



Ford Focus (2011-2018) Benziner

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 Benzinmotoren. Die 1,6 l großen Saugmotoren mit 85 und 105 PS sind relativ schwach für das stattliche Fahrzeug. Auch der kleinste Ecoboost mit nur 100 PS bringt eher verhaltene Fahrleistungen. Eine klare Empfehlung ist der 1,0 l große Turbomotor Ecoboost mit mindestens 125 PS. Der kleine Dreizylinder bringt erstaunlich gute Fahrleistungen bei geringem Verbrauch. Dieser Motor wurde mehrmals zum „Engine of the year“ gewählt. Nochmals entspannter geht es mit den Vierzylindern mit 1,5 und 1,6 l Hubraum und 150 bis 182 PS zu Werke. Der sportliche Focus ST mit 250 PS ist im Einkauf deutlich teurer und nur für Liebhaber eine gute Wahl. Dies gilt im Besonderen für den seltenen aber sehr rassigen Focus RS mit 350 PS. Eine durchaus interessante Alternative ist die 117 PS starke LPG-Variante. Günstiger Kraftstoffkonsum steht hierbei allerdings im Widerspruch zu müden Fahrleistungen.

- ⊕ 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	8/2013: Mit 1.0l EcoBoost/Duratec-Motor: Wegen eines Fertigungsfehlers kann der Anschlusszapfen für die Kraftstoffdampfdruckgewinnung aus dem Aktivkohlebehälter am Motor-Ansaugluftkanal verstopft sein. Die dadurch behinderte Spülung der Kraftstoffdämpfe führt dazu, dass die Emissionsvorschriften nicht mehr erfüllt werden. Die Händler prüfen die Zapfenöffnung am Ansaugluftkanal und bauen bei Verstopfung einen neuen Zapfen ein. Die Aktion läuft seit Aug. 2013, dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 2.600 (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) 1/2018: Nur 1.6-Ecoboost-Motor (Benzin): Bei betroffenen Fahrzeugen ist es möglich, dass Zylinderköpfe beim Betrieb aufgrund einer unzureichenden Kühlmittel-Menge überhitzen. Die Überhitzung kann zum Reißen von Zylinderköpfen und in der Folge zu einem Austritt von Öl auf eine heiße Oberfläche führen, dann besteht Brandgefahr. In der Werkstatt wird das Kühlsystem um einen Kühlmittelstands-Sensor ergänzt und die Software aktualisiert, damit der Fahrer hör- und sichtbar gewarnt wird, falls der Kühlmittelstand zu niedrig ist. Werden diese Meldungen ignoriert, wird die Motorleistung automatisch gedrosselt. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: 4,3 bis 4,6 Std. (je nach Baureihe), 2,7 Std. wenn nur der Kühlmittelstands-Sensor eingebaut werden muss. Betroffene Fzg. in Deutschland: 56.000 (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. 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: Spritsparmodelle 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 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.6 EcoBoost	1.6 EcoBoost	ST 2.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT LPG
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1596	3/998	4/1596	3/998	4/1596	4/1596	4/1999	4/1596
Leistung [kW/PS]	63/85	74/100	77/105	92/125	110/150	134/182	184/250	86/117
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	141/2500	170/1500	150/4000	170/1500	240/1600	240/1600	360/2000	140/4200
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	14,9	12,5	12,3	11,3	8,6	7,9	6,5	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	185	187	193	210	222	248	193
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,9 l S (NEFZ)	4,7 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	5,0 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	5,9 l S (NEFZ)	6,8 l SP (NEFZ)	7,6 l FG (NEFZ)
CO ₂ [g/km]	136 g/km	109 g/km	136 g/km	114 g/km	137 g/km	137 g/km	159 g/km	122 g/km
CO ₂ -Effizienzklasse	D	B	D	B	C	C	D	
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	700/645	1000/635	700/645	1200/635	1500/665	1500/665	/	/
Tankinhalt [l]	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	55,0	62,0	40,8
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/15/19	18/15/19	18/15/19	18/16/19	18/17/22	16/18/22	16/22/26	18/16/19
Steuer pro Jahr* [Euro]	114	48	84	58	116	116	168	86
Schadstoffklasse	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 5	Euro 6b (NEFZ)	Euro 5

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 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.6 EcoBoost	1.6 EcoBoost	ST 2.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT LPG
Wartung 1	150	170	150	170	160	160	190	270
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	320	330	320	330	320	320	350	340
bei km/Monate	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24	40000/24
Wartung 3	240	310	240	310	310	310	330	260
bei km/Monate	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 4	400	470	400	470	460	460	490	440
bei km/Monate	120000/72	120000/72	120000/72	120000/72	120000/72	120000/72	120000/72	120000/72
Zahnriemen	460	810	460	810	720	720	-	460
bei km/Monate	160000/96	240000/120	160000/96	240000/120	200000/120	200000/120	-/-	160000/96
Bremsscheiben und -beläge vorne	500	510	500	510	550	550	560	500
Bremsscheiben und -beläge hinten	480	480	480	480	480	480	480	480
Auspuffanlage (nach Kat)	640	620	640	620	680	680	1140	640
Kupplung	910	1060	910	1060	770	770	1060	910
Generator	590	380	590	380	460	460	710	590
Anlasser	400	390	400	390	500	500	330	400

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost	1.6 EcoBoost	1.6 EcoBoost	ST 2.0 EcoBoost	1.6 Ti-VCT LPG
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	104	98	101	101	111	111	139	104
Betriebskosten (Kraftstoff)	167	137	167	145	167	167	196	115
Werkstatt-/Reifenkosten	89	92	89	92	95	100	123	95
Gesamtkosten pro Monat	359	327	357	338	372	378	458	313
Gesamtkosten pro km [Cent]	28,7	26,2	28,6	27,0	29,8	30,2	36,6	25,1

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.