna tagit vägen.

Ford gör stor affär av sin vridmomentfördelning som balanserar kraften mellan framhjulen så att den anpassas till körförhållandena, men själva vridmomentet är riktigt dåligt för en diesel och under 1500 varv händer ingenting. Därför får man växla ofta och hade önskat

en sexväxlad låda, inte för att få en högre slutväxel utan för att ha tätare steg på vägen dit.

Vi snittar 0,57 dieselliter milen på omväxlande vägar. Det är över 40 % mer än de officiella värdena, men vi kör i snömodd, på vinterdäck och med fullastad bil så resultatet är ändå okej. Det hade blivit ett par centilitrar snålare med start-stopp-system, men det finns bara för EcoBoost-bensinmotorerna, och därmed klarar inte B-Max nya miljöbilsdefinitionen.

Allt detta gör att vi hellre väljer Fords trecylindriga bensinmotor på knappa en liters cylindervolym belönad med "Engine of the Year" och hyllad av Gröna Bilister. Den är mycket piggare och i praktiken klimatsmartare, även om inte den heller klarar nya miljöbilsgränsen. Fords etanolmotorer har inte hittat till B-Max.



GRÖNA BILISTER

Gröna Bilister är Sveriges enda miljödrivna motororganisation och vill ha en miljöanpassad utveckling av trafiken. Vi vill att det ska vara möjligt även för kommande generationer att kunna köra bil. Som medlem får du tidningen Trafik & Miljö. Läs mer på [www.gronabilister.se](http://www.gronabilister.se) där du också finner fler tester av miljöbilar.



### Billigt är inte gott

B-Max kostar från 149 800 kr, men då får man inte minsta motorn – den kostar extra. Märkligt va, men Ford tar tiotusen mer för den trecylindriga bensinmotorn. Lilla dieseln på blott 75 hk kostar samma, medan stordieseln som vi testar kostar ytterligare 10 000 kr, 169 800 kr i basversion. Det är bortkastade pengar; trecylindriga bensinmotorn är överlägset bästa valet och dieseln merkostnad tjänas aldrig än.

Vi lägger på 15 000 kronor för utrustningspaketet Titanium, då det bl.a. ingår Active City Stop, men skippar högsta utrustningsnivån X kostar ytterligare 15 000 kronor extra. Därmed kostar vår testbil 185 000 kronor, vilket fortsatt är en rimlig prisnivå för en så kompetent bil. Men spara pengar och skippa dieseln!



#### Vi gillar:

- + Praktisk
- + Komfortabel
- + Rymlig
- + Hög säkerhet

#### Vi ogillar:

- Trist motor
- City stop inte standard
- knapphysteri
- bara fem växlar

#### Överväg också:

- Ford Focus
- C-Max Flexifuel
- Fiat 500L
- Opel Zafira CNG



**Biltestet utfört av:** Mattias Goldmann

**Foton tagna av:** Mattias Goldmann

**Biltestet utfört under:** Februari 2013