



Ford Focus (2011-2018) Diesel

Solider Spaßbringer

Die dritte Generation des Erfolgsmodells von Ford kam 2011 auf den Markt. 2014 gab es ein umfangreiches Facelift, gut erkennbar an dem großen Lufteinlass, der dem Design eines Aston Martin ähnelt. Das ausgewogene Fahrwerk und die gekonnt abgestimmte Lenkung bringen viel Fahrspaß, vor allem dann, wenn einer der kräftigen Turbomotoren an Bord ist. Neben dem Fünftürer gibt es auch den Turnier genannten Kombi und eine Limousine. Beim Euro-NCAP Crashtest war der Focus bei Markteinführung einer der sichersten Kompaktwagen. Nicht zuletzt dadurch war das Auto bei den Kunden so beliebt, dass es zeitweise eines der meistverkauften Autos der Welt war. Überzeugen kann der Focus nicht nur durch seine Fahreigenschaften, sondern auch durch das gute Raumangebot; vor allem beim Kombi Turnier ist der Kofferraum sehr groß. Auch auf der Rücksitzbank herrscht ausreichend Platz. Leider ist die Bedienung bis zum Facelift durch eine Vielzahl von Knöpfen und aufgrund eines winzigen Bildschirms nicht ideal. Modelle nach dem Facelift lassen sich wesentlich einfacher bedienen. Beim TÜV schneidet der der Focus etwa mittelmäßig ab, die Achsaufhängung, rostige Abgasanlagen und defekte Beleuchtung verursachen Probleme. In der ADAC Pannenstatistik liegt der Focus ebenso im Mittelfeld.

Empfehlung: Empfehlenswert ist grundsätzlich die mittlere Ausstattungslinie Trend, die serienmäßig alles Wichtige, wie zum Beispiel eine Klimaanlage an Bord hat. Für den Focus gibt es eine Vielzahl verschiedener Diesel-Motoren mit 1,5, 1,6 und 2,0 l Hubraum. Die schwächeren Varianten mit 95 und 105 PS reichen prinzipiell zwar aus, wirklich souverän ist man damit aber nicht unterwegs. Die kräftigeren Varianten mit 115 und 120 PS (120 PS auch mit Doppelkupplungsautomatik) bieten sich eher an. Außerdem sind diese Varianten zahlreich verkauft worden und die Auswahl ist somit groß. Wirklich souverän motorisiert ist der Focus mit den 2,0 l großen Motoren und 140 bis 163 PS. Damit lassen sich auch schnelle Autobahnetappen angenehm zurücklegen und der Wunsch nach mehr Leistung kommt eigentlich nie auf. Diese Versionen sind oft auch an ein zackig schaltendes Doppelkupplungsgetriebe gekoppelt. Nochmals zügiger geht es im 185 PS starken ST voran. Diese Motorisierung ist jedoch seltener am Gebrauchtwagenmarkt zu finden und daher teurer. Sparsam sind alle Dieselmotoren, im Besonderen jedoch die „Econetic“-Modelle. Diese lassen sich problemlos mit um die 5 Liter auf 100 km bewegen.

- ⊕ gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, große Auswahl auf dem Gebrauchtwagenmarkt, günstig, hohes Sicherheitsniveau, bequeme Sitze, praktischer Türkantenschutz
- ⊖ gewöhnungsbedürftige Bedienung (bis Facelift), teils schwache Motoren, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung, schlechte Sicht nach hinten (Fünftürer)

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2022)

Erstzulassungsjahr	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
ADAC-Bewertung	29,1	28,4	30,0	31,4	16,5	12,3	6,9	7,4

ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Diese ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro Jahr pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
	15,8	12,3	10,7	9,0	7,0	4,9	3,4	2,4
	22,3	18,5	16,3	16,5	13,8	11,9	10,1	6,6
	28,9	24,6	21,8	24,1	20,5	18,8	16,8	10,7
	35,4	30,8	27,4	31,6	27,3	25,8	23,5	14,9
	>35,4	>30,8	>27,4	>31,6	>27,3	>25,8	>23,5	>14,9

