



Ford Focus (seit 2018)

Spaßige Kompaktklasse

Die vierte Modellgeneration des Ford Focus wird seit 2018 hergestellt. Wie schon in der ersten Generation des Kölners steht das Auto für Fahrspaß. Kaum ein anderes Modell der unteren Mittelklasse bringt soviel Fahrvergnügen in den Alltag. Das trifft nicht nur auf die sportlichen ST-Versionen zu, sondern auch auf die zivilen Varianten. Abgesehen vom nur mäßig komfortablen Federungskomfort ist der Focus ein angenehmer Alltagsbegleiter, der mit ausreichenden Platzverhältnissen und vor allem bis zum Facelift im Jahr 2022 mit einer recht einfachen Bedienung punktet. Obwohl der Kofferraum im Schrägheck nur mittelmäßig ausfällt, steht im Kombi Turnier für die Fahrzeugklasse sehr viel Raum zur Verfügung. Damit wird der Focus auch für Familien urlaubstauglich. Ähnliches trifft auch auf die Platzverhältnissen auf der Rückbank zu. Hier bietet der Turnier genannte Kombi spürbar mehr Raum.

Empfehlung: Für den Focus gibt es verschiedene Antriebe. Die meisten Exemplare sind mit Benzinmotoren ausgestattet. Die allermeisten Benziner haben den 1.0 EcoBoost an Bord, den es in verschiedenen Leistungsstufen gibt. Die Basisvariante mit nur 63 kW (85 PS) ist relativ lahm und sorgt nur für das Mindeste an Beschleunigung. Etwas zügiger geht es mit der 74 kW (100 PS) starken Version vorwärts. Angemessene Fahrleistungen bietet die 92 kW (125 PS) starke Version. Da diese Variante besonders als Gebrauchtwagen zur Verfügung steht, empfehlen wir diese. Ebenfalls häufig findet sich die stärkste Ausbaustufe mit beachtlichen 114 kW (155 PS). Damit ist man fast schon sportlich unterwegs und der Verbrauch hält sich einigermaßen in Grenzen. Die Laufkultur ist vor allem in Verbindung mit Zylinderabschaltung nicht vorbildlich. Im Alltag fällt das aber nicht zu stark auf. Problematisch ist eher der im Ölbad laufende Zahnriemen des Dreizylinders. Wird das falsche Öl verwendet, so kann der Riemen aufquillen und vorzeitig verschleifen oder im schlimmsten Fall sogar für Motorschäden sorgen. Daher ist bei diesem Modell sehr genau auf die Verwendung des richtigen Öls zu achten. Das sollte bei der Besichtigung auch sensibilisiert werden. Der 1.5 EcoBoost (ebenfalls Dreizylinder) ist deutlich seltener am Markt zu finden. Gerade die stärkere Version mit 182 PS sorgt aber für potente Fahrleistungen. Ein absoluter Spaßbringer ist die seltene und teure Sportvariante ST mit kräftigen 280 PS aus einem 2.3er Vierzylinder. Etwa 1/4 aller Focus haben einen Dieselmotor an Bord. Der 1.5 EcoBlue mit 85 kW (115 PS) oder 88 kW (120 PS) sorgt für völlig ausreichende Fahrleistungen bei günstigem Verbrauch, die nur 70 kW (95 PS) starke Basisversion ist arg müde. Seltener findet man den 110 kW (150 PS) starken 2.0 EcoBlue. Damit ist der Focus mehr als angemessen und sehr souverän motorisiert. Diesen Motor gibt es gebraucht aber nicht oft. Noch seltener ist die 140 kW (190 PS) starke Sportversion ST.

- ⊕ agile und sichere Fahreigenschaften, hohes Sicherheitsniveau, einfache Bedienung (v. a. bis Facelift), vorn viel Platz, Turnier mit viel Platz hinten und sehr großem Kofferraum, präzise Schaltgetriebe
- ⊖ straffe Federung, problematische Zahnriemen bei 1.0 EcoBoost, mäßiges Platzangebot im Fond beim Schrägheck

Zuverlässigkeit (Pannenstatistik 2025)

Erstzulassungsjahr	2018	2019	2020	2021	2022
ADAC-Bewertung	18,8	15,3	12,5	8,2	10,6

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.

