

Ford Focus Turnier 2.0 TDCi DPF Trend

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse mit 100 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,0

Der neue Focus hat sein charakteristische "New Edge Design" abgelegt und erscheint jetzt in geglätteter aber immer noch eigenständiger Form. Bis auf das jetzt serienmäßige ESP und das wahlweise Kurvenlicht sind leider kaum technische Neuerungen zu entdecken. Der starke 2,0 l Diesel-Motor ist genügsam und hat einen Rußpartikelfilter. Leider gibt es mit ihm kein Automatikgetriebe. Vom neuen Focus ist auch wieder hohe Zuverlässigkeit zu erwarten. Insgesamt ein sehr ausgewogener, angenehmer Familienkombi mit vielen Stärken und wenigen Schwächen - leider nicht ganz billig (22.250 Euro). Konkurrenten: Fiat Stilo Multiwagon, Nissan Allmera Kombi, Opel Astra Caravan, Peugeot 307 Break, Renault Megane Kombi, Toyota Corolla Kombi und VW Golf Variant.



- + sehr großer Kofferraum
- + vorne und hinten viel Platz
- + straffe, gute Federung
- + kräftiger, sparsamer Diesel
- + Rußpartikelfilter erhältlich
- + sehr sichere Straßenlage
- + 5 Sterne beim Crashtest
- + dichtes Händlernetz

Karosserie/Kofferraum

Note 2,3

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,9

Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man höchstens 80 km/h bis zur nächsten Werkstatt fahren darf; ein vollwertiges Rad ist aber gegen Aufpreis erhältlich.

- + Verarbeitung und Finish der Karosserie machen einen überwiegend guten Eindruck. Das gilt auch für das Interieur mit den haptisch angenehmen Kunststoffen und den sauber gearbeiteten Polstern.
- Um die Motorhaube anzuheben ist Kraft und Geschick erforderlich. Die elektrischen Sicherungen sind sehr schlecht zu erreichen, Ersatzsicherungen fehlen.

Übersichtlichkeit

Note: 2,7

Obwohl die Frontpartie weitgehend außerhalb des Sichtbereichs liegt, ist der Wagen doch übersichtlich. Die Rücksitz-Kopfstützen sind vollständig versenkbar und stören dann nicht mehr den Blick nach hinten. Für noch leichteres Rückwärtseinparken gibt es eine akustische Einparkhilfe. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind ebenfalls in der Aufpreisliste zu finden, leider aber nur alternativ und nicht in Kombination.

- + Die Außenspiegel sind groß und beheizbar.
- Mit Xenonscheinwerfern ist der Kontrast vom Abblendlicht zum extrem hellen Fernlicht sehr groß. Die Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (ebenfalls Aufpreis) verursachen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe durch die Scheinwerfer entgegenkommender Autos.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,6

Der Zustieg ist vorn und hinten durchschnittlich.

- + Die Türen lassen sich per Fernbedienung ver- und entriegeln, die Fenster (öffnen und) schließen, allerdings sind die drei Tasten nicht verwechslungssicher.

Kofferraum-Volumen*

Note: 1,5

- + Mit 465 l ist der Kofferraum sehr groß (mit vollwertigem Ersatzrad fasst er allerdings gut 100 l weniger). Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 860 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Da die Heckpartie verhältnismäßig senkrecht

ist lässt sich auch Sperriges gut verstauen.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 1,2

- + Die Zugänglichkeit des Kofferraums ist sehr gut: Die Ladeöffnung ist sehr groß, der Boden niedrig und die Heckklappe öffnet selbst für große Personen weit genug. Der vollständig mit Velours ausgeschlagene Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Auch wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, ist der Boden weitgehend eben.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,5

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt und lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben. Für kleine Utensilien gibt es für 30 € am Boden ein Gepäcknetz.
- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.



Mit 465 l Kofferraum-Volumen übertrifft der neue Focus Turnier den Opel Astra Caravan mit 450 l, bleibt aber deutlich kleiner als die der französischen Konkurrenten Peugeot 307 Break mit 495 l bzw. Renault Megane Grandtour mit 505 l Volumen.

