

Ford Focus 1.6 CNG 120 hk



Det har saknats en gasbil i mellanklassen. Nu kommer Ford Focus, konverterad i Trollhättan, men Golf som är byggd som gasbil från början väntar runt hörnet. Vi råder dig att vänta på den.

Stinkande efterhandskonstruktion

Hur mycket Ford än skryter så är detta en efterhandskonvertering av enklare slaget, snabbt genomförd av BRC i Trollhättan. Tre gascylindrar av kompositmaterial har lagts in under bagageutrymmet, den ordinarie bensintanken är oförändrad, vilket i och för sig ger längre total räckvidd, men många gasbilar drar ner på bensintanken till förmån för gasen och kan då ha kvar mer bagageutrymme. Nu är större barnvagnar eller annat skrymmande bagage otänkbart.

Metan är luktfritt men för att man ska märka läckage tillsätts ett illaluktande medel. Vår bil stinker, och genom att lossa på en enkel plastskruv till

Ford Focus 1.6 CNG 120 hk

Pris: Från 232 700 kr.

Drivmedel: Fordonsgas/bensin.

Miljöpåverkan: 136 g CO₂/km vid bensindrift, 109 g CO₂/km vid gasdrift, ca 29 g fossil CO₂/km vid biogasdrift.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 6,2 Nm³/100 km, 5,9 l bensin/100 km, landsväg 4,9 Nm³/100 km, 4,7 l bensin/100 km, stad 8,4 Nm³/100 km, 8,0 l bensin/100 km.

Motor: 1,6 liter, 107 hk (70 kW) vid 6 700 r/m vid gasdrift, 120 hk (88 kW) vid 6 000 r/m vid bensindrift, max vridmoment 126 Nm vid 4300 r/m vid gasdrift, 159 Nm vid 4000 r/m vid bensindrift.

Mått: L 436 cm, B 182 cm, H 148 cm, axelavstånd 265 cm.

Vikt: Tjänstevikt 1 425 kg, maxlast ca 350 kg.

Kupéutrymme/bagagevolym: 5 platser.

Kraftöverföring: Framhjulsdraft, femväxlad manuell låda.

Prestanda: 0-100: 11,1 sek, toppfart 193 km/h.

Tank: 55 l bensin, 78 l / 13.3 kg gas.

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

Garantier: Nybil 3 år, vagnskade 3 år, lack 5 år, rost 12 år.

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad i fem år, förmånsvärde reducerat med 40% jämfört med motsvarande bensinbil, gratis parkering i 30-talet kommuner.



gastankarna märker vi varifrån lukten kommer. Gasläckaget är så litet att det inte märks på förbrukningen, men vi måste åka med sidorutorna nere och ventilationen på högvarv. Eftersom metan är tjugo gånger aggressivare mot klimatet än koldioxid, försvinner bilens hela existensberättigande redan vid små läckage. Inte heller inget det minsta förtroende att en nästan ny bil läcker och luktar på detta vis! "Ford ställer mycket höga krav på installationen", står det i pressmeddelandet. Vi räknar med att Ford gör om och gör rätt!

Varken gasglad eller snål

"Focus 1.6 CNG 120 hk" kallar Ford modellen för, men det är fel. På bensin ger den 120 hästar, men på gas bara 107. Dessutom kommer gashästarna först vid otroliga 6700 varv, och vridmomentet är 20% svagare. Inför en omkörning ställer man gärna om till bensindrift, och kör man på gas får man finna sig i att växla ner i uppförbackarna – ovälkomna påminnelser om hur gasbilar var förut.

Inte heller är gas-Focus snål på gasen, ens utan läckage. Snittförbrukningen är långt högre än för stora gas-Passat. Det beror delvis på att bilen inte är gasoptimerad, delvis på att Ford använder den gamla, trista 1,6-litersmotorn istället för den flerfaldigt prisbelönta trecylindriga turbomotor som även vi har hyllat. 1,6:an finns också som Flexifuel, men tyvärr har inte Ford&BRC tagit chansen att göra en bil som kan köras på både etanol och gas. Andra Focus har sex växlar, denna bara fem, i och för sig en trevlig låda men en växel till hade gjort det lättare att hitta rättläge för den svaga motorn.



