

Ford Focus 1.0 Ecobost: Die drei Zylinder und die Tankstelle

Von Peter Schwerdtmann

Ungerade Zylinderzahl, unrunder Lauf – die Gleichung aus alten Tagen gilt schon seit den Audi- Fünfzylindern vom genialen Ludwig Kraus nicht mehr. Die klingen auch heute noch kraftvoll und rauh wie der Sänger einer Heavy-Metal-Band, und die Dreizylinder in den Modellen des VW-Konzerns knurren durchaus attraktiv. Aber muss das so sein mit dem verräterischen Klangbild? Wir gingen dieser Frage jetzt in einem Ford Focus mit dem Ein-Liter-Ecoboost-Motor und drei Zylindern nach.

Eine andere Gleichung bestimmt in diesen Tagen die Entwicklung der Motoren: Je weniger Zylinder, desto weniger Masse und bewegliche Teile. Gepaart mit Direkteinspritzung und Turboaufladung bringt das weniger Verbrauch. Am Beispiel der Ford-Motoren für die Kleinwagen und die Kompakten wird das anschaulich. Der alte Vierzylinder mit 1,6 Liter leistet 74 kW / 100 PS, genauso viel wie der neue Dreizylinder mit einem Liter Hubraum. Doch der Neue braucht knapp 30 Prozent weniger Kraftstoff. Da kann man doch gern ein paar Komforteinbußen hinnehmen.

Muss man aber nicht. Wir fahren jetzt den Ford Focus rund 200 Kilometer über Berg und Tal, auf engen Bergstraßen und der Autobahn. Dessen Ein-Liter-Dreizylinder ist mit 91 kW / 125 PS, das stärkere der beiden kleinen Ecoboost-Triebwerke. Wer einen so motorisierten Focus erwirbt, muss bei einem Einstiegspreis von 20 700 Euro jedenfalls nicht beim Motor Komforteinbußen hinnehmen. Der Dreizylinder klingt, als hätte er den vierten Zylinder noch „im Sinn“. Der Motor knurrt nicht. Er gibt auch sonst keine ungewohnten Geräusche von sich, sondern arbeitet harmonisch und leise.

Natürlich kommen Leistung und das Drehmoment von 200 Newtonmeter aus der Turboaufladung. Doch angesichts der Fortschritte der Turbotechnik in dieser und in anderen Leistungsklassen darf man heute eine dritte Regel getrost in Frage stellen: Es

geht nichts über Hubraum, außer Hubraum. Wir hatten jedenfalls bei unserer Tour nie den Eindruck, der Motor könne angesichts der abgefragten Beschleunigung nicht genug Kraft aufbauen, angestrengt oder gar überanstrengt klingen.

Klar kann man beim Focus vom Sport-Modell ST träumen. Dessen Motor hat zwei Liter Hubraum, ist mit 250 PS doppelt so stark und braucht (Im Schnitt nach EU-Norm) 7,2 Liter je 100 Kilometer. Der Dreizylinder braucht im günstigsten Fall 4,8 Liter auf 100 Kilometer und emittiert nur 109 Gramm Kohlendioxid pro Kilometer, also auch in der Praxis rund 600 Euro weniger für Sprit.

Beim Vergleich der Normverbrauchswerte zum Vorgänger 1,6 Liter Vierzylinder mit 6,7 Litern statt 4,8 Litern sind das immerhin noch rund 250 Euro pro Jahr weniger für Kraftstoff. In der Praxis wird der gegenüber dem ST eingesparte Betrag deutlich höher ausfallen; denn die starken Motoren eines ST werden beim EU-Zyklus zur Ermittlung des Normverbrauchs bevorzugt. Sie müssen sich weniger anstrengen und keine hohen Drehzahlen entwickeln. Deswegen verbrauchen sie scheinbar weniger. (ampnet/Sm)

Bilder zum Artikel:



Ford Focus EcoBoost.



Ford Focus EcoBoost.



Ford Focus EcoBoost.



Ford Focus mit dem neuen 1,0-Liter-EcoBoost-Motor .