



Crossover-offensiv

KA+ Active & Fiesta Active

Viktigt med rätt däck

Däckkunder

Frågor och svar

Ask Ford

Fjärde generationen

Nya Ford Focus



Go Further



Snö på sommaren

Bara lugn. Det står inte fel i rubriken. Och den varnar inte för att en ny istid är på väg till Europa. Inte heller behöver du börja rota fram de varma vinterkläderna i garderoben. Den syftar på det nya testcentret med klimatvindtunnel i Fords fabrik i Köln-Merkenich, Tyskland. Här kan man simulera temperaturer ned till $-40\text{ }^{\circ}\text{C}$ och upp till $+55\text{ }^{\circ}\text{C}$, en luftfuktighet på upp till 95 % och vindhastigheter på upp till 120 km/h. Även höjder upp till 5 200 meter över havet och snö och regn kan återskapas i denna moderna anläggning, som Ford investerat mer än 70 miljoner euro i. Den offentliga invigningen av centret ägde rum den 17 maj 2018. Upp till tio fordon kan testas samtidigt med fokus på säkerhet, komfort och systemstabilitet. Funktionen och prestandan hos elektriska komponenter och broms-, luftkonditionerings- och värmesystem testas också under de olika väderförhållandena.

Det framtidsoptimerade testcentret gagnar alla Ford-modeller. Det senaste exemplet är nya Ford Focus, som redan nu kan beställas och inom kort kommer att lanseras i Europa. På sista sidan presenterar vi för första gången den fjärde generationen av den framgångsrika kompaktbilen – och i Autoteam 3/2018 följer en utförligare presentation. I det här numret av Autoteam kan du bland annat också läsa om den nya sportiga ST-varianten av Ford Fiesta och om Active-modellerna av KA+ och Fiesta. Dessutom redogör vi för installationen av ett chassi med coilover från programmet Ford Performance Parts och ger en allmän översikt över bildäck.

Vi önskar dig mycket nöje med läsningen och hoppas du får njuta av sommaren – utan snö!

Autoteam-redaktionen

Imprint – Utgåva 2/2018

Utgivare

OEConnection GmbH
Siegfried-Leopold-Straße 58
53225 Bonn
TYSKLAND

Bildkällor

Ford of Europe – Media Kits and Press Materials; Ford Etis
Ford – Global Asset Management
OEConnection GmbH
Continental Reifen Deutschland GmbH
Goodyear Dunlop Tires Germany GmbH
iStockphoto LP –
krystiannawrocki, 123ducu,
StMax89, Peopleimages,

Producerad av OEConnection GmbH i samarbete med Ford of Europe GmbH

Den information som finns i denna publikation var korrekt vid tidpunkten för tryckning. Utrustningen av modellerna samt reparationsprocedurer kan variera mellan marknaderna. Vid tveksamheter gäller därför alltid de arbetsvillkor och -regler som gäller i aktuellt land.

Ford Autoteam riktar sig speciellt till Fords återförsäljare och deras medarbetare. Tidskriften är inte avsedd att distribueras till allmänheten eller till kunder. Informationen i Autoteam är konfidentiell.

All vidare tryckning, digital användning av något slag eller kopiering – även av utdrag – kräver vårt godkännande. Vi förbehåller oss samtliga rättigheter enligt upphovsrättslagen. Felaktigheter kan förekomma.

Temaförklaring

	Allmän information
	Nyheter och aktuellt
	Teknik och diagnos
	Plåt och lack
	Service, underhåll och marknadsföring

Innehåll

4

+++ Telegram från Ford +++

Information från Fords värld Kortfattat om ny och intressant utveckling av och med Ford.

5

Ständigt i rörelse

Moderna bildäck är riktigt högteknologiska produkter, men många underskattar deras betydelse.

8

Mera färg

Nybilsköpare väljer allt oftare färggladare lackering på nya bilen.

10

Aktiva satsningar

De två modellerna Ka+ Active och Fiesta Active står för Fords nya crossover-generation.

14

Svar på frågor

Ask Ford ger runt lämpliga svar på en mängd olika frågor om Ford-bilar dygnet runt.

16

Problem med solluckans styrning

På Ford Kuga kan den skjutbara solluckan i panoramataket hamna snett ibland.

18

Tid för avkoppling

Cylinderavstängning, körlägesomkopplare och 200 hk – nya Ford Fiesta imponerar från första stund.

21

Närmare asfalten

Chassiet med coilover i programmet "Ford Performance Parts" garanterar optimal hantering och körsäkerhet.

24

Mer av allt – nya Ford Focus

Fjärde generationen av den framgångsrika kompaktbilen bjuder på många innovationer.

5

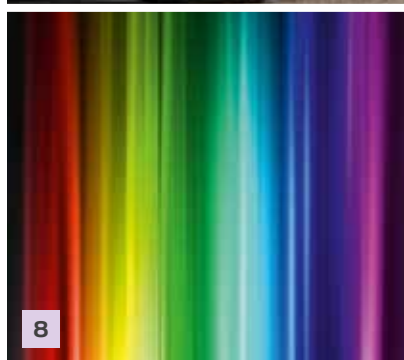
8

10

18

21

24





+++ Telegram från Ford +++

Information från Fords värld Kortfattat om ny och intressant utveckling av och med Ford.



+++ 50-årsjubileum för Ford Escort +++

När Ford Escort premiärvisades på bilsalongen i Bryssel 1968 fick den ett fantastiskt mottagande. Denna kompakta mellanklassbil visade sig vara ett riktigt lyckokast för Ford. Redan inom bara några månader hade den med råge överträffat försäljningsprognosen. Totalt blev det sju generationer av Escort och över 20 miljoner exemplar fann sig en ägare. Escort imponerade även stort inom motorsport och rally och röntade under många år flera framgångar. Efterföljande modell, Ford Focus, kom ut på marknaden i slutet av 1998 och blev så småningom också en försäljningssuccé. Den sista Ford Escort rullade för övrigt av bandet i Dagenham i England så sent som i juni 2000, då som versionen "Classic".



+++ Regnvatten till spolärvätskan +++

Under en europeisk tävling för unga forskare inom naturvetenskap och teknik fick två syskon från Tyskland en enkel men genialisk idé. Daniel och Lara preparerade en bilmodell med en pump från ett akvarium och installerade ett extra reningsfilter. På så sätt kunde regndroppar fångas upp och sedan användas i spolärvätskan till vindrutan. Ingenjörer på Ford plockade upp idén och har nu installerat systemet i en S-MAX-prototyp. För att vattnet ska kunna samlas upp har gummislangar dragits från vindrutans nederdel till vätskebehållaren. Om den här lösningen får global spridning har den potential att spara in flera miljarder liter vatten. Länk till mer information: <https://bit.ly/2HA4cRT>



+++ Fords handbok i tekniska data 2018 +++

Fords handbok i tekniska data som ges ut en gång per år är oundgänglig i det dagliga inställnings- och reparationsarbetet i verkstaden. Att ha tillgång till och tillämpa korrekta tekniska specifikationer är en grundförutsättning för att kunna utföra ett högkvalitativt arbete. Den senaste versionen för 2018 kom i maj. I den hittar du bland annat redan specifikationerna för nya Ford Focus (modellår 2019). Handboken innehåller viktiga motordata, inställningsvärden, åtdragningsmoment, uppgifter om däcktryck, service- och bytesintervaller samt påfyllningsmängd för motorer och växellådor för alla Ford-modeller från 1996 och framåt. Handboken kan du beställa på <https://www.z-order.de/handbook/> under rubriken "Technical Publications".



+++ Rally-VM 2018 +++

Efter den lysande tvåfaldiga framgången förra året, då Ford och M-Sport vann tillverkarrankingen och Sébastien Ogier vann förarrankingen, har även tävlings-säsongen 2018 gått riktigt bra hittills. Efter 7 av 13 deltävlingar är fransmannen med kartläsaren Julien Ingrassia tvåa i rankingen. Med segrarna i Monte Carlo, Sverige och Frankrike samt ytterligare två platser på prispallen har toppföraren i Ford Fiesta RS WRC fortfarande chans att slå Thierry Neuville, som sitter bakom ratten i Hyundai i20 Coupé WRC. Även i märkesrankingen ligger de för närvarande på andra plats och har alla möjligheter att hamna i toppen när serien väl är över.



Ständigt i rörelse

Däck Trots att de hör till de allra viktigaste delarna på en bil är det många bilägare som inte ägnar dem någon större tanke. Felaktigt däcktryck, skador på slitbanan eller däcksidorna eller helt enkelt bara slitna däck kan innebära en enorm säkerhetsrisk. Att regelbundet kontrollera däcken i samband med en inspektion eller allmän service och alltid hantera dem med försiktighet under montering och förvaring och naturligtvis under körning är därför mycket viktigt.

Däckaffärerna genererar en hög omsättning för en bilåterförsäljare. De innebär många regelbundna kundkontakter, vilket i sin tur skapar möjligheter till merförsäljning av både arbete och reservdelar. I gengäld förväntar sig bilägarna att ni ger dem bästa möjliga råd och besitter gedigna fackkunskaper när det gäller däck.

Högsta prestanda

Det finns ett antal krav som däck måste uppfylla för att klara den dagliga körningen. De ska utföra sitt jobb så tyst som möjligt, hålla länge, garantera en stabil väghållning, fjädra, ha lågt rullmotstånd och uppvisa optimal bromsprestanda. När vägbanan är blöt ska de dessutom snabbt leda bort vattnet och förhindra farlig vattenplaning, eller åtminstone minska risken för det. På snöiga gator ska de ge bra dragförmåga för att bilen till exempel ska klara att ta sig uppför en slirig backe. Och om vägbanan är täckt med is har sidostyrningen och greppet särskilt stor betydelse.

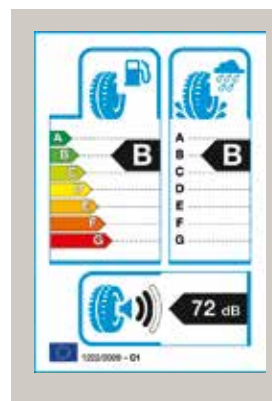
Det finns inget perfekt däck som ENSAMT uppfyller alla dessa krav. Varje däck är alltid en kompromisslösning. Det gäller särskilt allroundvarianterna, som är en kombination av sommar- och vinterdäck. Det är tillåtet enligt lag att använda sådana däck året runt, alltså till exempel även vid tjockt snötäcke. De är försedda med motsvarande M+S-märkning eller Alpine-symbolen (snöflingan). Experterna råder dock alla att fortfarande använda separata somrardäck och vinterdäck eftersom de har de specifika egenskaper som är perfekta för respektive årstid.

Lagkrav

Sedan november 2012 måste alla nya däck försees med EU-däckmärkningen. Den ger information om de tre kategorierna rullmotstånd, grepp på våt vägbanor och bulleremissioner och anger resultaten med bokstäver: A (grön) står för bästa betyg. Därefter följer en fallande skala ned till sämsta betyget G (röd). Konsumenten kan på

så sätt lättare jämföra olika märken och modeller vid inköp av nya däck.