Räckvidden på gas anges till 240-280 km, i minsta laget eftersom det finns så få gasmackar. Kör man också bensintanken tom blir den totala räckvidden cirka 1100 km, men miljönyttan också minimal.

Vi får hjälp att köra snålare av en växelindikator och en bränsleförbrukningsmätare, men den senare är inte kalibrerad för gas och värdena stämmer alltså inte. Hur mycket gas som finns kvar anges bara av en liten mätare med fyra gröna lysdioder, där varje diod anger en kvarts tank. Mätaren ser ut att ha kostat högst 50 spänn hos Mekonomen. På samma mätare kan man manuellt ställa om mellan gas och bensin, vilket åtminstone med varm motor sker nästan direkt men med ett slamrande från tankarna som inte inget tillförsikt.

Väghållningen känns normal, trots de extra drygt hundra kilona över bakaxeln som inte kompenseras med ändrad fjädring eller stötdämpning.

Trångt där bak

Genom att gastankarna lagts i bagageutrymmet har det förstås blivit mindre, och man lastar nu inte ner utan upp när man ställer in saker. En större barnvagn ryms inte längre, och matkassar kräver att hatthyllan monteras av eller att den pekar rakt upp så att bakåtsikten försvinner. Hemliga fack under ordinarie golvet är förstås borta, liksom reservhjulet – saknat av ingen. Baksätet är fortsatt fällbart, men genom det höjda golvet längst bak blir skarven annorlunda än det är tänkt.



Extra säkerhet kostar extra, gas = osäkerhet?

Focus, som är först av "icke-premium"-bilar att ha en rad avancerade säkerhetslösningar. Active City Stop är det viktigaste, som automatiskt aktiverar bromsarna om man är på väg att krocka. Tyvärr ingår det inte i standardutrustningen, vare sig för gasversionen eller någon annan Focus, utan kostar 2000 kronor extra. Andra säkerhetstillbehör inkluderar Driver alert, som varnar när den märker att föraren är ouppmärksam eller trött, vingelvarnare som varnar med en vibration om man kör över en spärrlinje eller styr tillbaka in i rätt vägbana, identifiering av trafikskyltar och döda vinkeln-varnare. Vår basutrustade bil har inget av detta, och så kommer det att se ut hos många kommuner eftersom det är svårt att få med nytt säkerhetstänk i en upphandling. Synd alltså att inget av detta är standard!



Focus är krocktestad med högsta betyg hos Euro NCAP, men det gäller nog räknat inte gasversionen som inte krocktestats alls. Baksätet är inte förstärkt för över 100 kilo gascylindrar i ryggen, även om de ser väl fastspända ut. Inte heller är antisladdsystemet omkalibrerat för den extra vikten och den ändrade viktfördelningen. Kanske har det ingen betydelse, men vi går inte i god för det.

