

Biltest: Ford Focus Ecoboost



Downsizing är bilindustrins nya giv för att pressa förbrukningen och längst har Ford kommit med sin prisade EcoBoost. Nu finns Ford Focus med trecylindrig motor på under en liters cylindervolym.

Motorn först

En liten motor har mindre effektförluster, värms upp snabbare och ger lägre massa som förbättrar väghållningen, samt – förstås sänker förbrukningen. Med mindre volym kan bensinmotorn komma ner i utsläppsnivåer som motsvarar dieseln, utan dieseln trista gång och höga pris.

Det utnyttjar Ford, vars trecylindriga motorblock på knappa en liters cylindervolym inte är större än ett A4-ark. 125 hästar uppnås med en mycket liten små turboladdare, direktinsprutning av bränslet vid mycket högt tryck och flera insprutningar per tändcykel och variabla ventilinställningar både vid insug och utblås. Allt detta gör att motorns gång kan anpassas efter belastningen. Trecylindriga motorer går ojämnt och bullrigt, vilket ofta löses med balansaxlar men de är tunga, dyra och ökar

Ford Focus Ecoboost

Drivmedel: Bensin

Pris: 183 500 kr

Miljöpåverkan: 117 g CO₂/km
(halvkombi 114 g CO₂/km)

Bränsleförbrukning: 5,1 l/100 km

Växellåda: Sexväxlad manuell

Säkerhet: 5 stjärnor i Euro-Ncap. Antisladdsystem, låsningsfria bromsar, dubbla krockkuddar fram och krockgardin standard.

Motor: Tre cylindrar, 1,0 liter, turbo och direktinsprutning, 125 hk vid 6 000 r/m, vridmoment 170 Nm vid 1500-4500 r/m

Mått: L 456 cm, B 182 cm, H 151 cm, axelavstånd 265 cm

Vikt: Tjänstevikt 1 276 kg, maxlast 549 kg, släp 800 kg, bagage 490/1 516 l

Tankvolym: 55 l

Prestanda: 0-100: 12,7 sek, toppfart 185 km/h

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, förmanstvårde reducerat till motsvarande bensinbil, gratis parkering i 30-talet kommuner.

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



förbrukningen. Ford flyttar istället vibrationerna dit de inte märks, genom ett avsiktligt obalanserat svänghjul.

EcoBoost har bättre vridmoment, högre effekt och lägre förbrukning än 1,6-litersmotorn den ersätter. Till 2015 räknar Ford med att tillverka 800.000 bilar med denna lilla motor, som också hamnar i B-Max, C-Max och kanske Kuga. Vinsterna är så tydliga att Fords siffror närmast får ses som konservativa. Tyvärr kombinerar inte Ford downsizingen med etanoldrift, trots att Fords motorchef Andrew Frazier i vårt samtal nyligen klargjorde att etanolens höga motståndsförmåga mot knackning gör bränslet särskilt lämpligt för downsizade motorer med hög effekt (läs intervjun på Gröna Bilisters webb, www.gronabilister.se/ford-sma-motorer-garna-etanol).

Ford pressar förbrukningen ytterligare genom ett aktivt grilljalusi som automatiskt justerar grillen för att ge bättre aerodynamik och att batteriet laddas så effektivt som möjligt och därmed minskar bränsleförbrukningen. Eco Mode använder symboler på instrumentbrädan för att hjälpa föraren att köra bränslesnålt och en växelsindikator anger när det är bäst att växla för att köra så bränsleeffektivt som möjligt. Den motorstarkare versionen av EcoBoost, som vi kör, har en sexväxlad låda, medan den svagare får nöja sig med fem. Det borde snarare vara tvärtom; motorn är så flexibel att man oftast kan ligga kvar på samma växel även när hastigheten går upp och ner.

GRÖNA BILISTER

Vi snittar 0,64 liter milen på omväxlande vägar. Det är inte riktigt lika bra som Ford uppger, men imponerande för en riktig mellanklassbil – och siffror som får en att tro att det är en diesel man kör. Detta samtidigt som vi inte en enda gång på 150 mil saknar en större, starkare motor.



Kombi för storlastaren

När vi tidigare testat Focus har vi undrat varför någon skulle vilja ha kombiversionen, men nu klarar det. 15 cm extra bakom baksätet ger ett bagageutrymme i V70-klass. Det extra överhänget bak gör inte bilen mindre alert, särskilt som axelavståndet är det samma. Inredningen är också samma som för övriga nya Focusmodeller, där tidigare plastighet bytts mot nästan-prestige.