Innenraum

Note 1,9

Bedienung

Note: 2,0

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen; die Einstellung der Außenspiegel und die Betätigung der Fenster (mit Antipp-Automatik) wird elektrisch unterstützt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet; für wichtige Funktionen gibt es Kontrollen. Der Fahrer kann sich über den Momentan- und Durchschnittsverbrauch informieren; auch die Außentemperatur wird angezeigt. Praktisch aber Aufpreis: Das Fahrlicht sowie die Wischer schalten sich automatisch ein und der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Das Angebot an Ablagen reicht aus, gegen 25 € Aufpreis wird das große Handschuhfach von der Klimaanlage mit gekühlt.
- Mit dem gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystem ist die Heizungseinstellung kompliziert und unübersichtlich. Zum Betätigen der Wisch-/Wasch-Automatik muss der Lenksäulenhebel gedrückt und nicht wie sonst üblich angezogen werden; dabei werden bei eingeschaltetem Fahrlicht jedesmal die Scheinwerfer mit angesprüht - das leert schnell den Wassertank. Für große Wasserflaschen fehlen Halter. Hinten gibt es keine Leseleuchten. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind.



Die Abkehr vom New-Edge-Design macht sich auch im Innenraum bemerkbar. Der Funktionalität schadet es nicht.

Raumangebot vorne*

Note: 1,2

- + Die große Kopffreiheit und die große Innenbreite sorgen für ein üppiges Platzempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben.

Raumangebot hinten*

Note: 2,2

- Hinten befinden sich zwei vollwertige Plätze und ein Notsitz.
- + Selbst zwei ca. 1,95 m große Mitfahrer haben hinten noch genügend Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

Komfort

Note 2,4

Federungskomfort

Note: 2,1

- + Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz. Die kleinen sowie die größeren Unebenheiten werden verhältnismäßig gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen meist ruhig auf der Straße, neigt sich nur wenig in Kurven. Gegen Aufpreis gibt es Niveaueingleich hinten.

Sitzkomfort

Note: 2,4

- Die Vordersitze sind recht straff gepolstert und ausreichend bequem. Sie bieten im Rückenbereich aber etwas wenig Unterstützung und auch der Seitenhalt in Kurven ist nicht allzu gut. Kleiner gewachsene Fahrer können sich den Sitz höher stellen. Unbequem ist die harte Mittelkonsole, an der der Fahrer mit seinem rechten Bein lehnt.
- + Die Rückbank ist bequem und bietet genügend Körperhalt.
- Gegen Aufpreis ist eine elektrische SitzhöhenEinstellung erhältlich. Mit ihr lässt sich der Sitz aber weniger absenken, als bei der manuellen Standardeinstellung.

Innengeräusch

Note: 2,2

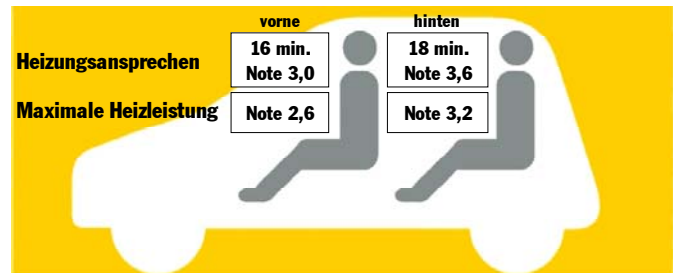
Der Geräuschpegel hält sich in Grenzen, der Motor ist zwar akus-

tisch stets präsent, im Geräuschverhalten aber nie unangenehm. Bei höheren Drehzahlen dominieren Windgeräusche.

Klimatisierung

Note: 2,9

- (Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Vorn ist die Heizwirkung passabel, hinten etwas schwächer.
- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, ebenso ein Staub- und Pollenfilter für Allergiker.
- Die Seitenfenster ganz hinten sind nicht ausstellbar erhältlich.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C.

Motor/Antrieb

Note 1,5

Fahrleistungen*

Note: 1,2

- + Der 2,0 I-Diesel-Motor (136 PS) ist sehr stark, selbst aus niedriger Drehzahl zieht er kräftig durch und sorgt für ausgezeichnete Fahrleistungen.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft meist kultiviert, nur im mittleren Drehzahlbereich sind Vibrationen spürbar.

Schaltung

Note: 1,3

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei jedem Tempo steht der passende Gang zur Verfügung und bei hohem Tempo ist noch viel Drehzahlreserve vorhanden.

Fahreigenschaften

Note 1,7

Fahrstabilität

Note: 1,7

- + Der neue Focus fährt selbst bei hohem Tempo richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. In Grenzsituationen, z.B. wenn man bei hohem Autobahntempo plötzlich ausweichen muss, greift das ESP korrigierend ein und hilft dem Fahrer die Spur zu halten. Durch die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle drehen die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn nur wenig durch, wenn stark beschleunigt wird.

