

Nicht mehr ganz hundert

Ford rüstet den umweltfreundlichen Focus Econetic II mit einem Start-Stopp-System aus

Die grossen Autohersteller kommen heute um das Start-Stopp-System nicht mehr herum. Das hat auch Ford erkannt und den neuen Focus Econetic damit ausgestattet. Der CO₂-Ausstoss des Autos liegt neu bei 99 Gramm pro Kilometer.

mbm. · Noch vor nicht allzu langer Zeit buhlten die Autohersteller mit immer kräftigeren Autos um die Gunst der Kundschaft. Die Marktlage hat sich innerhalb von nur wenigen Jahren – mindestens bei den Volumenmodellen – deutlich verändert. Im gleichen Ausmass, wie früher die PS-Zahlen hochgingen, sinken heute die Werte für den Treibstoffverbrauch und für den CO₂-Ausstoss. Wer heute im grossen Stil Autos verkaufen will, muss mit Umweltverträglichkeit punkten. Das lässt sich auch an den Plakaten und Inseraten ablesen, wo mit tiefen Verbrauchswerten und geringer Umweltbelastung geworben wird.

Paket von Massnahmen

Jede Marke hat sich einen eigenen Begriff für die Bezeichnung ihrer sparsamen Autos zugelegt. Bei Ford – die Amerikaner haben in Europa ein verhältnismässig gutes Jahr hinter sich und liegen bei den Verkäufen in Deutschland hinter Opel und VW auf dem dritten Platz – tragen diese Fahrzeuge den Zusatz Econetic. Man findet ihn bei den Modellen Fiesta, Focus, Mondeo und Transit. Ihnen ist eigen, dass sie tiefergelegt und dadurch aerodynamischer, mit leichter abrollenden Reifen bestückt und treibstoffsparender ausgestattet sind. Ausserdem verfügen sie über ein System zur Rückgewinnung der Bremsenergie, die Informationstechnik Eco-Mode, die dem Lenker Hinweise für eine sparsame Fahrweise gibt, und länger übersetzte Gänge.

Am Focus Econetic hat Ford nochmals Verbesserungen vorgenommen. Das Auto kam in der aktuellen zweiten Generation 2004 auf den Markt und erfuhr 2007 eine Überarbeitung; 2011 soll der Ford Focus der dritten Generation in der Schweiz erhältlich sein. Die Econetic-Modelle liefen in der Schweiz bisher nicht besonders gut. 2008 betrug ihr Anteil an den 3245 verkauften Focus



Der neue Focus Econetic: Dank dem Start-Stopp-System gelingt es Ford, beim CO₂-Ausstoss den Wert von 100 Gramm pro Kilometer zu unterbieten.

nur 2,2 Prozent, was 72 Stück entspricht. Im laufenden Jahr sieht es etwas besser aus: Von bis jetzt 3284 verkauften Focus waren 109 Einheiten oder 3,3 Prozent Econetic-Modelle. Im nächsten Jahr, auf dessen Beginn der neue Focus Econetic in der Schweiz erhältlich sein wird, erwartet Ford eine Steigerung dieses Anteils auf 4,5 Prozent.

Mit Konkurrenz gleichgezogen

Dafür sorgen soll in erster Linie das Start-Stopp-System, das in Europa zum ersten Mal in einem Auto von Ford zum Einsatz kommt. Bei der Konkurrenz ist diese Technik allerdings zum Teil schon länger erhältlich. Dank dem Start-Stopp-System, das am Rotlicht den Motor abstellt und beim Anfahren sofort wieder startet, gelingt es Ford, beim CO₂-Ausstoss die Grenze von 100 Gramm pro Kilometer zu unterbieten. Der Focus Econetic soll genau 99 Gramm CO₂ ausstossen und auf 100

Kilometer durchschnittlich 3,8 Liter Diesel verbrauchen. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt das Auto in 11,8 Sekunden; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 186 km/h.