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik schneidet die dritte Ford Focus Generation zweigeteilt ab. Exemplare bis 2014 sind schlechter als der Durchschnitt, spätere Exemplare besser. Der TÜV bescheinigt dem Focus etwa mittelmäßiges Abschneiden. Rostige Abgasanlagen, defekte Beleuchtung, Ölverlust und anfällige Fahrwerksaufhängungen bereiten des öfteren Probleme.
Häufige Bauteilfehler	Anlasser (2012-2016), Generator (2011), Kühl-/Heizungsschlauch (2012-2013), Starterbatterie (2011-2014)
Rückrufe	5/2017: Nur 2.0 Diesel (DW10f): Es wurde ein Halteclip für den Sensor zur Messung des Kraftstoffdrucks und der Kraftstofftemperatur verbaut, der nicht den Material-Spezifikationen entspricht. Aufgrund von Materialermüdung könnte dieser Clip brechen, was zu einer Kraftstoffundichtigkeit am Sensorgehäuse führen kann. Es besteht Brandgefahr. Als Abhilfe sind überarbeitete Clips verfügbar, die in den betroffenen Fahrzeugen eingebaut werden. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 63.258 (auch andere Modelle betroffen) 9/2017: Es wurden möglicherweise defekte Airbag-Zünder verbaut, wodurch bei einem Unfall der/die Seitenairbag(s) und/oder der/die Knie-Airbags nicht auslösen. Bei den betroffenen Fahrzeugen ist ein Austausch des/der Airbags erforderlich. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Je nach Modell und Anzahl Airbags 0,4 bis 1,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.855 (auch andere Modelle betroffen) 2/2018: Ein möglicher Gussfehler in einer Charge kann zu Ermüdungsrissen und in der Folge zu einem Radbruch führen. Der Hersteller ruft betroffene Fahrzeuge daher zurück in die Werkstatt, bzw. hat dies bereits abgeschlossen. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. 3/2018: Nur mit Duratorq 2,0-Liter-Diesel: Es besteht die Möglichkeit, dass die Kalibrierung des Motorsteuergeräts eine etwaige Überhitzung nicht ordnungsgemäß erkennt. In Extremfällen kann ein überhitzter Motor zu einem Leck in der Ölwanne und in der Folge zu einem Verlust von Motoröl führen. Es ist eine überarbeitete Kalibrierung für das Steuergerät verfügbar, die eine verbesserte Überhitzungserkennung enthält. Im Falle einer drohenden Überhitzung wurde zudem die Funktion einer Warnleuchte integriert, außerdem wird in diesem Falle nun die Motorleistung automatisch gedrosselt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 0,6 Stunden. 5/2019: Ecoboost-Motoren (Benziner) mit Schaltgetriebe: Ein hoher Grad an Verschleiß kann zu ungewolltem Kupplungsschlupf (Durchrutschen) und reduzierter Antriebskraft führen. Wenn eine verschlissene Kupplung, bei der bereits Kupplungsschlupf auftritt, weiterhin bei hoher Leistungsabforderung durchrutscht, kann dies eine Überhitzung verursachen (in der Regel wahrnehmbar durch Geruchsbildung). In seltenen Fällen könnte die Kupplungsdruckplatte

brechen (wahrnehmbar durch Schlagen/Knallen aus dem Bereich des Getriebes). In Extremfällen besteht Brandgefahr. Abhilfe: Für Fahrzeuge mit Motor-Start-Stopp-Funktion wird eine neue Software aufgespielt. Die überarbeitete Software erkennt Kupplungsschlupf bei hoher Leistungsabforderung und reduziert in diesem Falle die Motorleistung, um die Gefahr eines Bruchs der Kupplungsdruckplatte zu reduzieren. Für Fahrzeuge ohne Motor-Start-Stopp-Funktion wird ein alternativer Kupplungssatz freigegeben. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 78.000 (auch andere Modelle betroffen)