Skönt och funkis

Bakom ratten sitter man skönt, i stolar som bilpressen hyllat. Stol och ratt ställs in i alla led, ratten är skönt läderklädd. Instrumenten är lättavlästa och färddatorn den bästa vi upplevt, där man samtidigt kan se snitthastighet, snittförbrukning,



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 där du också finner fler tester av miljöbilar.

aktuell förbrukning och räckvidd till tom tank. I lyxmodellen Titanium är en avancerad luftkonditionering standard, men för baksätet finns inga inställningar.

I baksätet sitter två utmärkt och tre okej. Ford har varken fallit för trenden att ha två individuella baksolar, eller att dra upp de bakre sidorutorna så högt att barn inte kan se ut. Det finns gott om småfack, dryckeshållare och liknande. Bagageutrymmet är alltså vad man vill åt, stort och lättlastat. Baksätet är lätt att dela och fälla och bagageutrymmet blir nästan platt.

Säkerhetsboost

När var och varannan bil får toppbetyg i Euro NCAP:s tester, får man leta efter deras särskilda utmärkelser. Sådana har Ford fått just för Focus, som är först av "icke-premium"-bilar att ha en rad avancerade säkerhetslösningar. De är visserligen inte standard, men 14 500 kr är ett fyndpris för ett så omfattande säkerhetspaket.

Vingelvarnaren kan ställas in så att den bara varnar med en vibration om man kör över en spärrlinje, eller så att den styr tillbaka in i rätt vägbana. Systemet klarar också ganska dåligt markerade filer, men när man svänger tillbaka in i sin fil efter en omkörning får man en åthutning – irriterande! Identifieringen av trafikskyltar har ganska liten trafiksäkerhetsmässig betydelse, men är till nytta på vägar där hastighetsgränserna varierar ofta och ologiskt. Dock missar den skyltar som är en bit från vägen och får plötsligt för sig att det är omkörningsförbud på E4:an. Döda vinkeln-varnaren lyser om någon håller på att köra om en eller av andra skäl ligger snett bakom en, men vid körning på väg med mitträcke varnar systemet konstant. Active City Stop testar vi inte praktiskt; det aktiverar automatiskt bromsarna om man är på väg att krocka. Driver alert-systemet märker om föraren är ouppmärksam eller trött, men om man inte blinkar höger när man avslutar sin omkörning ilsknar systemet till och föreslår med blink och ljudsignal att föraren borde ta en paus.

GRÖNA BILISTER

Prisvärt!

Focus är flera tiotusenlappar billigare än motsvarande Golf, som inte längre är ett självklart riktmärke när man söker efter bäst i klassen. Vi testar en Titanium-utrustad bil, med nyckellöst tändning och tvåzons klimatanläggning som de viktigaste dragplåstren – det mesta andra är kosmetika och tillägget mot billigare utrustningspaket är inte självklart värt pengarna.

Kombin kostar bara femtusen mer än femdörrars-halvkombin som de allra flesta väljer. Vi har tidigare inte tyckt det var värt pengarna, men ändrar oss nu – i alla fall för den som behöver lasta stort. Någon sedanversion säljs inte längre i Sverige.

Andrahandsvärdet blir bra; låg förbrukning är alltmär av ett trumfkort och kombinationen med god dynamik och sportiga egenskaper är nästan oslagbar. Dessutom slipper man oroa sig för ett roligt prisfall på dieslbilar framöver. Ford har nyligen förlängt nybilsgarantin till fem år eller 10 000 mil (det som kommer först), vilket bidrar till en gynnsam prisbild.

Allt som allt; ett nytt riktmärke i klassen. Snål, dynamisk, kul. Synd bara att det fortsatt är ett fossilt drivmedel!



Vi gillar

- Snål
- Stark
- Bra väghållning
- Klassledande säkerhet
- Hög komfort

Vi ogillar

- Synd att det inte är en Flexifuel!

Överväg också

- Ford Focus Flexifuel, VW Golf etanol



Biltestet utfört av: Mattias Goldmann
Foton tagna av: Mattias Goldmann
Biltestet utfört under: Juni 2012

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 där du också finner fler tester av miljöbilar.