Das Start-Stopp-System wird vorerst erst in der Focus-Limousine mit fünf Türen verbaut. Als Motor wird weiterhin ein 1,6-Liter-Turbodiesel mit 109 PS eingesetzt, der allerdings in den Details überarbeitet wurde. Der Preis für diese Ausführung liegt bei 32 350 Franken. Darin eingeschlossen sind auch eine Zweizonen-Klimaanlage und hitze-reflektierende Scheiben. Das Start-Stopp-System hat bei ersten Testfahrten problemlos funktioniert. Es stellt sofort ab, wenn das Auto steht und der Lenker in den Leerlauf schaltet und die Kupplung loslässt. Sobald die Kupplung wieder gedrückt wird, springt der Motor an – ungefähr innerhalb von 0,3 Sekunden. Wie bei der Konkurrenz funktioniert das System erst, wenn das Auto Betriebstemperatur erreicht hat, wenn die

Aussentemperatur nicht zu tief ist und wenn Energie nicht für anderes wie laufende Klimaanlage gebraucht wird. Gemäss Angaben von Ford soll das Start-Stopp-System den Treibstoffverbrauch um rund 5 Prozent verringern. Wer fast nur in der Stadt unterwegs ist, soll sogar mit einer Reduktion um bis zu 10 Prozent rechnen können.

Ohne Start-Stopp-System

Erhältlich ist der Ford Focus Econetic auch ohne Start-Stopp-System. In dieser Ausführung kostet das Auto ab 31 100 Franken. Ihm fehlen allerdings die Zweizonen-Klimaanlage und die hitze-reflektierenden Scheiben. Dafür ist diese Version auch als Kombi, der bei Ford Turnier heisst, zu haben. Natürlich fallen hier die entscheidenden Werte etwas schlechter aus: Der Dieserverbrauch wird mit 4,0 Liter auf 100 Kilometer angegeben, der CO₂-Ausstoss mit 104 Gramm pro Kilometer.

UNTERWEGS MIT DEM MOTORRAD

BMW mit Sechszylinder

Überraschende Studie Concept 6

Kür. · Der Reihen-Sechszylinder war schon immer die klassische Motorisierung von BMW-Automobilen. Keine andere Marke hat dieses in Sachen Laufkultur und Charakteristik so vorteilhafte Konstruktionskonzept gleichermaßen konsequent angewendet wie die Weissblauen aus München. Dass ein Sechszylinder eines Tages auch ein BMW-Motorrad antreiben würde, war abzusehen. 2011 ist es so weit. Als komfortabler Luxustourer wird die K1600 LT das heutige Vierzylinder-Flaggschiff K1200 LT ablösen. Und wie der Sechszylinder in einem sportlichen Naked Bike aussehen könnte, zeigt BMW bereits heute mit der Studie Concept 6.

Breit und trotzdem schmal

Wie weit die Entwicklungen bereits fortgeschritten sind, zeigen die ersten Angaben zur Konstruktion und zur Leistungscharakteristik des Motors. Das Layout entspricht weitgehend demjenigen der bekannten 1300er-BMW-Vierzylindermotoren mit überdurchschnittlich stark nach vorn geneigter Zylinderbank (55 Grad). Mit lediglich 560 Millimetern Breite ist der Motor schmaler als alle bisherigen Serien-Reihen-sechszylinder und nur unwesentlich breiter als ein Vierzylinder mit ähnlich grossem Hubraum.

Diese kompakten Abmessungen wurden in erster Linie durch ein nahezu quadratisches Verhältnis von Bohrung und Hub sowie minimale Zylinderab-



BMW's Motorrad-Sechszylinder. MOTOPRESS

stände erreicht. Das Leistungsniveau soll demjenigen von Vierzylindern entsprechen, also zwischen 160 und 175 PS. Beeindruckender ist jedoch die Charakteristik. BMW verspricht bereits ab 2000 U./min ein Drehmoment von 130 Nm und mit einer Höchstdrehzahl von 9000 U./min eine Dynamik, die im Tourer-Segment einzigartig sein dürfte. Bei angemessener Fahrweise soll der Verbrauch deutlich unter demjenigen eines vergleichbaren Vierzylinders liegen.

Modernste Technik

Der für ein sportliches Naked Bike ungewöhnlich lange Radstand der Concept 6 lässt darauf schliessen, dass die wesentlichen Elemente des Fahrwerks eher dem endgültigen Konzept des Tourenmotorrades entsprechen. Hauptelement bildet dabei ein aus Aluguss-Teilen gefertigter Rahmen, der die Antriebseinheit als mittragendes Element integriert. Auch die aus der Vierzylinder-Flotte bekannten Radaufhängungen Duolever vorne sowie der einarmige Paralever mit integrierter Kardanwelle hinten dürften wie gezeigt im Serienbike Verwendung finden.