Sedan november 2014 måste nyregistrerade personbilar och terrängbilar i fordonskategorin M1 ha system för däcktryckskontroll (TPMS). Systemet identifierar en tryckförlust och varnar föraren akustiskt eller optiskt. Med korrekt däcktryck minskar dessutom slitaget på däcken och minskar bränsleförbrukningen. ▶



Typiska däckskador

- 1) Profil sliten i de båda yttre områdena (körts länge med för lågt lufttryck)
- 2) Profil sliten i det ena yttre området (felaktig hjulinställning, extrem kurvkörning)
- 3) Kraftiga skador på däcksidorna (t.ex. på grund av kontakt med trottoarkanter)
- 4 a) Kört över en spik
- 4 b) Spiken borttagen
- 5 a) Kört över en skruv
- 5 b) Helt igenom
- 5 c) Skruven borttagen

Viktigt! I alla dessa exempel som visas måste däcken bytas omgående!



Råd till dig och dina kunder

Prioritera kvalitet: Märkesdäck ger i regel betydligt högre säkerhet under fordonets alla driftförhållanden. Oberoende jämförelser visar gång på gång att förmodade bra däck (t.ex. importerade från Fjärran Östern) i slutändan inte är någon lönsam affär när man tittar på slitage, sidostyrning, styrkrafter, riktighetsstabilitet och bromsverkan (framförallt på våta vägar). Till sin originalutrustning väljer Ford alltid däck från erfarna och etablerade däcktillverkare. Det bör du också göra vid däckbyten och rekommendera dina kunder.

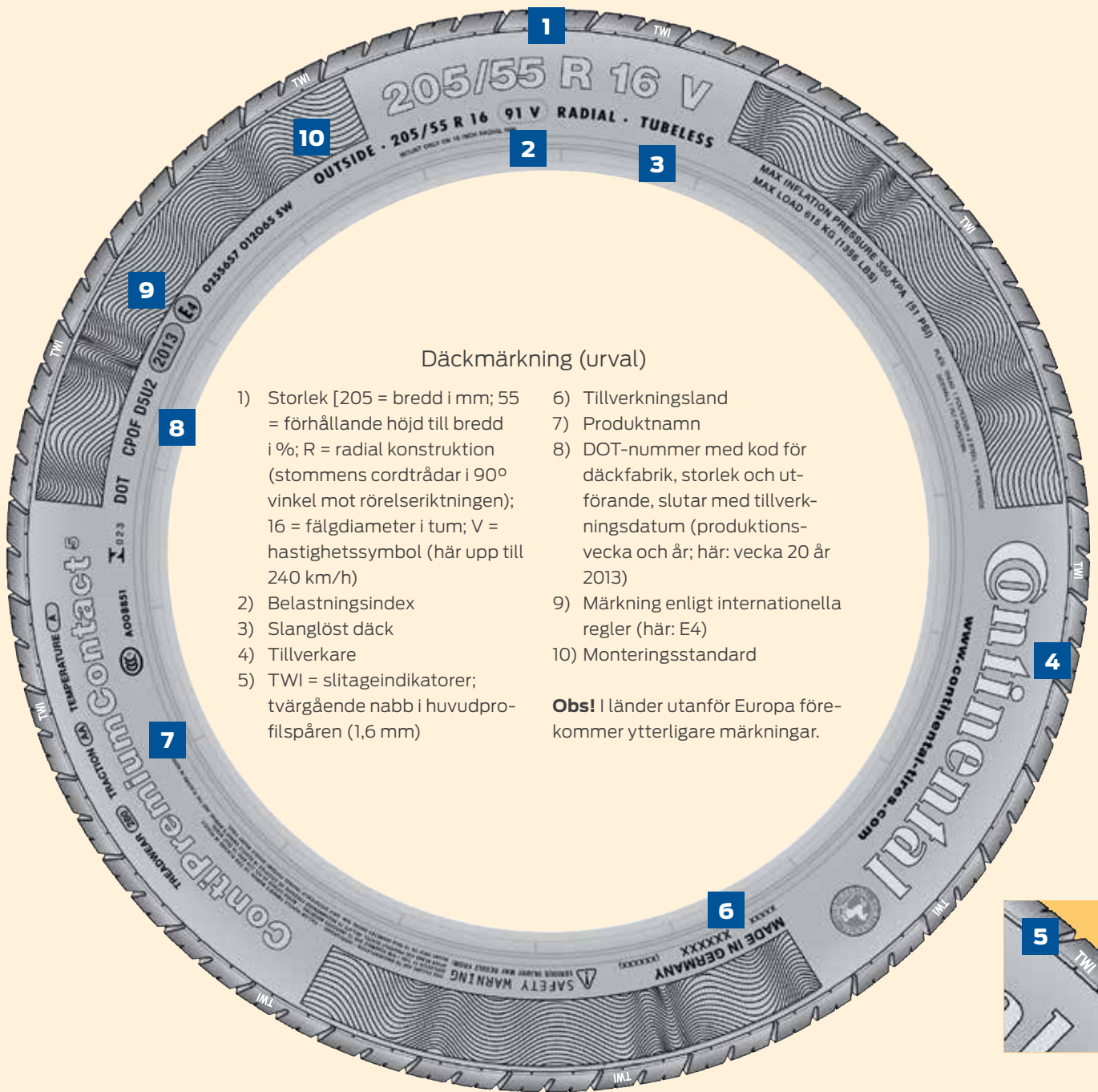
Däcktryck: Felaktigt lufttryck leder till förändrade köregenskaper. Vid för högt lufttryck nöts slitbanan mer i mitten. Vid för lågt lufttryck slits däckets båda yttre områden mer än genomsnittligt. I samråd med däckproducenterna sätter biltillverkare upp tydliga riktlinjer för vilket lufttryck som ska rekommenderas för olika fordon och driftförhållanden. Se till att de följs och mät alltid trycket när kundens bil är i verkstaden. Glöm inte att även kontrollera däcktrycket på reservhjulet! Om det finns en däckreparationssats i bilen ska du alltid kontrollera utgångsdatumet på den. Bilägarna bör ta eget ansvar och kontrollera trycket en gång varannan vecka. De exakta värdena finns i bruksanvisningen, i Fords tekniska specifikationer eller på klistermärket på B-stolpen.

Profildjup: Beroende på tillverkare och användningsförhållanden har nya personbilsdäck ett profildjup på 7 till 9 mm. Även om det är lagligt att köra med däck med ned till 1,6 mm är rekommendationen att byta sommardäck när profildjupet nått 3 mm och vinterdäck vid 4 mm. Mätningen görs alltid på huvudprofilen (de breda profilspåren i det mittre området av slitbanan).

Ålder/förvaring: Personbilsdäck ska bytas senast efter sex års användning – även om profilen i sig skulle vara godkänd. Däck på fälg ska förvaras liggande eller hängande. Däck utan fälg förvaras stående och ska helst roteras en gång var fjärde vecka för att inte förlora formen. Däck ska förvaras torrt och mörkt. Fukt, direkt solljus och behandling med aggressiva medel ska undvikas.

Däck har ett minne: Långa sträckor med fel lufttryck, stötar mot höga trottoarkanter i spetsig vinkel, aggressivt körsätt (kraftiga inbromsningar/accelerationer/snabba kurvmanövrer/hög hastighet/maximal belastning och så vidare) – allt detta innebär extrema påfrestningar på däcken. Vid rengöring med högtryckstvätt ska du hålla ett avstånd på minst 20 cm och använda ett munstycke med bred stråle. Annars kan blåsor bildas genom erosionsverkan. Små stenar eller glasbitar i däckprofilen kan tas bort försiktigt. Större främmande föremål (glasskärvor, spikar, skruvar, nitar etc.) leder oftast till att ståltrådarna skadats vid genomträngningen. Eventuell kan även vatten ha trängt in och gjort att stålördeln rostat. Då måste däckets bytas utan undantag.

Focus						
		1-2	4-5	1-2	4-5	
215/50 R17 91W	v < 160 km/h (100 mph)	2,3 33	2,6 36	2,3 33	2,8 41	bar kPa
	v > 160 km/h (100 mph)	2,3 33	2,6 38	2,3 33	2,9 42	bar kPa
T1257H R10 H00		4 2 00 420 bar/pa/kPa				JXC-1632-GZA



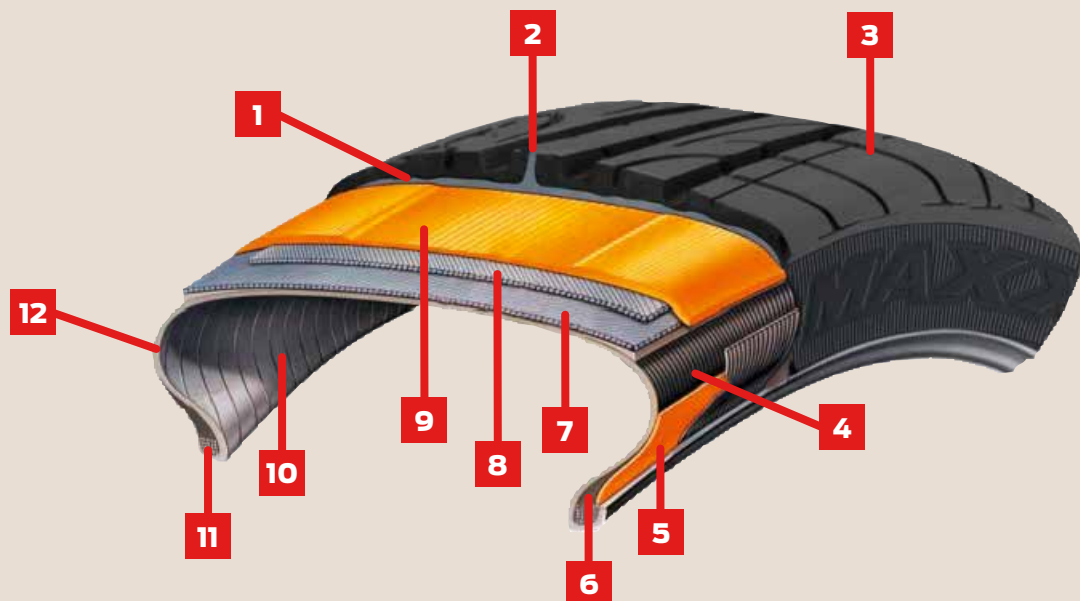
Däckmärkning (urval)

- | | |
|--|---|
| 1) Storlek [205 = bredd i mm; 55 = förhållande höjd till bredd i %; R = radial konstruktion (stommens cordtrådar i 90° vinkel mot rörelseriktningen); 16 = fälgdiameter i tum; V = hastighetssymbol (här upp till 240 km/h)] | 6) Tillverkningsland |
| 2) Belastningsindex | 7) Produktnamn |
| 3) Slanglöst däck | 8) DOT-nummer med kod för däckfabrik, storlek och utförande, slutar med tillverkningsdatum (produktionsvecka och år; här: vecka 20 år 2013) |
| 4) Tillverkare | 9) Märkning enligt internationella regler (här: E4) |
| 5) TWI = slitageindikatorer; tvärgående nabb i huvudprofilspåren (1,6 mm) | 10) Monteringsstandard |

Obs! I länder utanför Europa förekommer ytterligare märkningar.