	2018	2019	2020	2021	2022
	6,8	4,3	3,0	2,0	1,2
	13,8	13,1	12,3	9,4	6,1
	20,9	21,9	21,5	16,9	10,9
	27,9	30,7	30,8	24,3	15,8
	>27,9	>30,7	>30,8	>24,3	>15,8

Mängel und Rückrufe

Allgemein	In der ADAC Pannenstatistik liegt der Focus im Mittelfeld. Hauptproblem sind die Starterbatterien. Im TÜV-Report kommt der Ford ebenfalls auf durchschnittliche Werte. Problematisch sind häufig verschlissene Bremscheiben und Ölverlust. Außerdem neigen die Partikelfilter vor allem beim 1.5 EcoBlue dazu, bereits bei niedrigen Laufleistungen von unter 100.000 km verstopft zu sein. Ford hat die Problematik erkannt und zeigt sich in der Regel kulant.
Häufige Bauteilfehler	Starterbatterie (2018-2022)
Rückrufe	10/2018: Bei einigen Fahrzeugen wurde eine Feder möglicherweise nicht korrekt in die Türverriegelungen (hintere Türen) eingesetzt, so dass die manuelle Kindersicherung nicht korrekt funktioniert. Nach Aktivieren der Kindersicherung ist es eventuell möglich, dass die im normalen Fahrbetrieb auftretenden Vibrationen die Kindersicherung deaktivieren könnten. Abhilfemaßnahme: Der Ford-Händlerbetrieb prüft zunächst, ob die Kindersicherungen in Ordnung sind. Ist dies nicht der Fall, wird eine neue Verriegelungs-Baugruppe eingebaut. Die Aktion ist für die Kunden kostenlos. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.147 1/2019: Bei bestimmten Fahrzeugen wurde möglicherweise eine Gelenkschraube (Bremspedal) verbaut, die nicht den Spezifikationen entspricht. Unter bestimmten Umständen kann ein Defekt dazu führen, dass die Schraube bricht und in der Folge die Bremsleistung des Fahrzeugs abnimmt. Abhilfemaßnahme: Entsprechendes Bremspedal wird durch ein neues Bremspedal (einschließlich Gelenkschraube) ausgetauscht. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 9.860 3/2019: Mögliche Entriegelung der hinteren Türen beim Absenken der hinteren Fenster. Abhilfe: Ford prüft die Position des Bowdenzugs. Die Werkstattmitarbeiter setzen bei Bedarf den Bowdenzug an einer oder beiden Türen um. Dauer in der Werkstatt: Keine Angabe. Betroffene Fzg. in Deutschland: 14.300

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

Modellgeschichte

09/2018	Markteinführung und Auslieferung der vierten Generation des Focus als Schrägheck und Kombi in den Ausstattungslinien Trend, Cool&Connect, ST-Line, Titanium, Vignale und Active. Mit wahlweise einem 1.0 Liter bzw. 1.5 Liter EcoBoost Ottomotor oder einem 1.5 bzw. 2.0 Liter EcoBlue Dieselmotor.
---------	---

06/2019	Das Sportmodell Focus ST kommt auf den Markt. Wahlweise 2.3 Liter (206 kW/280 PS) Ottomotor oder 2.0 Liter (140 kW/190 PS) Dieselmotor.
03/2020	Ford verkündet, dass es kein RS-Modell der vierten Generation geben wird.
04/2020	Der 1.0 Liter EcoBoost Ottomotor ist nun auch als Mild-Hybrid mit einem 48-Volt-Bordnetz verfügbar.
02/2022	Das Facelift-Modell wird vorgestellt und ist bestellbar. Für die Ottomotoren sind erstmals zwei Mild-Hybride erhältlich. Es gibt nur noch einen Diesel mit 1.5 Liter Hubraum (88 kW/120 PS).
01/2023	Die Ausstattung "Cool und Connect" ist nicht mehr erhältlich.

Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Kombi
Länge/Breite/Höhe [mm]	4378/1825/1452	4668/1825/1469
Breite mit Spiegeln [mm]	1979	1979
Kofferraumvolumen [l]	375	608
Dachlast [kg]	75	75

Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	ST	1.5 EcoBlue	2.0 EcoBlue
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	3/999	3/999	3/999	3/1496	3/1496	4/2261	4/1499	4/1995
Leistung [kW/PS]	63/85	74/100	92/125	110/150	134/182	206/280	88/120	110/150
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	170/1400	170/1400	170/1400	240/1600	240/1600	420/3000	300/1750	370/2000
Beschleunigung 0-100 km/h [s]	13,5	12,1	10,2	8,8	8,3	5,7	9,8	8,5
Höchstgeschwin- digkeit [km/h]	177	186	200	210	222	250	196	210
Verbrauch Hersteller pro 100 km	5,7 l S (WLTP)	5,4 l S (WLTP)	5,4 l S (WLTP)	6,1 l S (WLTP)	6,1 l S (WLTP)	8,0 l S (WLTP)	4,2 l D (WLTP)	4,9 l D (WLTP)
CO ₂ [g/km]	127 g/km	121 g/km	121 g/km	137 g/km	139 g/km	183 g/km	110 g/km	128 g/km
Anhängelast ge- bremst/ungebr. [kg]	1100/640	1100/665	1100/665	1500/680	1700/680	1600/750	1400/690	1800/745
Tankinhalt [l]	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	52,0	47,0	47,0
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/24	17/20/24	14/20/24	14/20/24	15/20/24	17/23/26	17/20/24	16/20/25
Steuer pro Jahr* [Euro]	84	73	73	114	118	265	172	256
Schadstoffklasse	Euro 6d- TEMP (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- TEMP (WLTP)	Euro 6d- TEMP (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- ISC-FCM (WLTP)	Euro 6d- TEMP (WLTP)

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	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	ST	1.5 EcoBlue	2.0 EcoBlue
Wartung 1	560	560	560	560	560	350	160	270
bei km/Monate	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	30000/24	20000/12	15000/12	15000/12
Wartung 2	720	720	720	690	690	580	460	540
bei km/Monate	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	60000/48	40000/48	30000/24	30000/24
Wartung 3	-	-	-	-	-	-	730	810
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	60000/48	60000/48
Zahnriemen	-	-	-	-	-	-	670	860
bei km/Monate	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	-/-	180000/ 120	240000/ 120
Bremsscheiben und -beläge vorne	550	550	550	550	550	550	550	550
Bremsscheiben und -beläge hinten	510	510	510	510	510	510	510	510
Auspuffanlage (nach Kat)	1690	1690	1690	1650	1650	2130	1250	1290
Kupplung	970	970	970	1370	1370	1180	1070	1400
Generator	890	890	890	870	870	800	950	870
Anlasser	440	440	440	390	390	640	740	530

Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	ST	1.5 EcoBlue	2.0 EcoBlue
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	145	144	135	139	142	179	152	156
Betriebskosten (Kraftstoff)	146	140	140	155	155	194	110	125
Werkstatt-/ Reifenkosten	104	104	105	107	109	171	113	124
Gesamtkosten pro Monat	396	388	380	401	406	543	376	405
Gesamtkosten pro km [Cent]	31,7	31,1	30,4	32,1	32,5	43,5	30,1	32,4

Garantien

Der Focus hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Eine Lackgarantie gibt es zwar nicht, jedoch eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung.

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

Der Ford Focus erreicht volle fünf Sterne. Das Fahrzeug ist mit Gurtkraftbegrenzern, Gurtstraffern, Kopfairbags sowie optischen und akustischen Gurtwarnern in der ersten und zweiten Sitzreihe ausgestattet. Für die vorderen Plätze sind zusätzlich Seitenairbags verbaut. Der Insassenschutz ist gut, das Verletzungsrisiko ist für Erwachsene und Kinder überwiegend gering bis sehr gering. Es sind ISOFIX-Halter an den äußeren hinteren Sitzplätzen montiert mit i-Size-Kennzeichnung. Der mittlere Sitz hinten ist für einige gegurtete Kindersitze geeignet, die gegurtete Montage auf dem Beifahrersitz ist unkritisch. Der Frontairbag auf der Beifahrerseite ist deaktivierbar. Der Focus ist mit einem umfassenden Assistenzpaket mit automatischem Notbremsassistenten und aktivem Spurhaltesystem serienmäßig ausgestattet.

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