Noch nichts verrät BMW momentan zum Design und zur Ausstattung des neuen Sechszylinder-Tourers. ABS, DTC (Traktionskontrolle), ESA (elektronisch einstellbares Fahrwerk) und weitere Errungenschaften dürften beim neuen Flaggschiff nicht fehlen. Dass nach dem Tourer weitere Motorräder mit dem Sechszylinder anrollen werden, macht BMW bereits heute mit der bis auf wenige Details serienreifen Concept 6 deutlich. Zu befürchten ist allerdings, dass das Naked Bike aus den Reihen-Sechser nicht aus der imposanten Auspuffanlage mit beidseitigen kurzen Endstücken zum Besten geben darf.

«Göppel» – neu definiert

MTB Cycletech verbindet filigranes Retro-Design mit moderner Technik

Wenn ein Hersteller sein Fahrzeug Jalopy (Göppel) tauft, dann zeugt das entweder von Dummheit oder Witz. Beim Jalopy von MTB Cycletech ist Letzteres der Fall. Mit wartungsfreiem Riemenantrieb und Retro-Design ist es wegweisend.

map. · Vor bald 30 Jahren machte sich MTB-Cycletech-Gründer Butch Gaudy hierzulande einen Namen als Mountainbike-Guru. Der Berner war der Erste, der die geländetauglichen Velos von den USA in die Schweiz importierte. Er selber hat sich aber nie als Hardcore-Biker im Sinne von Velofanatikern bezeichnet. Im amerikanischen Wortsinn ist er es aber sehr wohl. Gaudy liebt alte Harleys und Hot Rods. Deren Retro-Design, gepaart mit heutiger Technik, spiegelt sich auch in seinen preisgekrönten Fahrradkreationen.

Schnörkelloses Design

Das Jalopy fällt auf durch sein schnörkelloses Design mit ungewöhnlichen technischen Detaillösungen. Entgegen dem heutigen Zeitgeist besteht sein Reiz am Weggelassenen. Wieso 27 Gänge, wenn es, wie früher, auch 3 tun? Am Velo fehlt es aber nicht an sinnvollen



Jalopy: der Reiz des Weglassens.

Errungenschaften der Neuzeit wie Nabendynamo und Scheibenbremsen. Harley-like bestimmen der filigrane, muffenlose Stahlrohrrahmen mit ungefederter gerader Gabel, wuchtig bereifte 28-Zoll-Räder und der Riemenantrieb das Erscheinungsbild. Mit dem Riemenantrieb an einem Serienfahrzeug beschreitet Gaudy wie Harley-Davidson vor 20 Jahren Neuland. Seither wurden die Zahnriemen laufend

verbessert und können dank reissfester Kevlar-Karkasse bei gleichbleibender Kraftübertragung laufend schmaler gebaut werden.

Im Vergleich zum Kettenantrieb liegen die Vorteile klar beim geräusch- und wartungsfreien Riemen, der erst noch leichter ist. Der Gewichtsvorteil wird jedoch durch die Nabenschaltung wieder zunichtegemacht. Dass diese – bedingt durch die Innenreibung des Pla-

netengetriebes – schwerer laufe, konnte im Fahrtstest aber nicht bestätigt werden. Das völlig geräuschlose Dahingleiten in den ersten beiden Gängen machte den Kopf frei für Gedanken fernab der Technik.

Vorteil Zahnriemen

Das Jalopy ist nicht nur deswegen herausragend. Der Riemen wird nicht etwa durch das Verschieben des Hinterrads gespannt, sondern durch einen Exzenter im Tretlagergehäuse. Das ermöglicht gleichbleibende Spaltmasse des Hinterrads im Rahmen wie bei einer Edelkarosse. Die mit Swarovski-Kristallen verzierten Ledergriffe am Ende des ausladend geschwungenen Lenkers und der bequeme Ledersattel verströmen einen Hauch von Luxus. Der Bierdeckel einer taiwanischen Brauerei am Vorbau verrät nicht nur die Herkunft des Velos, sondern wahrscheinlich auch die Getränke-Präferenz seines Designers.

Insgesamt ist das Jalopy ein aufsehenerregendes Stadtfahrrad, das sich mit Schutzblechen und Gepäckträger problemlos erweitern lässt. Für 1499 Franken erhält man ein zeitloses Fahrzeug, das nahezu wartungsfrei ist, in der City jedoch auch die Aufmerksamkeit von Dieben auf sich zieht. Ein dickes Kabelschloss sollte deshalb gleich mitgekauft werden.