5/2019: EcoBoost-Motoren (Benziner) mit Schaltgetriebe: Ein Bruch der Kupplungsdruckplatte kann unter Umständen auftreten. Dies führt zu Geruchsbildung von der Kupplung sowie zu einer Reduzierung der Fahrgeschwindigkeit und der Antriebsleistung. Auch die Gefahr von Rauchbildung und Feuer im Motorraum kann bestehen. Abhilfe: Es erfolgt eine Systemprüfung zur Ermittlung des Zustands der Kupplung. Befindet sie sich in einem guten Zustand, dann wird die Software aktualisiert. Sollte sich die Kupplung in einem weniger guten Zustand befinden, erfolgt ein Kupplungsaustausch. Dauer in der Werkstatt: 0,6 bis 5,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 189.800 (auch andere Modelle betroffen)

Weitere und neuere Rückrufe finden Sie unter www.adac.de/rueckrufe.

Modellgeschichte

03/2011	Modellwechsel und neue Motoren: 1.6 Ti-VCT (77 kW/105 PS); 1.6 Ti-VCT Flexifuel (88 kW/120 PS); 1.6 Ti-VCT (92 kW/125 PS); 1.6 EcoBoost (110 kW/150 PS); 1.6 EcoBoost (134 kW/182 PS); 1.6 TDCi (70 kW/95 PS); 2.0 TDCi (85 kW/115 PS); 2.0 TDCi (103 kW/140 PS) und 2.0 TDCi (120 kW/163 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5; Fahrer-, Beifahrer-, Seiten- und Kopfairbags serienmäßig; City-Safety-System, Spurhalte- und Spurwechselassistent, Verkehrschild- und Müdigkeitserkennung optional erhältlich
09/2011	neuer zusätzlicher Motor: 1.6 Ti-VCT (63 kW/85 PS)
02/2012	neue zusätzliche Motoren: Dreizylinder 1.0 EcoBoost (74 kW/100 PS) und 1.0 EcoBoost (92 kW/125 PS); Autogasvariante 1.6 Ti-VCT LPG (86 kW/117 PS)
06/2012	neue zusätzliche Motoren: Sprintsparmodelle 1.6 TDCi ECONetic 88g CO ₂ und 99g CO ₂ (77 kW/105 PS)
07/2012	Einführung Sportmodell Focus ST (184 kW/250 PS)
07/2013	Einführung Focus Electric mit Elektromotor (107 kW/145 PS)
10/2014	Modellpflege und modifizierte Motoren: 1.0 EcoBoost (74 kW/100 PS) und (92 kW/125 PS); 1.5 EcoBoost (110 kW/150 PS) und (134 kW/182 PS); Focus ST 2.0 EcoBoost (184 kW/250 PS), 1.5 TDCi und 1.6 TDCi beide mit (70 kW/95 PS); 1.5 TDCi (77 kW/105 PS); 1.6 TDCi (85 kW/115 PS); 1.5 TDCi (88 kW/120 PS); 2.0 TDCi (110 kW/150 PS); Focus ST 2.0 TDCi (136 kW/185 PS) und 1.6 LPG (86 kW/117 PS); alle Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 6; Erweiterung und Verbesserung der Assistenzsysteme
04/2015	Motoren 1.6 TDCi (70 kW/95 PS) und 1.6 TDCi (85 kW/115 PS) eingestellt
03/2016	Einführung Sportmodell Focus RS mit 2.3-Liter-EcoBoost-Vierzylinder-Turbomotor (257 kW/350 PS) und Allradantrieb
02/2017	leichte Modellpflege bei Focus Electric (u.a. größere Batteriekapazität von 23 auf 33,5 kWh)
08/2017	Stufenhecklimousine eingestellt
08/2018	Schräghecklimousine und Turnier eingestellt