Ett däcks uppbyggnad

- 1) Ledande blandning
- 2) Elektrostatisk avledning
- 3) Slitbaneblandning med kiseldioxid
- 4) Radial stomme
- 5) Vulstförstärkning av aramidfiber
- 6) Kanttrådkärna
- 7) Stålgördel 1
- 8) Stålgördel 2
- 9) Nylonbälte (spiralformigt)
- 10) Stomlager
- 11) Vulst
- 12) Sidovägg





Mera färg









Lackfärger och symboler (Plåt och lack) Silver/grått, svart och vitt har länge varit och är fortfarande de dominerande färgerna på alla personbilar. På senare år har det dock börjat bli allt vanligare att nybilsköpare bestämmer sig för lite färggladare varianter. Framförallt är det de blå och röda nyanserna som blivit populärare. Men efterfrågan har också ökat på de bruna, gula och gröna alternativen. Ford anpassar ständigt utbudet av kulörer efter kundernas önskemål. Här har vi sammanställt de nyaste lackfärgerna åt dig. Vi förklarar också några symboler för varningar, förbud och föreskrifter inom plåt och lack som är viktiga att känna till.

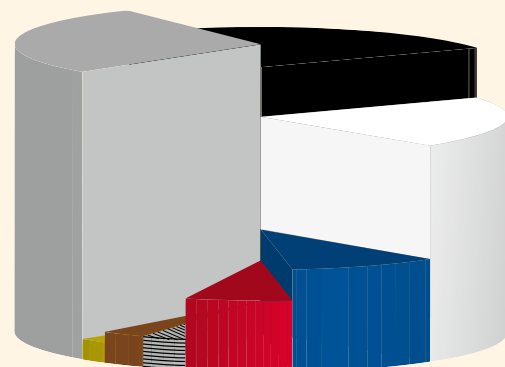
Med jämna mellanrum presenterar vi nya eller förändrade lackfärger i Autoteam. Vitt, silverfärgat, grått och blanksvart har länge varit de populäraste kulörerna på nya bilar. Men på senare år har de mer färgglada alternativen kommit tillbaka igen som på 1970-talet. De starkare färgerna ser man allt oftare främst i småbils- och kompaktbilssegmentet, men de förekommer även hos en del suvar och sportbilar, till exempel Ford Mustang. Och dessa färgklickar bidrar verkligen till lite större variation i den för övrigt mycket enfärgade gatubilden.

Liksom inom mode och arkitektur växlar hela tiden trenderna och stilriktningarna. Vissa bilfärger efterfrågas konstant under långa tider medan andra är kortlivade och försvinner lika snabbt som de kom. En sådan färg är till exempel grön, som var väldigt vanlig i slutet av 1990-talet men som under de senaste åren inte ens funnits som

möjligt alternativ vid nybilsköp. I dag ser det annorlunda ut. Ford Mustang är till exempel återigen möjlig att få med Dark Highland Green – precis som specialmodellen i filmklassikern "Bullitt" från 1968 med Steve McQueen. I tabellen till höger listas de nyaste lackfärgerna för aktuella Ford-personbilar.

Diagrammet visar fördelningen mellan olika lackfärger på nya bilar i Tyskland (2017):

	Silver/grå: 28 %
	Svart: 26 %
	Vit: 21 %
	Blå: 10 %
	Röd: 7 %
	Övriga: 3 %
	Brun: 3 %
	Gul 2 %



Nya metallic-färger på Fords aktuella personbilsmodeller (2018)

	KA+	Fiesta	Fiesta ST	Fiesta Active	Eco-Sport	Focus (ny)	C-MAX	Kuga	Mustang	S-MAX / Galaxy	Edge
Agate Black											●
Baltic Sea Green											●
Blue Wave		●									
Bohai Bay Mint		●									
Canyon Ridge	●										
Chrome Blue		●				●					●
Chrome Copper		●									
Dark Highland Green									●		
Dark Mulberry						●					
Desert Island Blue						●	●	●		●	●
Luxe Yellow				●							
Performance Blue			●								
Silk					●						
Silver Fox			●	●							
Spinel Green*									●		
Stone Gray											●
Tiger Eye					●						
Urban Teal					●						
Velocity Blue									●		

Obs! Färgalternativen kan variera beroende på utrustning och marknad. Färgerna på bild kan avvika från hur de ser ut i verkligheten. *Normalfärg

Redan på 1970-talet var de mer utmärkande färgerna starkt efterfrågade bland småbilar som Ford Fiesta ...

... och i dag är de det igen.

Nya Ford Focus ser riktigt exklusiv ut i lackfärgen "Dark Mulberry".

Den nya upplagan av Ford Mustang Bullitt i Dark Highland Green påminner om originalet från 1968.



Varnings-, förbuds- och föreskriftsskyltar

Med anledning av globaliseringen ska symboler utformas i dag så att de kan förstås internationellt. Potentiella riskområden ska märkas ut för att förebygga personskador. Och förbud och påbud ska skyltas enligt gällande standard. Även tillverkare av delar, verktyg och förbrukningsvaror är skyldiga att göra motsvarande deklARATIONER. Här följer ett urval nya och ändrade symboler och skyltar på området plåt och lack. Se till att alltid hålla dig uppdaterad så att du förstår dem.

Varning		Förbud		Föreskrift	
	Varning för svetsblänk i ögonen		Ej godkänd för frihandsslipning och handhållen slipning		Följ bruksanvisningen
	Varning för handskador		Metallföremål eller klockor får ej medföras		Använd ansiktsskydd
	Kvävningsrisk		Tillträde ej tillåtet för personer med metallimplantat		Använd hudskyddsmedel



Aktiva satsningar

Ford KA+ Active / Fiesta Active De båda nya Crossover-modellerna utmärker sig framförallt inom kategorierna flexibilitet och kördynamik. Med den generösa markfrigången, den praktiska takrelingen och de skyddande plastpanelerna skiljer sig dessa två femdörrars SUV:ar tydligt från de konventionella modellerna även till utseendet. Bensin- och dieselmotorerna är inte bara ekonomiska utan har mycket effekt och drag som bjuder på fantastisk körglädje. Här får du chansen att bekanta dig med denna nya modellfamilj från Ford.

SUV-anhängarna blir bara fler och fler och hela tiden kommer nya SUV-varianten. Numera finns även några som passar kunder inom småbils- och kompaktbilssegmentet, som ofta söker ett prisvärt alternativ av lite mer diskret all-roundkaraktär. Här utgör de aktuella crossover-versionerna Ford Active med större markfrigång, takreling och skyddande plastpaneler ett passande erbjudande. Sätet sitter högre upp, vilket gör det lättare att ta sig i och ur bilen. Och det blir också enklare att lasta i och ur bagageutrymmet. Dessutom har både föraren och alla medpassagerare en fantastisk åkkomfort och en bättre sikt runtom. Men när en bil höjs måste man ta hänsyn till vissa aspekter i konstruktionen. Den högre tyngdpunkten får inte påverka köregenskaperna negativt och framförallt inte körsäkerheten. Man har därför redan i utvecklingsstadiet tänkt på olika modifieringar av chassiet. Upphängningar, krängningshämmare, dämpare och fjädrar men också styrning och bromssystem har optimerats. Och det har det varit värt. Resultatet är en styv men samtidigt komfortabel hjulupphängning som passar lika perfekt för turer inne i staden som på kurviga och backiga landsvägar.

Som lätt SUV är den rena framhjulsdriften fullt tillräckligt. Fiesta Active kan även fås med antispinn på framhjulen som kan vara till stor hjälp på vägar utanför staden och i lättare terrängkörning. Vid behov fördelas startvridmomentet automatiskt mellan de två hjulen. Slirning på ena sidan undviks på så sätt och bästa möjliga dragkraft uppnås. Det går att välja mellan tre körlägen: Normal, Eco och Slippery.

De båda SUV-versionerna skiljer sig också utseendemässigt från de konventionella modellerna. Bland annat har stötfångarna fått en speciell "Active"-design, sidokjolarna är svarta med silverfärgade inslag och hjulhuspanelerna är svarta. "Active"-märken och speciella stolsklädselar är ytterligare några specifika kännetecken.

I det följande ger vi en översiktlig presentation av dessa två Active-modeller på var sin sida. I slutet av artikeln sammanfattas sedan alla viktiga data och fakta om bägge bilarna i tabeller.

Ford Focus Active

Även nya Ford Focus kommer att finnas som Active-variant. Detta kommer vi att berätta mer om i nästa nummer av Autoteam.





Ford KA+ Active

Efter Europa-introduktionen för den Indien-producerade Ford KA+ hösten 2016 gjordes redan första kvartalet 2018 en mindre modelluppdatering. Med Crossover-versionen Active kommer dessutom en mycket attraktiv utrustningsvariant, som drar fördel av KA+-uppgaderingarna och som bland annat innehåller både förar- och säkerhetsassistanssystem och optimeringar av upphängningssystem och kupéns utformning.

Drivlina

Kunden kan välja mellan två motoralternativ. Som bensinalternativ erbjuds en 1,2-liters Duratec med 63 kW (85 hk). Denna trecylindrare har ett maximalt vridmoment på 115 Nm och använder dessutom den variabla ventilstyrningen Ti-VCT för in- och utgående kamaxel. Till skillnad från EcoBoost-motorerna har Duratec-versionen däremot ingen avgasturboladdare och bränslet sprutas inte in direkt i förbränningskammaren. Trots det är motorns kombinerade effekt, vridmoment och prestanda tilltalande och gör att Ford KA+ Active även lämpar sig optimalt för Outdoor-användning.

Som dieselalternativ finns 1,5-liters TDCi. Denna turboladdade fyrcylindrare med 70 kW (95 hk) levererar ett mycket imponerande vridmoment på 215 Nm. Samtidigt hålls bränslebrukningen nere på en rimlig nivå och ligger på 4 liter per 100 km på landsväg och 4,1 liter blandad körning.

Båda motorerna förfogar över det beprövade start-stoppsystemet, uppfyller den hittills tuffaste avgasnormen Euro 6d-TEMP och trivs allra bäst ihop med den 5-växlade manuella växellådan B5, vars utväxlingar är nogga anpassade och överför kraften till båda framhjulen.

Urustning

Ford KA+ Active kan beställas i standardfärgen Oxford White samt i metallic-lackeringarna Smoke, Moondust Silver och White Platinum eller i exklusiva Canyon Ridge. Dessutom ingår Mica-lackeringen Shadow Black och speciallackeringen Ruby Red i programmet. Ford KA+ Active är utrustad med allvädersmattor och bagagerumsmattor, läderratt, farthållare, takreling och dimljus. Den robusta karaktären återfinns även inne i bilen. Samtliga stolar är i antracit med dekorativa detaljer och stickningar i Sienna Hazel.

Denna Ka+ Active med 23 mm högre markfrigång har som standard lättmetallfälgar i 4x2-eker-design (i aluminiumfärg) med däck i dimensionen 185/60 R15. En däckreparationsset medföljer. Mot extra kostnad läggs ett stålhjul till (175/65 R14; max. 80 km/h).

Crossover-innehavaren kan också glädjas åt de många assistanssystemen och komfortfunktionerna. På Ka+ Active ingår följande system utan extra kostnad (ett urval): ABS med EBD, ESP med backstartshjälp och antispinn, hastighetsbegränsare, IPS med diverse krockkuddar, EPAS-servostyrning och elfönsterhissar fram. Via utrustningspaket kan ytterligare extrautrustning läggas till, som exempelvis automatisk klimatanläggning, Ford SYNC 3 med AppLink (6,5-tums), DAB+, Ford Power-startfunktion, Park Pilot-system bak, Ford MyKey, strålkastarassistans och uppvärmda framstolar. ▶



Ford Fiesta Active

Denna Kölnproducerade småbil har höjts med 19 mm och även spårvidden har ökat något. Syftet är tydligt: Active-versionen av Fiesta ska vara praktisk och robust och övertyga de alltfler SUV- och Crossover-anhängarna om att detta är ett bra val av vardagsbil.