Kurvenverhalten

Note: 1,3

- + In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Ist das Tempo einmal zu hoch, hilft auch hier die elektronische Stabilitätskontrolle nicht ins Schleudern zu geraten.

Handlichkeit

Note: 2,3

- + Die ausreichend direkte, leichtgängige Lenkung sorgt beim Rangieren für gute Handlichkeit. Der Wendekreis ist durchschnittlich groß.

Lenkung

Note: 2,0

- + Die präzise Lenkung spricht schnell und gleichmäßig an, ohne nervös zu wirken. Sie vermittelt dem Fahrer recht guten Kontakt zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 2,2

Bremsen

Note: 2,2

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 39,5 m (Mittel aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Die Bremse spricht schnell und kräftig an. Der Bremsassistent hilft dem Fahrer bei Notbremsungen, das volle Potenzial der Anlage besser zu nutzen.

Gestaltung

Note: 3,3

Beim simulierten Fußgängerunfall (EuroNCAP) schneidet der Wagen durchschnittlich ab, erhält zwei von vier möglichen Sternen.

- + An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Die hochgesetzten Rückleuchten sind von nachfolgenden Autos gut zu erkennen.
- Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die vor geöffneten Türen warnen. Warndreieck und Verbandmaterial haben keine festen Halter.

Rückhaltesysteme

Note: 2,0

- Die Höhe der vorderen Kopfstützen ist für ca. 1,80 m große, die der hinteren für ca. 1,65 m große Personen ausreichend.
- + Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash erreicht der Wagen die höchsten Punktzahlen. Das bedeutet, er erreicht alle fünf möglichen Sterne. Die Kopfstützen haben knappe Abstände zum Kopf und können so optimal wirken.
- Der Austrittsbereich des rechten Front-Airbags liegt genau dort, wo sich der Beifahrer bei Gefahr abstützen würde. Für hinten gibt es bei vergessenen Anschnallen keine akustischen Warner.

Kinder

Note: 1,3

- Beim Fordhändler kann man sich einen Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags einbauen lassen. Dann sind auch rückwärts gerichtete Kindersitze erlaubt. Auch Isofix-Befestigungspunkte an hinteren Außensitzplätzen sind auf Wunsch ohne Aufpreis verfügbar.
- + Auf der Rückbank lassen sich bis zu drei Kinderrückhaltesysteme befestigen. Die Gurtgeometrie und die Sitzform eignen sich sehr gut zur straffen und sicheren Befestigung.

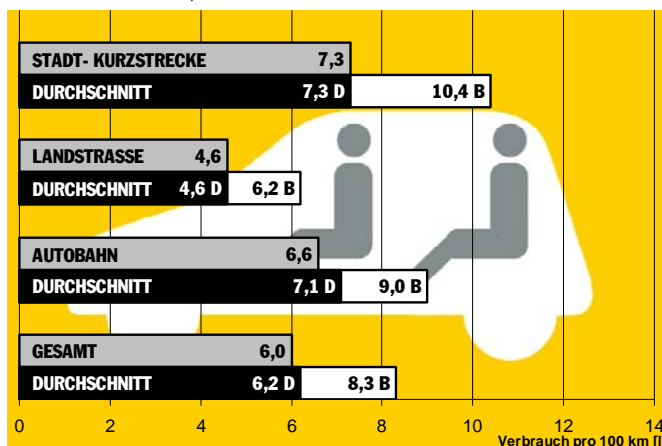
Verbrauch/Umwelt

Note 1,8

Verbrauch*

Note: 1,9

- + Der Verbrauch ist niedrig. Innerorts 7,3 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,6 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 6,0 Liter.



Kraftstoffverbrauch in l/100 km - Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und Fahrzeuge mit Ottomotor (B).

Abgas

Note: 1,6

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Ein Spezialfilter verhindert, dass gesundheitsgefährdende Rußpartikel in die Umwelt gelangen.

Wirtschaftlichkeit*

Note 3,5

Betriebskosten*

Note: 1,8

- + Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind niedrig.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- Der Rußpartikelfilter muss nach 120.000 Kilometer gewechselt werden.
- Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer muss der Focus zur Inspektion. Dies bedeutet - vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer - relativ kurze Inspektionsabstände und somit mehr Werkstattaufenthalte. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen. Ford gewährt leider immer noch keine Werksgarantie.

Wertstabilität*

Note: 2,0

- + Die hohe Wertstabilität sorgt dafür, dass der Ford Turnier mit dem Rußpartikelfilter auch nach Jahren gut wieder verkauft werden kann.

