

Ford Focus CNG



Säg Ford Focus och nästan hela svenska befolkningen kommer då att tänka på etanol och FlexiFuel. Men faktum är att Ford under lång tid har erbjudit varianter med fordonsgasdrift på sin tyska hemmarknad. Sedan en tid tillbaka säljs deras CNG-modeller även i Sverige. Bilen fyller ett tidigare glapp i produktutbudet av biogasvarianter i mellanklassen: inte för stor, inte för liten, inte för dyr. Men kunde Ford Focus värma våra sinnen även när kylan var som värst?

Har just hämtat ut bilen och snön vräker ner. Snösvängen klarar inte ens att hålla snön borta på de största motorvägarna. Väglaget är extremt moddigt men bilen känns balanserad och stabil, och ett bra chassi gör att antispinn systemet inte behöver gå varmt för att kompensera. Styrningen är direkt och har en bra känsla. Bilen verkar trygg i sig själv. Under hela testets gång har bilen en förmåga att kännas sådär lagom spänstig i chassiet utan att ge avkall på komforten. Med beröm godkänt.

Men om chassiet känns utmärkt är känslan inte densamma när det gäller motorn. Det är inte de grundläggande motoregenskaperna vi reagerar på. Det är en klassisk 2,0 liters Duratec motor som konverterats till gasdrift. Den ger 145 hästkrafter i bensindrift, men när vi kör på gas levererar sugmotorn 125 hk och det känns faktiskt helt tillräckligt för nästan all sorts körning i denna förhållandevis lätta bil.

Det vi reagerar på är att bränsleförbrukningen enligt certifieringen är hög. Siffran på 5,6 kg fordonsgas per 100 km är en hög förbrukning på denna typ av bil.

Ford Focus CNG kombisedan

Fordonstyp: Gasfordon

Pris: Från 217 000 SEK med Trend-paket

Miljöpåverkan: 141 g CO₂/km vid blandad körning

Bränsleförbrukning: 5,6 kg fordonsgas/100 km vid blandad körning

Säkerhet: 5 Stjärnor i EURO-NCAP krocktest. Antisladdsystem standard.

Motor: Gasdrift: max effekt 124 hk vid 5 900 v/min, max vridmoment 160 Nm vid 4 470 varv

Bensindrift: max effekt: 145 hk vid 5 900 v/min, max vridmoment 185 Nm vid 4 500 v/min

Mått: Längd: 434 cm, bredd 184 cm, höjd 150 cm

Vikt: 1 550 kg tjänstevikt, 1 895 totalvikt, dragkrok kan ej monteras

Buller: Ingen uppgift

Miljöförmåner: Fordonsskattebefriad 5 år, gratis parkering i 30-talet kommuner.

Förmånsvärde: 19 800 SEK/år

Även med allra bästa tänkbara miljömässiga biogas så måste vi samtidigt jobba stenhårt med energi-effektivitet så att mindre bränsle räcker till mer. Den höga förbrukningsciffran kan bara delvis förklaras med att bilen saknar en rejäl överväxel för att kunna hålla låga varv i jämn landsvägshastighet. Det faktum att Ford valt en 2,0 liters sugmotor gör att bilen blir lite törstigare än bilar från flera av konkurrenterna, som i sin andra generation av gasmotorer valt mindre överladdade motorer. Dessutom noterar vi att motorn vill ha lång tid på sig efter start för att koppla om från bensindrift till gasdrift. Det var förvisso minusgrader under hela testperioden, men att bilen skall behöva köras mer än 5 kilometer innan den kopplar om är ett tecken på att anpassningen till gas inte är helt OK. När motorn dessutom dör tre gånger under testets gång då omkoppling mellan gas och bensin görs manuellt med varm motor under tomgång är det inte bra. Direkt underkänt faktiskt. Det tillhör en svunnen tid då gasentusiaster var nöjda med att kunna konstatera att "idag stannade bilen faktiskt bara en gång vid väg till jobbet". En bil måste fungera mycket bättre än så, varför det här är något som Ford måste fixa omedelbart. Gasbilarna från de tillverkare som har integrerat gasdrift i utvecklingsprocessen fungerar fantastiskt bra.