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Stufenheck	Kombi
Länge/Breite/Höhe [mm]	4358/1823/1484	4534/1823/1484	4556/1823/1505
Breite mit Spiegeln [mm]	2015	2015	2015
Kofferraumvolumen [l]	363	475	490
Dachlast [kg]	75	75	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi ECONetic	1.6 TDCi	1.5 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	ST 2.0 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1560	4/1560	4/1560	4/1499	4/1997	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW/PS]	70/95	77/105	85/115	88/120	103/140	110/150	120/163	136/185
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	230/1500	270/1750	270/1750	270/1750	320/1750	370/2000	340/2000	400/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	12,7	12,0	11,0	10,7	9,1	9,0	8,8	8,3
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	180	187	193	193	207	210	218	217
Verbrauch Hersteller pro 100 km	4,5 l D (NEFZ)	3,7 l D (NEFZ)	4,5 l D (NEFZ)	3,8 l D (NEFZ)	4,9 l D (NEFZ)	4,0 l D (NEFZ)	4,9 l D (NEFZ)	4,2 l D (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	117 g/km	99 g/km	117 g/km	98 g/km	124 g/km	105 g/km	124 g/km	110 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	B	A+	B	A+	B	A+	B	A
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1200/680	/	1200/680	1200/680	1500/720	1800/730	1500/720	/
Tankinhalt [l]	53,0	53,0	53,0	53,0	60,0	60,0	60,0	60,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/15/20	18/15/20	18/15/20	18/15/20	17/17/23	17/17/23	17/17/23	17/17/23
Steuer pro Jahr* [Euro]	196	160	196	148	248	210	248	220
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.

* Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO₂-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

¹ Brutto-Batteriekapazität, da Nettowert nicht verfügbar.

Wichtige Werkstattkosten (in Euro, inkl. Einbaukosten)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi ECONetic	1.6 TDCi	1.5 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	ST 2.0 TDCi
Wartung 1	150	150	150	210	200	240	200	240
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	320	320	320	350	350	390	350	390
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	330	330	330	350	300	340	300	340
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	480	480	480	500	450	490	450	490
bei km/Monate	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72	120000/ 72
Zahnriemen	420	420	420	390	390	360	390	360
bei km/Monate	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	180000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120	200000/ 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	500	500	500	550	550	560	550	560
Bremsscheiben und -beläge hinten	480	480	480	480	480	480	480	480
Auspuffanlage (nach Kat)	600	600	600	370	650	740	650	740
Kupplung	620	620	620	1030	1230	1150	1230	1150
Generator	660	660	660	730	630	690	630	690
Anlasser	420	420	420	490	600	380	600	380

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi ECONetic	1.6 TDCi	1.5 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	ST 2.0 TDCi
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	110	107	110	106	120	117	120	118
Betriebskosten (Kraftstoff)	130	111	130	113	140	118	140	123
Werkstatt-/ Reifenkosten	93	94	94	94	103	111	104	120
Gesamtkosten pro Monat	334	312	335	313	363	345	364	361
Gesamtkosten pro km [Cent]	26,7	25,0	26,8	25,1	29,0	27,6	29,1	28,9

Garantien

Der Focus hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Eine Lackgarantie gibt es zwar nicht, jedoch eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie bietet Ford ebenfalls.

Die genauen Garantien je Fahrzeug finden Sie in der ADAC Autodatenbank unter www.adac.de/autodatenbank.

Crashtest (Euro NCAP)

Testergebnis 2011 ★★★★★

Der Ford Focus ab Modell 2011 ist insbesondere beim Fußgängerschutz verbessert worden. Er erzielt trotz Schwächen beim Pfahlanprall ein gutes 5-Sterneergebnis. Mit Front-, Seiten- und Vorhangairbags sowie Gurtstrammer inkl. Kraftbegrenzer und ESP ist er "sicher" ausgestattet. Sehr gut in dieser Fahrzeugklasse: Einen Notbrems- (City Stop) und Spurhalteassistenten sowie einen Müdigkeitswarner gibt es gegen Aufpreis.

Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.