Drivlina

Från början planeras diverse 1,0-liters EcoBoost-bensinmotorer. Denna trecylindriga bensinmotor med avgasturboladdare, direktinsprutning och variabel kamaxelinställning kan fås med effekterna 63 kW (85 hk), 74 kW (100 hk) och 92 kW (125 hk) upp till toppversionen med 103 kW (140 hk).

Dieselmotorerna består av 1,5-liters TDCi-motor. Möjliga effekter är 63 kW (85 hk) eller 88 kW (120 hk) och vridmomenten är då 215 respektive 270 Nm.

Samtliga motorer uppfyller avgasnormen Euro 6d-TEMP och är utrustade med start-stopp-system. Som standard ingår den friktionsreducerade och optimerade 6-växlade manuella växellådan 6MX65 till bensinmotorerna och dieselmotorn med 63 kW och B6 till dieselmotorn med 88 kW. En 6-växlad automatväxellåda (6F15) med möjlighet till manuell växling (via paddlar i ratten) kan beställas exklusivt till EcoBoost-varianten med 100 hk.

Utrustning

Fiesta Active finns, beroende på vilken version som väljs, i standardfärgerna Blazer Blue, Race Red och Frozen White. Även följande metallic-lackeringar är möjliga att beställa: Bohai Bay Mint, Silver Fox, Ruby Red, Blue Wave, Luxe Yellow och Shadow Black Mica.

Som standard rullar den på blankpolerade 5-ekrade lättmetallfälgar (7 J x 17) i aluminiumfärg eller svart med däck i dimensionen 205/45 R17. Som komplement till däckreparationssetsen som alltid medföljer kan ett stålhjul (175/65 R14; max. 80 km/h) beställas till.

I kupén är känslan av lyx påtaglig, tack vare material av hög kvalitet och ett optimalt utförande. All instrumentering sitter på rätt plats och kan styras intuitivt. Utan extra kostnad ingår sportstolar fram – på förarsidan även svankstöd med fyra olika inställningar – samt en 3-ekrad läderrätt (med uppvärmning som tillval).

Genom justeringar av axelupphängningen och fjäddämparenheterna har chassiet på Fiesta Active anpassats specifikt för de särskilda krav som råder vid körning på asfalt, kullerstensgator och halt underlag. Detta bidrar till en effektivare ESP- och EPAS-funktion. Föraren kan välja mellan tre körlagen: **Normal** för daglig körning, **Eco** för varianterna med 6-växlad-manuell växellåda – anpassat för mer ekonomisk körning. Körlaget **Slippery** bidrar till bättre stabilitet – framförallt på hal och slirig vägbanan. Här griper elektroniken in vid behov med inbromsnings- och accelerationsmanövrer för att förhindra kraftiga under- och överstyrningar. Det går att växla mellan de olika körlagen medan man kör.

Ytterligare förarassistanssystem och extrautrustning (som standard eller tillval): ABS med EBD, ESP med backstartshjälp och antispinn, hastighetsbegränsare, IPS med diverse krockkuddar, EPAS-servostyrning och elfönsterhissar fram, uppvärmd vindruta, automatisk klimatanläggning, Ford SYNC 3 med AppLink (6,5-tums), DAB+, Ford Power-startfunktion, Park Pilot-system bak, Ford MyKey, strålkastarassistans och uppvärmda framstolar.

Data och fakta – Ford KA+ Active

Motorer och växellådor	1.2L Duratec-16V Ti-VCT	1.5L Duratorq-TDCi
Typ, montering, antal cylindrar, ventiler	Radmotor, tvärställd, 3, 12	Radmotor, tvärställd, 4, 8
Slagvolym cm ³	1197	1499
Effekt kW (hk)	63 (85)	70 (95)
Max. vridmoment Nm	115	215
Cylinderdiameter x slag mm	84,0 x 72,0	73,5 x 88,3
Kompressionsförhållande	11,0 : 1	16,0 : 1
Avgasrening	Trevägs-katalysator	Partikelfilter (DPF) + oxidationskatalysator
Avgasklassificering	Euro 6d-TEMP	
Kamaxlar och drivning	Dubbel, variabel kamaxelinställning, via kuggrem	Enkel via kuggrem
Växellåda / typ / antal växlar	5MX65 / manuell / 5	
Prestanda / förbrukning		
Acceleration från 0 till 100 km/h s	13,5	11,4
Maxhastighet km/h	169	179
Bränsleförbrukning l/100 km stadskörning / landsväg / blandad körning	6,8 / 5,0 / 5,7	4,3 / 4,0 / 4,1
Körsträcka (blandad körning) km	736	1024
Koldioxidutsläpp (blandad körning) g/km	129	108
Bränsletank l	42	
Hjul / däck		
Däck	Lättmetallfälgar: 6 J x 15 med 185/60 R15	
Reservhjul	Däckreparationssats / tillval: stålhjul med 175/65 R14 (5,5 J x 14), max. 80 km/h	
Styrning och bromsar		
Styrsystem	Elektromekanisk servostyrning EPAS (Electric Power Assisted Steering)	
Bromssystem	ABS med EBD, fram: ventilerade bromsskivor, bak: bromstrummor	
Underhållsintervall		
Service / kontroll / motoroljebyte	Efter 20 000 km eller årligen	

Data och fakta – Ford Fiesta Active

Motorer och växellådor	1.0L EcoBoost				1.5L Duratorq-TDCi	
Typ, montering, antal cylindrar, ventiler	Radmotor, tvärställd, 3, 12				Radmotor, tvärställd, 4, 8	
Slagvolym cm ³	998				1499	
Effekt kW (hk)	63 (85)	74 (100)	92 (125)	103 (140)	63 (85)	88 (120)
Max. vridmoment Nm	170			180	215	270
Cylinderdiameter x slag mm	71,9 x 82,0				73,5 x 88,3	
Kompressionsförhållande	10,0 : 1				16,0 : 1	
Avgasrening	Trevägs-katalysator, partikelfilter				Partikelfilter (DPF) + oxidationskatalysator	
Avgasklassificering	Euro 6d-TEMP					
Kamaxlar och drivning	Dubbel via motoroljesmord kuggrem				Enkel via kuggrem	
Växellåda / typ / antal växlar	6MX65 / manuell / 6	6MX65 / manuell / 6 6F15 / autom / 6	6MX65 / manuell / 6	6MX65 / manuell / 6	6MX65 / manuell / 6	B6 / manuell / 6
Prestanda / förbrukning						
Acceleration från 0 till 100 km/h s	12,7	11,0 / 12,8	10,4	9,4	12,6	9,4
Maxhastighet km/h	170	181 / 177	191	200	170	190
Bränsleförbrukning l/100 km stadskörning / landsväg / blandad körning	5,9 / 4,4 / 5,0	5,9 / 4,4 / 5,0 7,8 / 5,2 / 6,1	5,9 / 4,4 / 5,0	6,3 / 4,6 / 5,2	4,4 / 3,7 / 4,0	4,8 / 4,1 / 4,4
Körsträcka (blandad körning) km	840	840 / 688	840	807	1050	954
Koldioxidutsläpp (blandad körning) g/km	113	114 / 139	114	119	103	112
Bränsletank l	42					
Hjul / däck						
Däck	Lättmetallfälgar: 7 J x 17 med 205/45 R17					
Reservhjul	Däckreparationssats / tillval: stålhjul 5,5 J x 14 med 175/65 R14 (max. 80 km/h)					
Styrning och bromsar						
Styrsystem	Elektromekanisk servostyrning EPAS (Electric Power Assisted Steering)					
Bromssystem	ABS med EBD, fram: ventilerade bromsskivor, bak: bromstrummor (63 kW) eller bromsskivor (88 kW)					
Underhållsintervall						
Service / kontroll / motoroljebyte	Efter 30 000 km eller vartannat år					

Obs! All information är preliminär.



Svar på frågor

Ask Ford Nyligen introducerades ett nytt webbaserat hjälpverktyg. Det heter "Ask Ford" och finns tillgängligt dygnet runt via Fords nationella webbplatser och ger lämpliga svar på en mängd olika frågor om Ford-bilar och servicetjänster. Portalen har inte utvecklats bara för Fords befintliga kunder och potentiella nybilsköpare. Även medarbetare hos återförsäljare kan ha stor nytta av denna något annorlunda sökmotor och kan med stöd av den ge sakkunniga och professionella svar på till exempel frågor i samtal med bilägare.

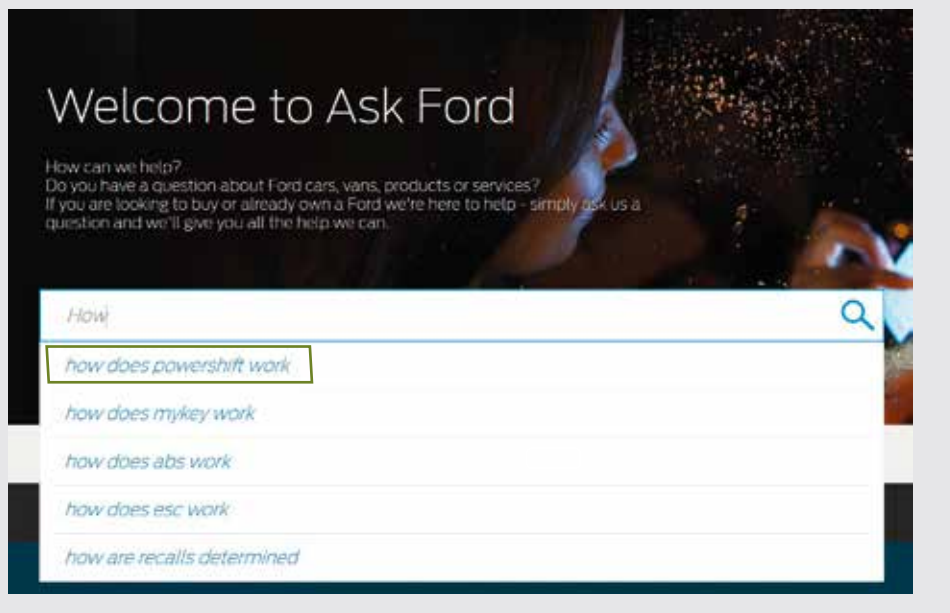
Arbetet hos bilhandlarna blir alltmer komplicerat och krävande. För att hänga med i utvecklingen är det viktigt att hålla sig ständigt uppdaterad och använda alla verktyg och resurser som erbjuds på ett effektivt sätt. Dessutom förväntar sig kunderna att ni som återförsäljare och märket Ford har ett stort utbud av tjänster och naturligtvis en hög kompetens inom alla frågor som rör deras bilar. Många kunder som kommer in till er har redan

i förväg kollat upp på nätet vad delar kan kosta och vilka tjänster som finns. Men se upp här. Det figurerar många felaktiga påståenden och rykten i forum på nätet. Tyvärr brukar dessa inlägg ligga kvar under väldigt lång tid och skapar en osäkerhet bland många bilägare. Och då är det er uppgift att korrigera felaktiga uppgifter och upplysa era kunder. För att garantera detta bör ni endast använda er av informationskanaler som är verifierade

av Ford. Förutom de kända källorna, som till exempel Ford Etis, har ni nu alltså tillgång till en ny resurs.