Faktum är att Ford Focus CNG tydligt signalerar att gaskonverteringen gjorts i efterhand. Placeringen av gastankarna och det kraftigt uppbyggda golvet, bränslemätaren sitter som en egen liten mätare instoppad på en ledig plats i mittkonsolen, färddatorn som inte reagerar på om det är gas eller bensin vi kör på och det faktum att bilen inte går att få med dragkrok är tydliga signaler på att Fords CNG ingenjörer inte var med från början när bilen utvecklades. Detta är synd, eftersom hela bilen i övrigt i botten utstrålar en sorts förnuftighet. Och på tal om utstrålning, designmässigt känns det som om Ford lagt ner rätt stor vikt på att få till en snygg och sportig exteriör. Men interiört är det plastigt. Att efterlika metall i 4-5 olika varianter av spraymålad plast för inte gör någon glad. Det faktum att det faktiskt sitter några inlägg med riktigt aluminium i ratten förstärker faktiskt känslan av plast på övriga delar. Men funktionen är inget att klaga på.

Naturliga placeringar av instrument och ställbar ratt i höjd- och längsled tillsammans med sätenas inställningsmöjligheter gör att alla känner sig hemma. Det enda som kräver lite tillvänjning är att skilja på blinkersspaken och ljudanläggningens manöverkonsol som båda sitter bak ratten på vänster sida. Men som normalbegåvad lär man sig som väl är detta snabbt och faktum är att när man gjort detta vill man inte vara utan eftersom man kan styra alla viktiga funktioner på ljudanläggningen. Definitivt ett trafiksäkerhetshöjande system i jämförelse med andra system. Många tillverkare har förvisso också ljudfunktioner i ratten, men skall du t.ex. byta från radio till CD slutar det nästad alltid med att man måste sänka blicken från vägbanan och börja leta bland mittkonsolens alla knappar. Så icke i denna Ford.

Instrumentpanelen har dock två missar som slår mot säkerhetsaspekterna. Halkvarningslampan lyser gult runt nollstrecket och så långt är allt väl. Men vid lägre temperaturer blir lampan illröd och fortsätter att vara det åtminstone ner till minus 20 grader. Den är irriterande stark och lyser så ofta att du slutar att vara uppmärksam. Omvänt är det med den blå heljuls lampan. Den göms effektivt bak hastighetsmätarnålen och så du ser den inte vid de låga varvtal du försöker hålla dig till när du kör sparsamt. Här kommer många medtrafikanter att bli bländade av kvarglömt helljus vid möte i mörker.

Som passagerare har du det bra med ett baksäte som är komfortabelt och med ett schysst utrymme för ben och huvud. Men tyvärr kan vi inte rekommendera bilen för familjer. På grund av att gastan-

karna placeras inne i bilen höjs lastgolvet och bagaget blir nästan fullt av en datorväska. Vi tippar att nästan alla ägare kommer att plocka bort insynsskyddet så åtminstone matkassarna kan få plats upp mot bakrutan på denna 5-dörrars kombi sedan där ju även den sluttande bakrutan stjälar utrymme i jämförelse med en bil i kombiutförande.



Mer väskfack än bagageutrymme. Ta bort hatthyllan så får matkassar plats.

Tyvärr lämnar bilen som helhet mycket tveksamheter efter sig. Att bilen inte skall få tjuvstopp när bränslena växlar är det mest akuta. Men även den begränsade lastförmågan, det höga priset i jämförelse med en flexifuel och en motor som inte är helt modern gör att det finns flera frågetecken. Visst, bilen är minst lika bra som första generationens gasfordon runt 2000-talet. Men saken är att det nu är år 2010 och mycket utveckling har skett hos de andra tillverkarna som nu är inne på generation två eller tre.

Vi gillar:

- + Biogasfordon i mellanbilsklassen
- + Radions manöverkonsol vid ratten
- + Spänstigt och komfortabelt chassi

Vi ogillar:

- Motorstopp
- Hög bränsleförbrukning
- Litet bagageutrymme
- Avsaknad av dragkrok



Text: Staffan Johannesson

Bild: Staffan Johannesson

Biltestet utfört under: Februari 2010

För vidare information: www.ford.se