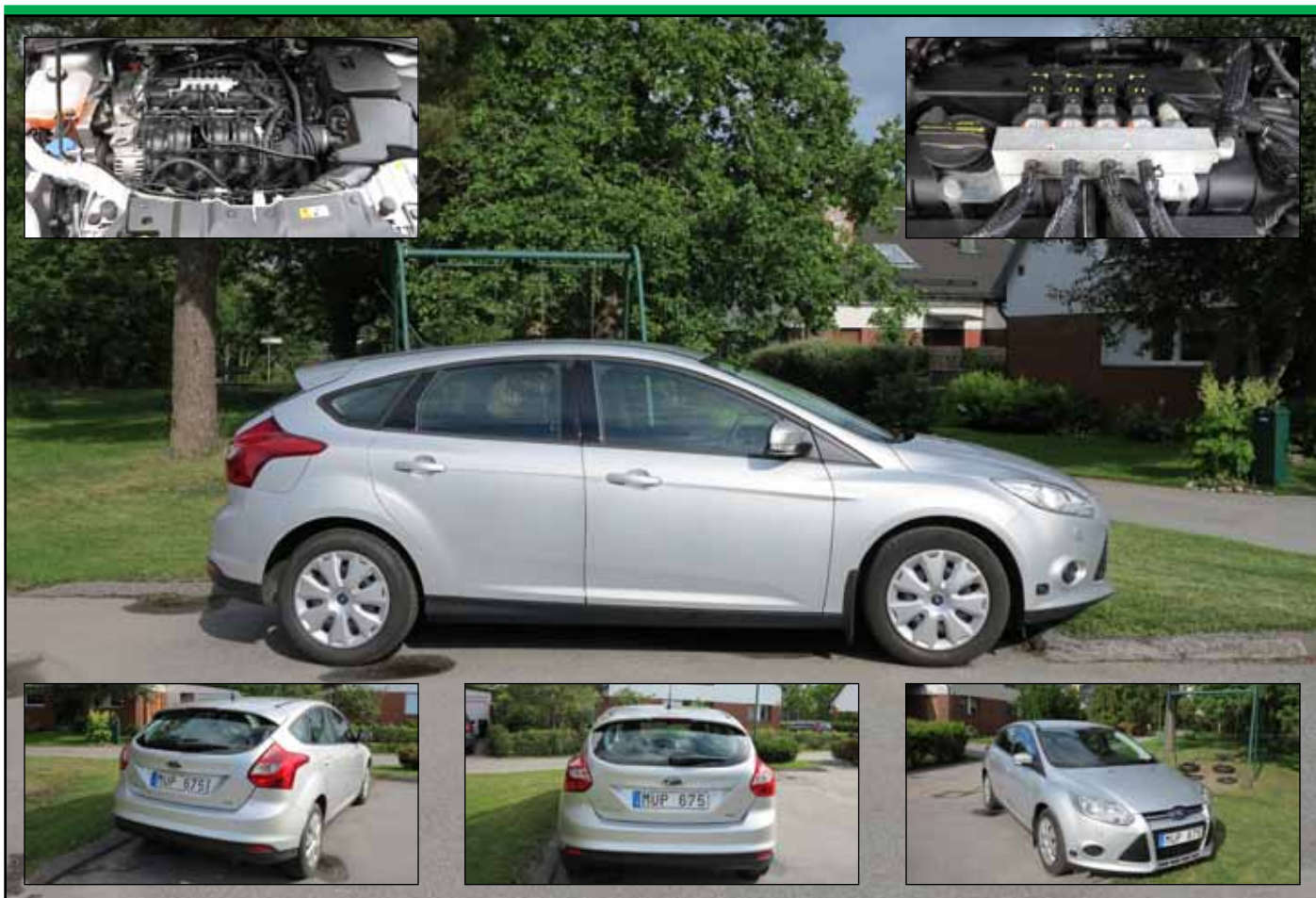
Annars: En Focus...

Focus har testats mängder av gånger, både av oss och andra. Det är en av de bästa mellanklassbilarna, i klass med Golf, Opel Astra, Peugeot 308 och andra. Mycket av detta delas förstås av gas-Focus, men på flera områden är detta en sämre Focus än de andra.



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 där du också finner fler tester av miljöbilar.



Inte prisvärt, inte värt priset

Gas-Focus kostar nästan 50 000 kronor mer än bensin-Focus. Då får man en avsevärt sämre motor, en slö bil, högre förbrukning på bensin än annars, minskat bagageutrymme, tveksam säkerhet och faktiskt sämre garantier – andra Focus har fem års nybilsgaranti, denna bara tre år. Räkna också med tveksamt andrahandsvärde, just eftersom man offrar så mycket för att få gasdriften. Det är varken prisvärt eller värt priset i form av en nästan oacceptabelt dålig bil. Då har vi inte ens tagit med att vår testbil läcker gas och stinker.



Vi gillar:

- + Gasdrift
- + Bra väghållning
- + Hög komfort

Vi ogillar:

- Tveksam konvertering
- Gamla motorn och växellådan
- Litet bagageutrymme
- Dålig räckvidd på gas
- Hög gasförbrukning
- Orimlig merkostnad

Överväg också:

- VW Golf gas (hösten 2013)
- Ford Focus EcoBoost
- Ford Focus snåldiesel

Biltestet utfört av: Mattias Goldmann

Foton tagna av: Mattias Goldmann

Biltestet utfört under: Juni 2013