Interaktivt verktyg

Ask Ford är ett webbaserat hjälpverktyg som är väldigt lätt att använda. Det hjälper dig som fackman men även andra som är intresserade att bättre kunna förstå hur fordonen och tekniken fungerar. Ask Ford har utvecklats för att förbättra kundupplevelsen och öka intresset för märket Ford. På många nationella Ford-webbplatser finns det en länk till applikationen. Det är alltså hög tid att börja informera era kunder om alla fördelar med den nya plattformen. När du väl är inne på Ask Ford-sidan kan du med korta frågor eller nyckelord söka i Fords egna databaser. Precis som i sökmotorer på nätet kommer svaren upp direkt. Redan när du börjar skriva in frågeorden (var, vad, varför, hur, när och så vidare) kommer



◀ Om du skriver in "vad" (how) i sökrutan kommer det direkt upp förslag på hela sökfraser.



- ◀ Resultatet på din sökning kommer upp direkt med en förklaring. För mer information kan du hämta instruktionsboken.
- ▼ Dessutom visas liknande resultat som kan vara intressanta och resultat från internet (Fords webbsidor).

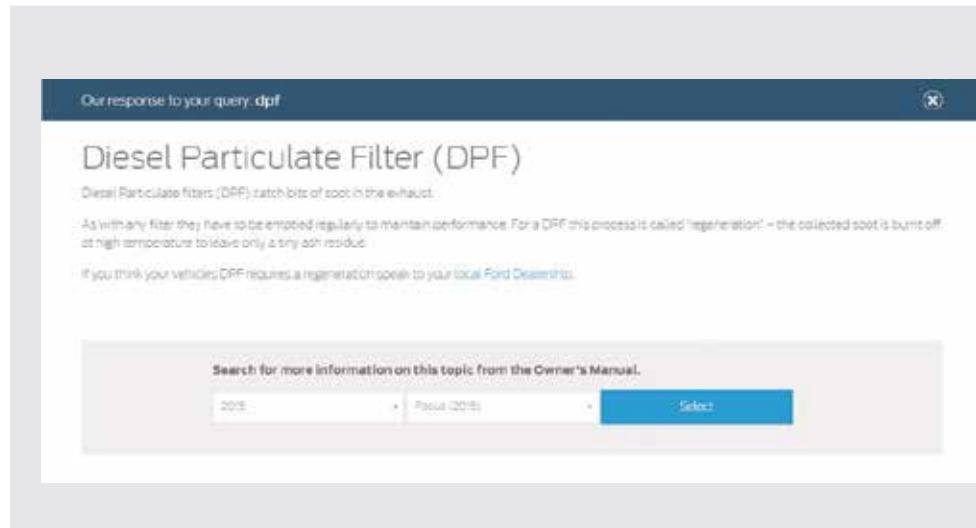
det upp förslag på hela fraser. När du gjort sökningen visas också eventuellt liknande ämnen och andra relevanta sökresultat, till exempel hänvisningar till instruktionsböcker och aktuella broschyrer och prislister för Ford-modeller. Och dessa kan enkelt laddas ned.

Med Ask Ford kan ni och kunderna snabbt och enkelt komma åt all tillgänglig information i Fords databas, i bruksanvisningar och på Fords nationella webbsidor. Med stöd av en webcrawler (även kallad spindel, ett program som automatiskt söker igenom internet) konsulteras även andra Ford-datakällor för att generera så många sökresultat som möjligt.

Ask Ford kan öppnas direkt från Fords återförsäljarportal. Det nya verktyget ska vara första stället som alla Ford-medarbetare går till för att hitta information, processbeskrivningar och kontakter. Tack vare den enkla tillgången till så många olika informationskällor kan du, och ni som återförsäljare, alltid hitta ett kompetent svar på en fråga från kunden utan att behöva kontakta Ford direkt för att ta reda på det. Verktöget fungerar dessutom på olika typer av enheter, till exempel en stationär eller bärbar dator, en smartphone eller en surfplatta.

Ask Ford används i många länder i Europa. Portalen är integrerad i Ford-Pass. Dessutom planeras ytterligare optimeringar som bland annat en förbättrad digitalisering.

- Till sist kan du betygsätta svaret med upp till fem stjärnor och skriva en personlig kommentar.



Tillgänglighet

Det finns olika sätt att komma åt Ask Ford. Kunderna kan hitta det via en länk på Fords nationella webbplats. Man kan även hitta Ask Ford under Hjälpen (eller via symbolen) i menyn. Det går också att öppna sidan genom att skanna in QR-koden här till höger. Ask Ford för företag hittar du på återförsäljarportalen.

Betyg

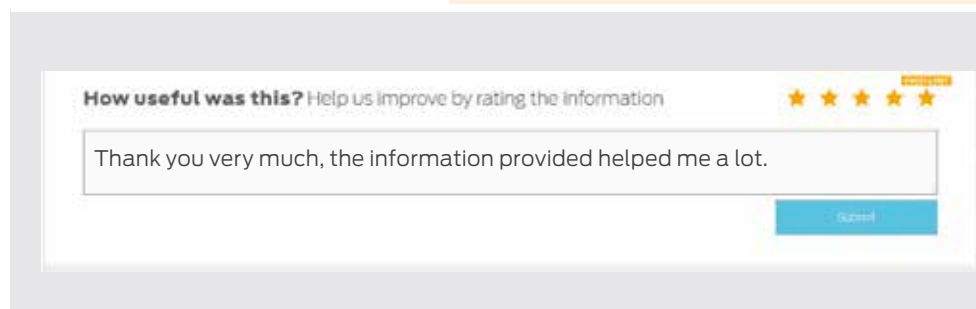
När du har ställt en fråga bör du också betygsätta svaret och skriva en personlig kommentar. Genom att ge feedback bidrar du också till att förbättra innehållet.

- Skanna in QR-koden så kommer du till Ask Ford direkt.



Tips för hur du väljer sökord

Formulera din fråga så kort och koncist som möjligt. Enstaka nyckelord räcker inte alltid. Du får till exempel bättre resultat om du skriver "vad är leasing" i stället för bara "leasing". I Ask Ford föreslås "vad betyder leasing". Stora eller små bokstäver har ingen betydelse.





▼ Om du under kontrollen upptäcker att solluckan i panoramataket har hamnat snett behöver felet åtgärdas.



Problem med solluckans styrning

TSB 18-2118 (Panoramatak – sollucka, Ford Kuga) Många Ford-bilar kan uppgraderas med ett panoramatak med elmanövrerad sollucka på kundens begäran. Men på en del Kuga-modeller förtas tyvärr glädjen över denna extra komfort ibland av att solluckan glider ur styrningen när den öppnas och stängs. Förskjutningen som uppstår resulterar i otätheter och störande vindbrus. Om en kund kommer in till er med en anmärkning om detta är du tack vare den här artikeln och det här servicebrevet (TSB 18-2118) väl förberedd för att snabbt och permanent avhjälpa problemet.

Inte minst på sommaren är det många bilägare som uppskattar möjligheten att snabbt öppna taket för att få in lite ljus och frisk luft i den varma bilen. Med ett helt öppet glastak känns det nästan som att åka i en cabriolet. Och när bilen har stått parkerad länge i solen en het sommar-dag är det särskilt gott att bara kunna öppna upp taket för att släppa ut den kvalmiga varma luften och snabbt få in lite syre i bilen.

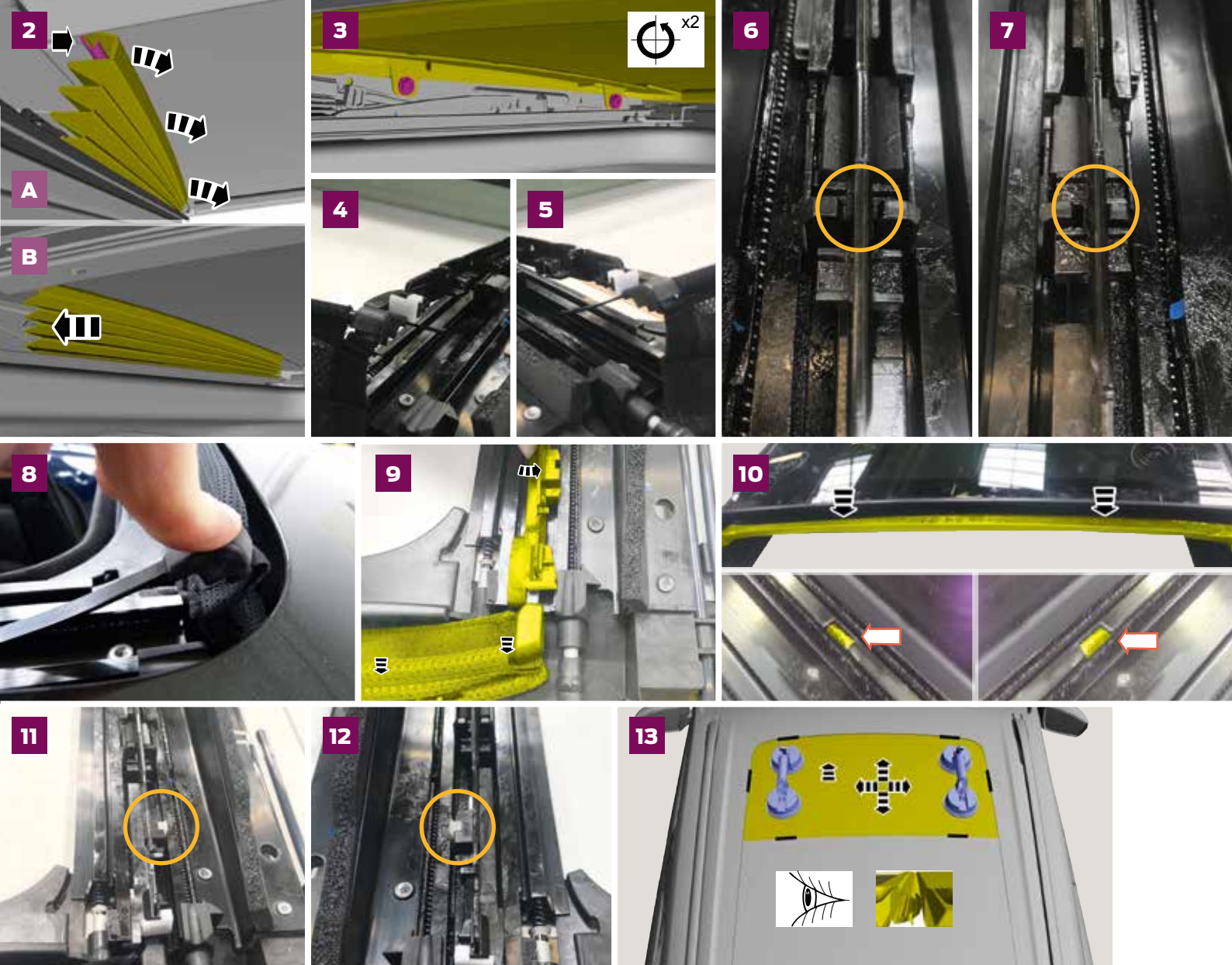
På vissa modeller av Ford Kuga (tillverkade mellan 2017-10-01 och 2018-03-05) kan den skjutbara solluckan i panoramataket dock hamna snett ibland. Under körning kommer kunden i första hand att märka av detta genom ett störande vinande ljud från taket. Orsaken är att glaset har åkt ur glidstyrningen. Din uppgift är då att rikta det rätt igen.

