



Foto: Ford

**Ford Focus Turnier: Vergleich EcoBoost vs. Diesel**

**1.0 EcoBoost ab 15.840 Euro**  
 R3/998 cm<sup>3</sup> | 74 kW/100 PS | 170 Nm/1.500 U/min  
 5-Gang | 12,7 s | 185 km/h | 4,9 S | 112 g/km  
 Kfz-Steuer (Euro)\*: 24 p.a.

**1.0 EcoBoost ab 18.067 Euro**  
 R3/998 cm<sup>3</sup> | 92 kW/125 PS | 170 Nm/1.500 U/min  
 6-Gang | 11,5 s | 193 km/h | 5,1 S | 117 g/km  
 Kfz-Steuer (Euro)\*: 34 p.a.

**1.6 TDCi Start-Stopp ab 17.605 Euro**  
 R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 70 kW/95 PS | 230 Nm/1.500 U/min  
 6-Gang | 12,7 s | 180 km/h | 4,2 D | 109 g/km  
 Kfz-Steuer (Euro)\*: 152 p.a.

**1.6 TDCi Start-Stopp ab 19.832 Euro**  
 R4/1.560 cm<sup>3</sup> | 85 kW/115 PS | 270 Nm/1.750 U/min  
 6-Gang | 11,1 s | 193 km/h | 4,2 D | 109 g/km  
 Kfz-Steuer (Euro)\*: 152 p.a.

Wartung: 20.000 km oder alle zwei Jahre

\* Online-Kalkulator des Bundesministeriums für Finanzen

# Motoren-Königsklasse

**Dreizylinder** | Eine Liaison aus 1,0-Liter-EcoBoost-Benziner und dem Kompaktklässler Ford Focus Turnier? Das passt erstaunlich gut.

— Mit der Königsklasse kennt sich Ford aus. Seit Jahren engagiert sich der Autobauer in der Uefa Champions League finanziell. Und mit dem lauffröhigen wie munteren 1,0-Liter-EcoBoost-Motor (100 und 125 PS) hat man nun einen Crack in den eigenen Reihen, der es im Ford Focus locker mit der Elite aufnehmen kann, quasi der Effizienz-Champions-League. Zwar verfügt der Benziner nur über drei Töpfe, aber dank Direkteinspritzung,

Turboaufladung und variabler Nockenwellensteuerung überzeugt der Diesel-Herausforderer allemal. Vor allem ab 1.500 Touren.

Frühes Hochschalten mittels manueller Fünf- oder Sechsgangbox – kein Problem. Zumal die serienmäßige Schaltpunktanzeige hier stets auf dem Posten ist. Ideale Motorisierungen fürs Mitschwimmen im Verkehr, die auch bei spontanen Überholmanövern nicht beleidigt sind.

**Sparmaßnahmen** | Natürlich dürfen angesichts der Zurückhaltung an der Zapfsäule auch Start-Stopp, Rekuperation und Active Grill Shutter nicht fehlen. Der Lohn beim Focus Turnier: 4,9 und 5,1 Liter Normverbrauch (CO<sub>2</sub>: 112 bzw. 117 g/km). Der 672 Euro günstigere Fünftürer soll sogar nur vorbildliche 4,8 respektive 5,0 Liter konsumieren. Der CO<sub>2</sub>-Spitzenwert von 109 g/km kann sich ebenso sehen lassen. Unterm Strich will

der innovative Kölner 20 Prozent weniger verbrauchen als ein normaler 1,6-Liter-Otto.

In Sachen Komfort setzen die Ingenieure etwa auf ausgeschäumte Motorabdeckungen oder – statt der Ausgleichswelle – auf eine Schwungscheibe mit spezieller Unwucht. Sie soll den unrunder Lauf des Triebwerks ausgleichen. Auch wichtig für die Performance: die in Öl geführten Zahnriemen.

**Chance für die Flotte** | Stefan Wieber, Leiter Flottenverkauf und Remarketing bei Ford: „Der 1,0-Liter-EcoBoost-Motor von Ford ist der sparsamste Benziner in der Kompaktklasse. Der Motor ist wirtschaftlich interessant für Funktionsflotten und für Gewerbetreibende mit kleinen bis mittleren Laufleistungen. Seine agilen Fahreigenschaften, die geringe Geräuschentwicklung sowie der äußerst niedrige Verbrauch machen ihn aber auch bei User-Choosern sehr beliebt.“

Keine Frage: Der 1.0 EcoBoost ist ein feiner Motor mit angenehmem Sound. Spätestens nach der ersten Probefahrt dürften manche Diesel-Puristen ihre Selbstzünder-Vorliebe überdenken und den Taschenrechner herausholen – falls der Dreizylinder zur jährlichen Laufleistung passt. |pn



**Downsizing par excellence** | Neben dem Focus kommt der 1.0 EcoBoost auch in C- und B-Max

**Ford** | Erste Sitzprobe im neuen B-Max – diesen Herbst beim Händler

— Was man sich unter einer „Panorama-Schiebetür“ vorzustellen hat, erfährt man schnell, wenn man die Portale des neuen Ford B-Max zum ersten Mal öffnet. Vorne schwingen sie auf, hinten gleiten sie geräuschlos zur Seite. Eine 1,5 Meter breite Öffnung erstreckt sich vor einem, auf die konventionelle B-Säule hat Ford verzichtet.

Kein Gemecker und Geächze mehr beim Ein- und Aussteigen. Auch das Beladen geht einem so leichter von der Hand. Wer sich um seine Si-

cherheit bei einem Seitenaufprall sorgt, für den weist Ford in diesem Ernstfall auf das intelligente Zusammenspiel der beiden Seitentüren hin.

Selbst in Reihe zwei fühlen sich Langbeiner gut untergebracht, obwohl der rund vier Meter lange B-Max die Grundarchitektur vom Kleinwagen Fiesta übernommen hat. Auch bei der Materialanmutung gibt es beim selbst ernannten, ab 13.403 Euro MAV (Multi Activity Vehicle) nichts zu kritisieren. Die Cockpitgestaltung folgt der be-

kannten Ford-CI. Summa summarum macht der Erstkontakt Lust auf die erste Ausfahrt.



Foto: Ford