

Ford Focus Ecoboost 1.0: eficiència dinàmica

MOTOR. Conduïm el Focus amb un dels motors més sorprenents dels últims temps: l'Ecoboost 1.0. Un tres cilindres amb canvi manual de sis velocitats que homologa mitjanes de consum d'autèntic escàndol. Una eina que no només no té res a envejar a motors dièsel o gasolina similars, sinó que els supera en alguns aspectes amb una equació confort - efectivitat molt ben aconseguida.

La lluita dels fabricants per ostentar el lideratge de vendes els ha empès a perseverar en l'impuls de la miniaturització de les mecàniques. Els motors contemporanis de la majoria dels models redueixen cilindrada, són menys potents però molt més lleugers i eficients. El Focus 1.0 Ecoboost que hem tingut ocasió de dur aquests dies s'erigeix com a exemple perfecte d'aquesta tendència. Amb la fitxa tècnica a la mà, accelera més que la versió 1.6 Ti-VCT d'identica potència, gasta menys i no paga impost de matriculació gràcies a un nivell d'emissions per sota del llindar establert. La versió 2015 d'aquest model guanya refinament i presència. Duu més i millors materials aïllants, finestretes davanteres més gruixudes i reforços al bastidor per aconseguir que la mecànica millori en rodament i petjada. Aquesta feina d'engreix ha servit per millorar la precisió del seu funcionament, per a reduir remorositat i vibracions, però també ha afegit pes al conjunt. Les xifres de tara que declara el fabricant ho posen de manifest. Per compensar aquest tendència, els tècnics de la casa s'han escarrassat al màxim per dissenyar un motor d'una lleugeresa extrema que arriba associat a una servodirecció elèctrica amb nova cartografia. A la pràctica, el conductor d'aquest model nota una agradable reducció de l'esforç que s'ha de fer sobre el volant en el guiatge. Un estudi detallat de les friccions i inèrcies els ha permès obtenir una millor centralitat quan l'auto va en línia recta i, en els revolts, el nostre protagonista respon al volant amb precisió quirúrgica seguint amb fidelitat canina la trajectòria marcada. Per acompanyar tot aquest desplegament tecnològic, el Focus 1.0 Ecoboost estrena geometria de suspensions. El sistema d'amortiment del cotxe descansa ara sobre ancoratges elàstics que filtren millor les irregularitats del paviment. L'electrònica també ha estat revisada. L'ESP arriba més ben afinat i actua anticipadament de manera que, amb una intervenció mínima i fins i tot abans gairebé que el cotxe comenci a perdre roda, el dispositiu treballa per compensar l'hipotètic episodi d'inestabilitat.

Per fora presenta una carrosseria més aviat musculada presidida per un engrallat frontal contundent que lliga perfectament amb la resta del cotxe. La cosmètica fa que les òptiques trapezoïdals allargassades del davant prenguin protagonisme gràcies a la tecnologia LED de llum diürna mentre l'encaix del capó dissimula prou bé la generositat de les seves dimensions. De costat, els passos de roda ressalten i els retrovisors, que incorporen també la funció d'intermitent, es veuen més petits del que realment són.

Acabats, qualitat de materials i ergonomia es donen la mà a l'interior. Al davantal, indicadors i palanques t'embolcallen. Trobar la posició idònia és qüestió de segons perquè els seients compten amb prou reglatges. Sense llacunes, doncs, en l'apartat confort i amb tot l'imprescindible a l'abast, la informació que ens arriba resulta completíssima. Al centre, per darrere un volant de pell exquisidament ergonòmic, una pantalla anuncia el consum mitjà o instantani, la velocitat i l'autonomia. L'aportació tecnològica ratlla l'excel·lència. Estrena el sistema de connectivitat Sync 2, infinitament més efectiu i universal que el de la generació anterior i amb la majoria de les accions secundàries gestionades per la veu. L'equipament inclou sis coixins de seguretat, control de tracció, regulació manual de la velocitat, climatitzador bizona i comandaments multifunció al volant. El fre de

mà, dissimulat, queda més accessible i fa l'efecte que hem guanyat sensibilitat amb els pedals. I amb tot i això no és fins que no prems el botó per posar-lo en marxa (la clau és testimonial i pot quedar-se a la butxaca) que no t'adones del bon treball de la marca de l'oval en el capítol d'insonorització. Som davant del primer tricilíndric de gasolina que ni sona rar ni trontolla. Un modern bloc tricilíndric Ecoboost d'un litre de cilindrada que, sobrealimentat i amb injecció directa, cerca l'eficiència en l'apartat tecnològic minimitzant remorositat, emissions i consums. Arriba associat a una caixa de canvis manual de sis relacions que ni feta a mida! Suau i silencios, empeny més del que et pensaries i maquilla bé l'escassa capacitat mecànica amb uns baixos impressionants que permeten recuperacions lloables. Tot plegat homologant mitjanes al voltant dels 6 litres i amb un bon equilibri entre eficiència i confort. Filtra adequadament les irregularitats del paviment mostrant-se eficaç i resolutiu també gràcies al control de repartiment de parell. El sistema actua frenant selectivament la roda interior quan s'accelera en revolt sobre terra lliscant. La maniobra minimitza subviratges i pèrdues de motricitat. La direccionalitat també convenç i presenta molt poques voltes entre topalls. En carretera oberta podrem arrencar-li les millors essències, però no fa pas escarafalls a l'entorn urbà. El sistema Stop&Start d'engegada i aturada automàtica en les retencions representa una inestimable ajuda a l'hora de contenir el capítol del consum.

Opcionalment, l'Ecoboost d'un litre pot dur llums bixenó actius amb feix variable i sistema d'ajut per a les maniobres de marxa enrere. L'actuació del sistema de frenada d'emergència, que actua autònomament, s'ha ampliat de 30 a 50 km/h. Repassant la fitxa tècnica ens ha sorprès agradablement que dugui bomba d'oli de cabal variable, sistema de refrigeració independent i un alternador que només treballa a les retencions.

A favor:

- *Essència tecnològica
- *Facilitat d'ús
- *Alternativa vàlida als compactes prèmium

En contra:

- *Kit d'emergència en cas de punxada
- *Política d'opcions
- *Tara final del cotxe

FITXA TÈCNICA :

Motor: davanter transversal. 3 cilin. 999 c.c .125 CV. gasolina.

Tracció: davantera.

Canvi: manual 6 vel.

Frens: discs/discs.

Vel. màx:195 km/h.

Accel. 0 a 100 km/h: 11,5 s.

Consum mitjà: 4,7 litres

Preu: 18.375 euros