Reparationsprocess

Innan du börjar med det egentliga arbetet är det viktigt att se till att alla nödvändiga verktyg är rengjorda och fria från alla spår av olja och fett. Vid allt arbete som utförs inne i bilen ska dessutom alltid nya eller rena (tyg)handskar användas.

För att ta bort innertaket måste du först lossa all klädsel på A-, B-, C- och D-stolparna och sidopanelerna i bagageutrymmet. Använd ett borttagningsverktyg av plast eller en kil för detta. Innerspegeln, kåporna för kamera och regnsensor (i förekommande fall) samt manöverenheten till solluckan, kupébelysningen och jalousin ska tas bort. Efter att du har lossat bakluckans och dörrarnas tätningar upptill tar du hjälp av en kollega och tillsammans tar ni försiktigt bort innertaket (se till så att det inte knäcks). Lägg sedan varsamt ned det på ett stabilt och rent underlag. Täck över det känsliga innertaket med lämplig folie för att skydda det.





Ställ solluckan i lutande läge (bild 1) och ta bort styrarens skydd på bägge sidor (gummilamellerna) (2) genom att först dra dem inåt kupén (A) och sedan bakåt (B). Bakom varje skydd sitter två skruvar som ska lossas (3). Nu går det att ta loss glaset med hjälp av två suglyftare. Lägglaget försiktigt på ett mjukt underlag utan att stöta det i kanten.

Kontrollera om glidstyrningarna på vänster (4) och höger sida (5) är korrekt placerade i styrskenorna. Om glidstyrningarna inte ligger rakt vid klacken (6/7) riktar du upp dem på följande sätt: Tryck ned luftavvisaren (8) så att glidstyrningarna släpper. För nu tillbaka glidstyrningarna i deras ursprungliga position genom att vrida främre änden av styrskenan (9). Detta arbetssteg utför du på båda sidor. Tryck därefter ned avrinningslisten (10) och skjut solluckans skjutmekanism bakåt tills öppningen för den vita plastpluggen snäpper fast i skåran i styrskenan.

Se till att solluckans skjutmekanism är i spärrat läge på vänster och höger sida (11/12). Sätt nu i glaset igen och var noga med uppriktningen så att den hamnar helt rätt (13). Exakta värden (avstånd/jämnhet) hittar du i Ford Etis.

Återmontera alla komponenter i omvänd ordningsföljd och iakttag föreskrivna åtdragningsmoment. Om det trots stor försiktighet har blivit fläckar på innertak, säten eller klädsel ska dessa förstas tas bort.

Viktigt att komma ihåg: Solluckan och jalusin drivs med elmotorer som måste initieras. Processen för detta ser lite olika ut beroende på tillverkningsdatum och vilka komponenter som används (se styrenhetens artikelnummer). Om det här arbetssteget utförs på felaktigt sätt eller inte alls kommer eventuellt inte elektroniken att fungera felfritt och klämskyddet inte ha någon funktion!

Till sist ska du noga kontrollera att solluckan i panoramataket fungerar som den ska. Alla inställningar måste testas flera gånger (delvis och helt öppet läge, lutande läge). Titta noga efter en extra gång att glaset är helt korrekt placerat i styrningen.

Mer information hittar du i Ford Etis (TSB 18-2118 och Kuga 2013 reparationsanvisning; undergrupp 501-17).



Tid för avkoppling

Nya Ford Fiesta ST Äkta körglädje och dynamik och perfekt anpassad för daglig körning är vad den kraftfullaste serieversionen av nya Ford Fiesta utlovar. Och detta kraftpaket från Köln lever verkligen upp till detta. Med trecylindrig 1.5L EcoBoost-motor med 147 kW (200 hk) och maximalt vridmoment på 290 Nm uppnår ST-modellen en maxhastighet på drygt 230 km/h och accelererar från 0 till 100 km/h på bara 6,5 sekunder. Det finns tre körlägen för sportbilsentusiasten att välja mellan som på så sätt kan ändra inställningen för motor, styrning och stabilitetssystem efter behov eller smak. En annan mycket innovativ funktion är cylinderavstängningen, som här används av Ford för första gången.

Första Fiesta ST-modellserien kom 2005 med en 2.0L Duratec-motor med 150 hk. 2013 följde versionen med en fyrcylindrig 1.6L EcoBoost med 182 hk. Det fanns även en exklusiv variant i grått att beställa, ST200 med 147 kW (200 hk), men endast i en begränsad upplaga på 500 exemplar. Jämfört med sina föregångare i serien har aktuella Fiesta ST vidareutvecklats och optimerats på många områden. Framförallt har fokus lagts på att göra motorn kompaktare, uppnå maximal bränsleekonomi och göra bilen lämplig att använda för daglig körning. Bland de viktigaste egenskaperna hittar vi:

- En helt ny trecylindrig 1.5L EcoBoost-motor med cylinderavstängning
- Valbara körlägen "Normal", "Sport" och "Track"
- Chassisänkning med 10 mm
- Mekanisk differentialspärr (tillval)
- Cross Traffic Alert och adaptiv hastighetsbegränsare
- LED-strålkastare med dynamisk ljusbreddsreglering
- Lättmetallfälgar (17 och 18 tum, delvis premiumlackerade och blankpolerade)
- Röda bromsok fram och bak (i kombination med 18-tumshjulen)
- Ljudoptimering (avgassystem med spjällstyrning)
- Nya metallic-lackfärger: Performance Blue och Silver Fox
- Sportig interiör med Recaro-sportstolar fram
- Ford SYNC 3 med AppLink och 6,5-tums pekskärm (som tillval 8 tum, 7 högtalare, DAB+ och B&O PLAY)

Motor och växellåda

Den helt nyutvecklade 1,5-liters EcoBoost-bensinmotorn bygger på samma beprövade trecylindriga konstruktion som EcoBoost-motorn på 1,0 liter. Tack vare högtrycksbensindirektinsprutning (i kombination med insugsrörsförsprutning), toppmodern avgasturboteknik, fyrventilsteknik och variabel kamaxelinställning kan hög prestanda garanteras samtidigt som bränsleförbrukningen kan hållas nere. Den nya typen av cylinderavstängning har gjort att förbrukningen minskat med mer än 10 procent jämfört med den senaste föregångaren i modellserien. I flytkörning, vid varvtal mellan omkring 1200 och 4500 min⁻¹, deaktiveras inom några få millisekunder den första cylindern vid behov via bensinsprutning och ventilstyrning och aktiveras sedan vid last igen. Beroende av varvtal, gaspedalläge och last kopplas vipparmen bort på hydraulisk väg. Motorn har dessutom fått en smart kombination av förbränningskammardirektinsprutning och inloppskanalinsprutning. Att denna påkostade konstruktion lönar sig märks framförallt på de imponerande värdena för bränsleförbrukning och utsläpp av miljöfarliga ämnen.

Kraftöverföringen sker via den friktionsoptimerade 6-växlade manuella växellådan B6+. De enskilda växlarnas utväxlingar och växlingsområden är perfekt anpassade så att de motsvarar motorns höga effekts- och vridmomentnivå och garanterar de bästa accelerationsvärdena vid varje driftpunkt.

► Avgassystem med spjällstyrning (vänstra röret) ingår som standard. Det förstärker den trecylindriga motorns grundfrekvens beroende på motorns varvtal.



► Den första cylindern deaktiveras och aktiveras genom hydraulisk bortkoppling av vipparmen.



Körprogram

Under körning kan föraren direkt påverka hur motor, styrning och elektroniska system ska interagera med varandra. Detta gäller även avgassystemets ljud och volym. Med dessa åtgärder är det möjligt att anpassa de kördynamiska egenskaperna hos nya Ford Fiesta ST direkt efter rådande trafiksituation eller kundens personliga preferenser. För detta finns det tre körlägen.

Normal: Perfekt för den dagliga körningen. Motorelektronik och EPAS-servostyrning är inställda för att ge en naturlig gasrespons. ESP och antispinn är aktiverade. Spjället i det aktiva avgassystemet öppnas först under körning alltefter motorvarvtal och gasspjällets position.

Sport: Särskild anpassning för högre acceleration. Kommandon till gaspedal och styrning realiserar direkt. ESP och antispinn är aktiverade. Avgassystemet skapar ett märkbart kraftfullare ljud.

Track: Alla dynamiska system trimmas så att det går att ta sig runt så snabbt som möjligt. ESP kan kopplas ur. Antispinnfunktionen är deaktiverad som standard i det här körläget. Och avgassystemet ger ifrån sig ett effektivt ylande, framförallt på höga varv.

Även ESP erbjuder tre olika alternativ. För ovana förare och vid besvärliga vägförhållanden kan det aktiveras fullt för att garantera hög skydds- och säkerhetsnivå. Med inställningen "Wide Slip" griper systemet in senare. Det ger mer erfarna förare möjlighet att köra på ett mer dynamiskt sätt innan systemet behöver gripa in. På racingbanan eller på privat område kan ESP kopplas ur helt.

Alla utrustningsnivåer till Fiesta ST kan kompletteras med Performance-paketet. Det innehåller tre huvudelement som uppgraderar den lilla sportbilen ytterligare. I kombination med ESP förbättrar den mekaniska differentialspärran dragkraften på ett märkbart sätt och reducerar understyrningen vid snabb kurvtagning. Startfunktionen (Launch Control) ger omedelbar och snabbast möjliga acceleration från stillastående. Performance-indikeringen på kombiinstrumentet hjälper föraren att växla vid rätt tidpunkt för att alltså hålla motorn inom optimalt effekt- och varvtalsområde.

Nya dämpare och mjukare krängningshämmare på bakaxeln förbättrar fjädringen bak, vilket ökar komforten på dåliga vägar vid daglig körning. Vid acceleration ut ur kurvor hjälper den mekaniska differentialspärran.

Utrustning

Fiesta ST finns att få som 3- och 5-dörrars. Stor vaxkakeformad kylargrill, kraftfull bakspoiler, exklusiva lättmetallfälgar och speciella lackfärger som Performance Blue och Silver Fox bidrar allihop till den omisskännliga motorsportlooken. Inne i bilen erbjuds också flera olika utrustnings- och anpassningsalternativ. Förutom den redan omfattande ST-utrustningen kan sportbilen uppgraderas ytterligare med ett stylingpaket eller ett exklusivt läderpaket. Mer detaljerad information om detta hittar du i motsvarande broschyrer och prislister.

Perfekt fördelning

Mekanisk differentialspärr: I kombination med TVC (Torque Vectoring Control) utrustas Fiesta ST mot en extra kostnad med differentialspärr på framaxeln för första gången. Detta mekaniska system optimerar dragkraften på ett märkbart sätt och förhindrar att det inre (avlastade) drivande hjulet spinner vid acceleration ut ur kurvor. Större delen av vridmomentet överförs alltså på det yttre framhjulet i kurvan. Genom aktivt bromsningrepp minskar oönskad understyrning samtidigt som manövrerbarheten ökar. Detta möjliggör ett nästintill perfekt grepp på både torr och våt asfalt.