Kosten für Neuanschaffung*

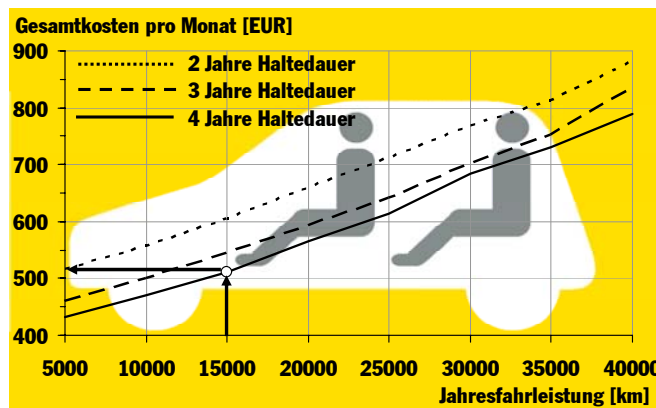
Note: 4,2

- Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind hoch.

Fixkosten*

Note: 5,2

- Die Versicherungen sind durch die ungünstig hohen Einstufungen teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 510 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.4	1.6	1.6 Ti-VCT	2.0	1.6 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1388	4/1596	4/1596	4/1999	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	107(145)	80(109)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	124/3500	150/4000	155/4150	185/4500	240/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	14,4	12,2	11,0	9,4	11,1	9,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	206	188	203
Verbrauch pro 100 km [l]	7,2S	7,3S	7,1S	7,8S	5,3D	6,0D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/13/14	15/12/15	15/13/15	15/16/17	18/18/20	18/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	436	446	471	519	459	514
Grundpreis[Euro]	16050	16950	19025	20075	19025	21650

Aufbau:

- ST = Stufenheck
- SR = Schrägheck
- CP = Coupe
- CA = Cabriolet
- RO = Roadster
- KB = Kombi
- KT = Kleintransporter
- TR = Transporter
- GR = Großraumlimousine
- BU = Bus

Versicherung:

- KH = KFZ-Haftpfl.
- VK = Vollkasko
- TK = Teilkasko

Kraftstoff:

- N = Normalbenzin
- S = Superbenzin
- SP = SuperPlus
- D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1997 ccm
Leistung	100 kW (136 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	320 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m/11,4 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	6,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,3/4,6/6,6 l
CO ₂ -Ausstoß	156 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/65/69 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4473 mm/1840 mm/1454 mm
Leergewicht/Zuladung	1480 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	915 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	92 Euro
Monatliche Werkstattkosten	62 Euro
Monatliche Fixkosten	132 Euro
Monatlicher Wertverlust	224 Euro
Monatliche Gesamtkosten	510 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/23
Grundpreis	22250 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (nicht mit Xenon)	360 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	380 Euro°
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig (nur bei 15" u.16")	50 Euro
Xenonlicht	840 Euro°

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	610 Euro°
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/250 Euro°
Isofix-Kindersicherungssystem (a.W. ohne Aufpreis)	Serie
Klimaanlage/-automatik	Serie/375 Euro°
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1430 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	Aufpreis°
Schiebe-Hubdach	765 Euro°
°im Testwagen vorhanden	

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

Karosserie/Kofferraum	2,3
Verarbeitung/Handhabung	2,9
Übersichtlichkeit	2,7
Ein-/Ausstieg	2,6
Kofferraum-Volumen*	1,5
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2
Kofferraum-Variabilität	2,5
Innenraum	1,9
Bedienung	2,0
Raumangebot-vorn*	1,2
Raumangebot-hinten*	2,2
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	2,4
Federung	2,1
Sitze	2,4
Innengeräusch	2,2
Klimatisierung	2,9
Motor/Antrieb	1,5
Fahrleistungen*	1,2
Laufruhe	2,0
Schaltung	1,3
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	1,7
Fahrstabilität	1,7
Kurvenverhalten	1,3
Handlichkeit	2,3
Lenkung	2,0
Sicherheit	2,2
Bremsen	2,2
Gestaltung	3,3
Rückhaltesysteme	2,0
Kinder	1,3
Umwelt	1,8
Verbrauch*	1,9
Schadstoffe	1,6
Wirtschaftlichkeit*	3,5
Betriebskosten*	1,8
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertstabilität*	2,0
Kosten für Neuanschaffung*	4,2
Fixkosten*	5,2

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5