Motor		1.5L EcoBoost	
Bränsle / avgasklassificering		Bensin / Euro 6d-temp	
Insprutning / avgasrening		Högtrycks-bensindirektinsprutning / trevägskatalysator, partikelfilter	
Typ, montering, antal cylindrar, ventiler		Radmotor, tvärställd, 3, 12 (DOHC)	
Kamaxeldrivning		Variabel via rullkedja med hydraulisk spännare	
Slagvolym	cm ³	1497	
Cylinderdiameter x slag	mm	84,0 x 90,0	
Kompressionsförhållande		9,73 : 1	
Max. effekt	kW (hk)	147 (200) vid 6000 min ⁻¹	
Max. vridmoment	Nm	290 vid 1600–4000 min ⁻¹	
Motorolja och filter	l	4,75 (SAE 5W-20)	
Växellåda / typ / antal växlar		Manuell växellåda: B6+ / manuell / 6	
Prestanda / förbrukning			
Acceleration från 0 till 100 km/h	s	6,5	
Maxhastighet	km/h	232	
Bränsleförbrukning	l/100 km	stad 7,6 / landsväg 5,1 / blandat 6,0	
Koldioxidutsläpp (blandad körning)	g/km	136	
Bränsletank / körsträcka	l / km	45 / 750 vid blandad körning	
Chassi / bromsar / styrning			
Framaxel (framhjulsdraft)		Oberoende hjulupphängning med MacPherson-fjäderben och L-formade nedre länkararmar upphängda i hjälpramen. Separata belastningsvägar för fjädrar och dämpare	
Bakaxel		Halvstel axel med progressiv spårstyrning, spiralfjädrar och separata stötdämpare	
Bromssystem		Tvåkrets, skivbromsar fram och bak, elektroniskt säkerhets- och stabilitetsprogram (ESP)	
Styrning		Kuggstångsstyrning, elektromekanisk (EPAS), hastighetsberoende	
Vändradie	m	11,7	
Hjul / däck			
Däck		Lättmetallfälgar 7.5 J x 17 med 205/45 R17 eller 7.5 J x 18 med 205/40 R18	
Reservhjul		Däckreparationssats (som tillval reservhjul 5 J x 15 med 125/80 R15)	
Vikt			
EG-tjänstevikt	kg	1262 (3-dörrars) / 1283 (5-dörrars)	
Max. totalvikt	kg	1635 (3-dörrars) / 1655 (5-dörrars)	
Mått			
Fordonslängd / fordonshöjd	mm	4068 / 1469	
Fordonsbredd	mm	1735 (utan ytterbackspeglar)	
Hjulbas	mm	2493	
Spårvidd fram / bak	mm	1506 / 1467	
Max. bagagerumsvolym	dm ³	1093	
Underhållsintervall			
Service / kontroll / motoroljebyte		Efter 30 000 km eller vartannat år	

Obs! Alla värden är preliminära.

Beräkningar för kolvmotor (fyrtaktare)

$$P_e = (M \times \pi \times n) / 30.000 \rightarrow M = (P_e \times 30.000) / (\pi \times n)$$

$$P_e = (p_{me} \times V_H \times n) / 1200 \rightarrow p_{me} = (P_e \times 1200) / (V_H \times n)$$

$$M = (p_{me} \times V_H \times 25) / \pi \rightarrow p_{me} = (M \times \pi) / (V_H \times 25)$$

P_e	= effektiv motoreffekt	[kW]
M	= motorvridmoment	[Nm]
p_{me}	= effektivt mellantryck i cylinder	[bar]
V_H	= motorslagvolym	[dm ³ / liter]
n	= motorvarvtal	[min ⁻¹]
π	= Pi \approx 3,1416	[-]

Obs! Av formlerna framgår tydligt att effekten hos en förbränningsmotor bara kan stiga med de tre parameterna slagvolym, varvtal och effektivt mellantryck. p_{me} ökas till exempel genom bättre cylinderfyllning (turbo, laddluftkyl-

ning, flerventilsteknik, variabel ventilstyrning), lägre inre friktion eller en något fetare bränsleluftblandning. Omräkningstalen 30 000 (respektive 1200 och 25) förtydligar att formlerna handlar om praktiska mätetalsekvationer. Du får fram de sökta storheterna direkt i de vanliga enheterna när du anger de övriga parametrarna enligt ovan.

Exempel 1: Du vill fastställa det effektiva cylindermellantrycket för 1.5L EcoBoost vid maximal effekt. Du har följande data: $P_e = 147$ kW; $n = 6000$ min⁻¹; $V_H = 1,5$ Liter
 Beräkning: $p_{me} = (P_e \times 1200) / (V_H \times n) = (147 \times 1200) / (1,5 \times 6000) = 176.400 / 9000 = \mathbf{19,60 \text{ bar}}$

Exempel 2: 1.5L EcoBoost-motorns effekt söks vid det maximala vridmomentets driftpunkt (vid tillhörande lägsta och högsta motorvarvtal). Följande data är kända:
 $M = 290$ Nm; $n = 1600$ min⁻¹ resp. 4000 min⁻¹
 Beräkning: $P_e = (M \times \pi \times n) / 30.000 = (290 \times 3,1416 \times 1600 \text{ resp. } 4000) / 30.000 \approx \mathbf{48,59 \text{ kW resp. } 121,48 \text{ kW}}$



Närmare asfalten

Ford Performance Parts (chassi med coilover) För den som älskar sportbils känslan kan bilen sänkas för att få bättre hantering och högre körsäkerhet vid lastförändringar i gränsområdena. Detta kan man åstadkomma på flera olika sätt, bland annat genom ett sportchassi med ändrade fjädrar och stötdämpare, som finns som tillval eller som ingår som standard beroende på modell. Andra alternativ är att eftermontera kortare fjädrar eller att använda ett avancerat luftfjädrings-system. Ytterligare en möjlighet erbjuder numera programmet "Ford Performance Parts" med det innovativa chassiet med coilover. Här förklarar vi hur det fungerar och demonstrerar hur det installeras på en Ford Focus ST från 2017.

I förra numret av Autoteam presenterade vi det nya tillbehörsprogrammet Ford Performance Parts. I dag ska vi ägna oss åt de högkvalitativa chassierna med coilover. Jämfört med en konventionell kombination av fjädrar och stötdämpare kan de här chassierna anpassas individuellt efter kundens önskemål. Att ett lågt inställt chassi skulle göra bilen hård och obekvämt att åka i stämmer inte längre. Tack vare en exakt inställbar fordonshöjd och variabel drag- och trycknivå går det att göra även den mest kräsne kund nöjd i dag. Beroende på konfiguration är det till och med möjligt att uppnå riktig behagliga köregenskaper.

Autoteam fick vara med och se hur det går till att installera ett chassi med coilover på en Ford Focus ST i Köln och kan intyga att såväl material som utförande är av allra högsta kvalitet.

Egenskaper

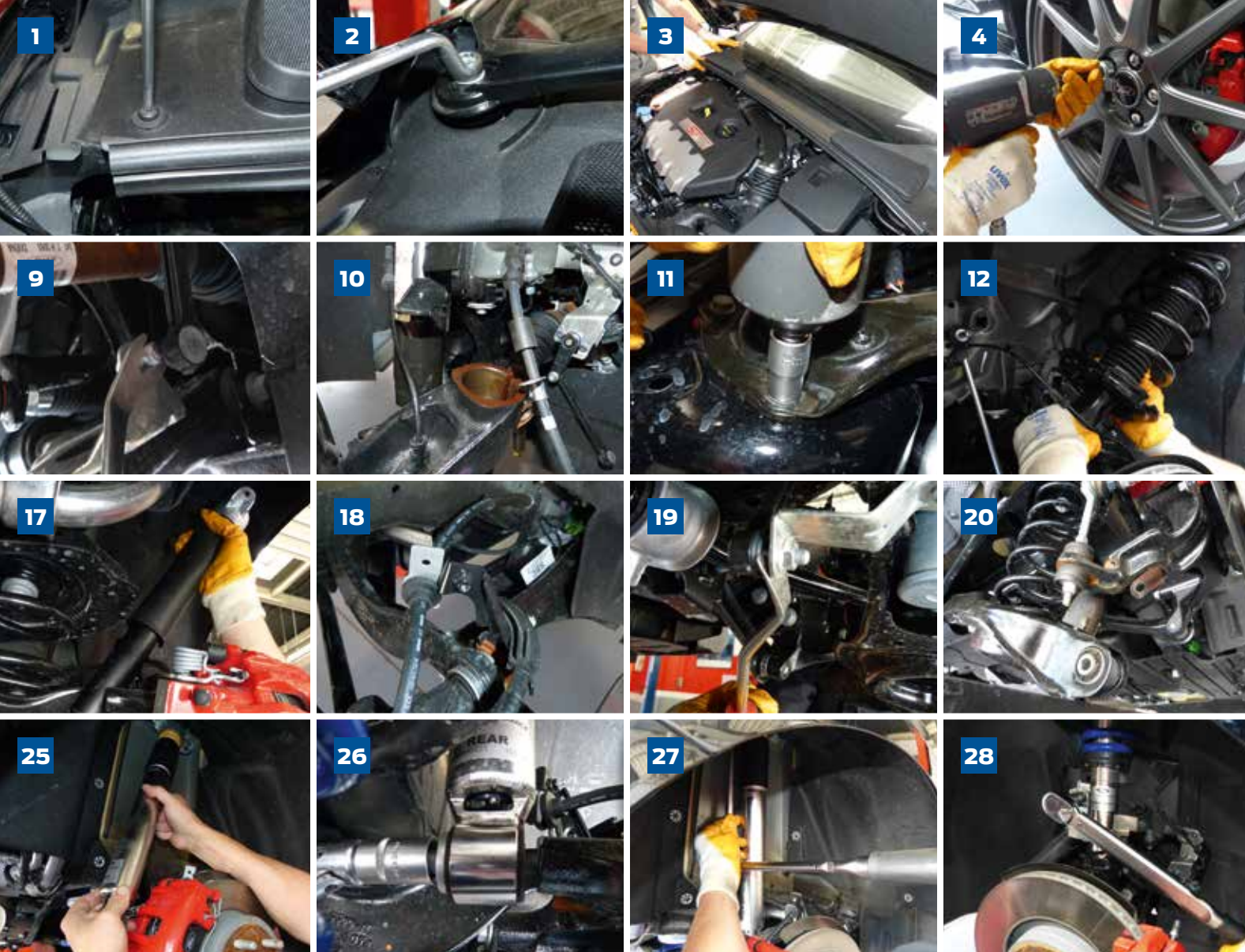
Det högkvalitativa coilover-chassiet är utrustat med en smutsokänslig trapetsganga av rostfritt stål och polyamidbelagda skruvgångar och fjäderändar. Detta garanterar en mycket lång livslängd. Komponenternas kvalitet har bekräftats genom avancerade testcykler på provningsanläggningar och under krävande provkörningar på Nürburgring och på Fords egen testbana i belgiska Lommel under mycket tuffa förhållanden. Den optimerade chassikonfigurationen med tydligt ökad kördynamik ger säkra köregenskaper både på racingbanan och vid daglig körning

på vanliga vägar. En stor fördel med coilover-chassiet i Ford Performance-programmet är att de främre fjäderbenen med fjäderbenslagring redan är komplett förmonterade. Ingen fjäderspännare behövs under installationen. Kunden drar nytta av att chassiet redan är optimalt förinställt. Bilägaren kan senare ändra inställningarna (för fordonets höjd och hårdhet) på eget ansvar. Detta är dock inget som Ford rekommenderar.

Inställningsmöjligheter

Tvårostdämparen kan ställas in i 2 steg och är fylld med gas (ca 4 bar). Trycket regleras via bottenventiler och återgången ändras via ventilen som sitter på kolvstången. Om bilägaren vill ta ut bilen på en racingbana eller anpassa den efter personlig smak kan fordonshöjden (A), återgångsdämpningen (B) och trycknivåinställningen (C) modifieras med hjälp av specialnycklar.





Demontering och montering

Ford Focus ST är redan från fabrik en sportig bil med utmärkt chassi. Bilen som användes i demonstrationen var också utrustad med de Ford Performance-lättmetallfälgar som presenterades i Autoteam 1/2018 med däck i dimensionen 235/35 R19, vilket förstärker de dynamiska egenskaperna ytterligare. Det ger ett perfekt samspel mellan coilover-chassi, utseende och köregenskaper.

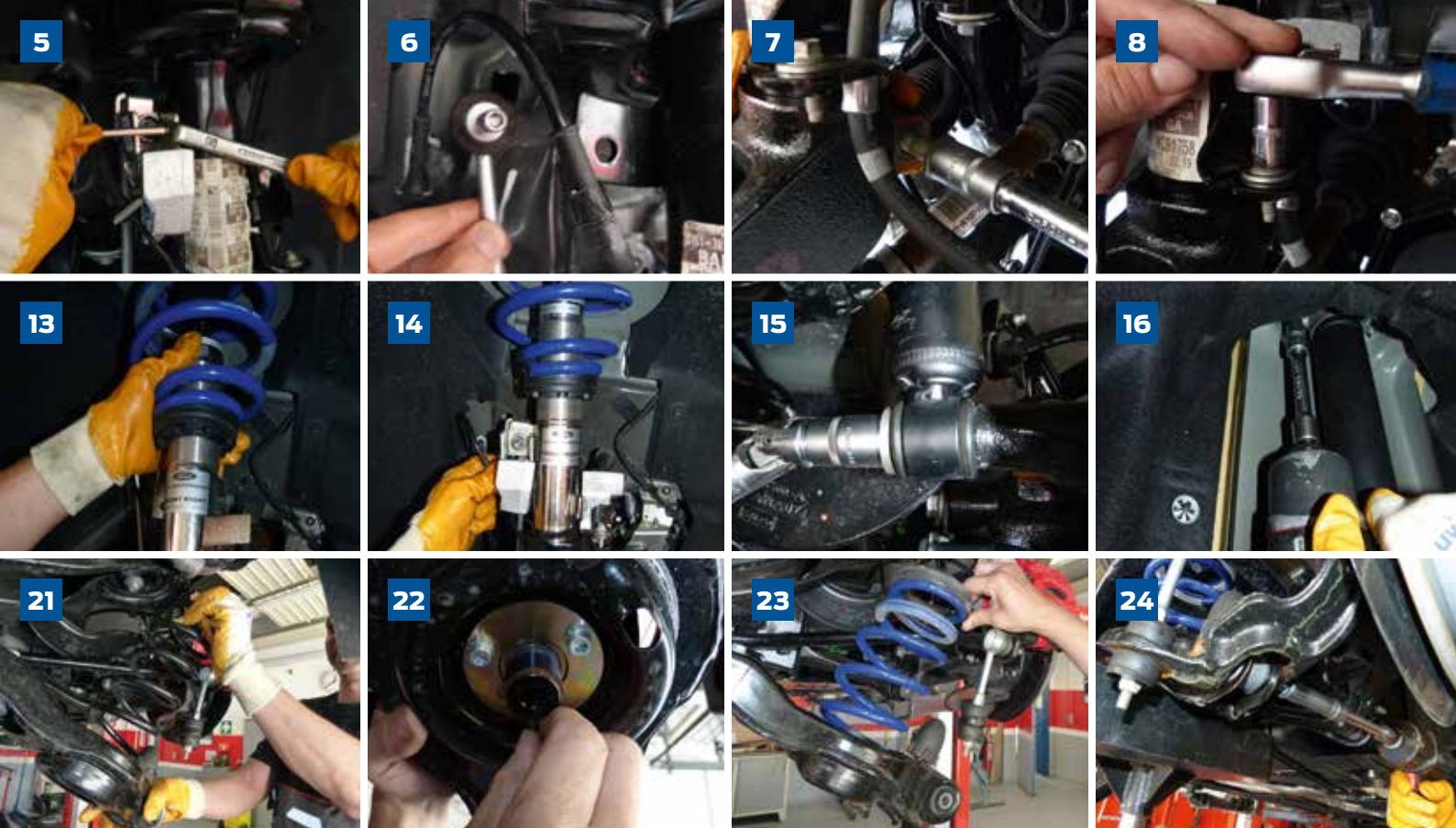
Gör plats på en arbetsbänk eller på din verktygsvagn för demonterade delar, skruvar och muttrar. Allra helst lägger du allt på en ren duk eller folie eller i en magnetskål.

Tips! Märk upp alla demonterade delar, till exempel med maskeringstejp som du kan skriva på, så att inga delar förväxlas eller kommer bort.

Vi börjar på passagerarsidan fram. Stödlagrets tre skruvar lossas från fjäderbenet. På Ford Focus ska också två klaffar i kåpan öppnas, det tillhörande gummit dras av och de yttre torxskruvarna (bild 1) lossas. För att komma åt bättre tar vi bort båda torkarmarna (2), kåpan (3) och skyddet som befinner sig därunder.

Bilen hissas upp på en tvåpelaryft och alla hjul demonteras (4). Nu är fjäderbenet fritt åtkomligt för att vibrationsdämparen (mellan krängningshämmarens förbindningsstång och fjäderbenet) ska kunna demonteras (5). Denna skruvas senare dit på det nya fjäderbenet. Vi drar ut förbindningsstångens gängstycke (6) och lossar bulten som fixerar dämparröret i svänglagret (7). Därefter kan bromsledningshållaren skruvas av (8). Sedan lyfts sensorhållaren till den automatiska ljusbreddsregleringen av (9) eftersom den annars skulle kunna skadas. Med hjälp av en expander som sticks in i lagrets bakre spalt och genom att trycka ned länkarmen går det att dra ut fjäderbenet (10). Vid behov kan lite sprayolja användas. Här är det bra om en andra person kan hålla i fjäderbenet medan de tre skruvarna i fjädertornet lossas (11). Nu kan fjäderbenet tas ut (12). Sedan sätts det förmonterade coilover-fjäderbenet dit (13) och därefter återmonteras alla komponenter i omvänd ordningsföljd (14). På förarsidan utförs monteringen på motsvarande sätt.

Nu fortsätter vi med bakaxeln där arbetet går snabbare. Vi lossar den nedre skruven i höger stötdämpare från hjulspindel (15). Sedan tas de två övre muttrarna i fjäder-



tornet bort (16) medan dämparröret hålls fast med den andra handen (eller av en andra person) och tas ut (17). Nu måste bromsledningshållaren (18) och bakre nivåsensorn (19) lossas. Som säkerhet placerar vi en växellådsdomkraft under länkarmen och skruvar ut bultarna (20). Genom att långsamt sänka domkraften släpper fjädern och kan lätt tas bort (21). De nya komponenterna för bakaxeln monteras. Först skruvas den tvådelade bakaxelnivåregleringen fast i länkarmens fjäderinfästning (22) och därefter monteras den nya fjädern med gummislang upptill och plastring nedtill (23). Med hjälp av växellådsdomkraften sätts länkarmen tillbaka i sin ursprungliga position och skruvas fast (24). Den nya stötdämparen sätts dit (25) och skruvas fast (26) – inställningsskruven för trycknivån väl synligt på bilden. Därefter återmonteras alla övriga komponenter. Sedan utförs samma arbete på andra sidan. Slutligen dras alla relevanta skruvar åt med föreskrivet åtdragningsmoment (27/28).

Obs! Efter monteringen rekommenderas en chassimätning och att chassiinställningen justeras vid behov. Även ett ljustest bör göras med hjälp av diagnosutrustning. En sista provkörning visar vilka fantastiska köregenskaper den uppgraderade Ford Focus nu har fått.

De demonterade chassidelarna kan du packa i Ford Performance-kartongen och lägga i bagageutrymmet efter överenskommelse med bilägaren, som då har möjlighet att återmontera dem om bilen kommer att säljas vidare någon gång.





Mer av allt – nya Ford Focus

- Fjärde generationen av denna framgångsrika kompaktbil premiärvisades i april 2018 i London. Lansering under 3:e/4:e kvartalet 2018. För Europa tillverkas den exklusivt i fabriken Saarlouis (Tyskland).
- Varianter: 5-dörrars (Limousine) och kombi (Turnier). För vissa marknader även 4-dörrars sedan (Limousine). Sex utrustningsnivåer: Trend, Cool & Connect, Titanium, ST-Line, Vignale och Active.
- Motoralternativ (EcoBoost trecylindrig bensinmotor): 1,0-liters med 63, 74, 92 kW (85, 100, 125 hk) och 1,5-liters med 110 kW (150 hk) respektive 134 kW (182 hk). Avgasturboladdare, direktinsprutning samt – för första gången på Focus – cylinderavstängning.
- Motoralternativ (EcoBlue TDCi fyrcylindrig diesel-motor): 1,5-liters med 70 kW (95 hk) respektive 88 kW (120 hk) och 300 Nm samt 2,0 liter med 110 kW (150 hk) och 370 Nm.
- Friktions- och ljudoptimerad 6-växlad manuell växellåda med teflonbussningar. För de kraftfullare versionerna finns 8-växlad automatväxellåda som tillval.
- Första modellserien som bygger på den nytvecklade C2-plattformen och har 40 procent bättre krockstruktur. Vridstyvheten har ökat med 20 %.
- Enastående luftmotståndskoefficient på c_w 0,273 för 5-dörrarsversionen (bäst i segmentet).
- Till en början 11 lackeringsalternativ, däribland Magnetic, Desert Island Blue och Dark Mulberry (Vignale).
- Chassiinställning med det elektroniska stötdämparsystemet CCD som tillval. För första gången och här som standard på Focus ingår körlägesomkopplaren med inställningarna "Normal", "Sport" och "Eco".
- Omfattande utbud av förarassistanssystem, som från och med nu går under det överordnade begreppet "Ford Co-Pilot360". Ett litet urval: ACC med köassistans inklusive Stop and Go samt filhållningssystem och trafikskyltsigenkänning. Adaptiva LED-strålkastare med bländfritt helljus och kamerabaserat kurvlyjus. Aktiv parkeringsassistans "Plus" inklusive stöd för att köra in och ut från parkeringsruta och med delvis automatiserad fordonsstyrning. Filövervakningssystem och Evasive Steering Assist (ESA).
- Premiär i Europa för Ford SYNC 3: hastighet och valbar information (till exempel ACC, varningar och växeltrekommendation) projiceras på en utfällbar yta i förarens synfält.
- FordPass Connect-modem gör bilen till en mobil WLAN-hotspot för upp till tio enheter.
- En detaljerad presentation av Ford Focus kommer i Autoteam 3/2018.

Obs! All information är preliminär. Utrustning kan variera beroende på land. Bränsleförbrukning och koldioxidutsläpp enligt tillverkare.



Go Further