

## Ford Focus 1.6 TDCi DPF Sport

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 80 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 mit sehr flach verlaufender Heckpartie. Auch der 1,6 l Diesel-Motor sorgt für gute Fahrleistungen bei niedrigem Verbrauch; erfreulicherweise ist er schon mit Partikelfilter ausgerüstet. Vom neuen Focus ist auch wieder hohe Zuverlässigkeit zu erwarten. Insgesamt ein sehr ausgewogenes, angenehmes Familienauto mit vielen Stärken und wenigen Schwächen - leider nicht ganz billig (21.200 Euro). Konkurrenten: Fiat Stilo, Nissan Almera, Opel Astra, Peugeot 307, Renault Megane, Toyota Corolla, VW Golf.

- + vorne und hinten viel Platz
  - + straffe, gute Federung
  - + körpergerechte Sitze
  - + sehr sichere Straßenlage
  - + gute Fahrleistungen
  - + niedriger Verbrauch
  - + Diesel-Partikelfilter
  - + 5 Sterne beim Crash
- Kurvenlicht nur ohne Xenon
  - hohe Werkstatt- und Fixkosten



### Karosserie/Kofferraum

**Note 2,6**

#### 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 mit Teillederbezug. Dekorblenden im Carbon-Look sorgen für ein sportliches Ambiente.
- Um die Motorhaube anzuheben ist Kraft und Geschick erforderlich. Die elektrischen Sicherungen sind sehr schlecht zu erreichen, Ersatzsicherungen fehlen.



Die hinteren Kopfstützen lassen sich fast vollständig versenken und schränken damit die Sicht nach hinten nicht ein.

#### 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. Ein schlüsselloses System gibt es gegen Aufpreis.

#### Kofferraum-Volumen\*

**Note: 2,6**

Mit 360 l ist der Kofferraum relativ groß (mit vollwertigem Ersatzrad fasst er allerdings gut 100 l weniger). Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 740 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



Mit 360 l Volumen übertrifft der neue Focus geringfügig die Konkurrenten wie VW Golf oder Opel Astra.

## Kofferraum-Zugänglichkeit

**Note: 1,2**

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich: 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 am Boden ein Gepäcknetz.
- Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

## 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: Das Fahrlicht sowie die Wischer schalten sich automatisch ein und der Innenspiegel blendet selbsttätig ab. Das Angebot an Ablagen reicht aus, das große Handschuhfach wird von der Klimaanlage mitgekühlt.
- 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: 2,5**

- + 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 2,3**

### 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 Niveaueausgleich hinten.

### Sitzkomfort

**Note: 2,1**

- + Die vorderen Sitze sorgen für feste Körperunterstützung und sind dennoch komfortabel. Leider ist der Fahrersitz nur höhen- und

nicht neigungseinstellbar. Hinten sitzt man ebenfalls bequem und hat genügend Halt.

- Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein an der unbequem harten Mittelkonsole. Gegen Aufpreis ist eine elektrische Sitzhöhen-einstellung erhältlich. Mit ihr lässt sich der Sitz aber weniger absenken, als bei der serienmäßigen manuellen Einstellung.

## Innengeräusch

**Note: 2,5**

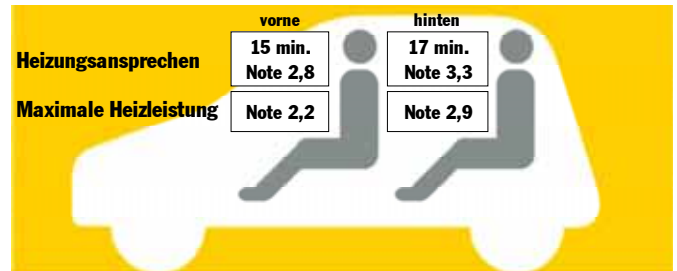
Der Geräuschpegel hält sich in Grenzen, der Motor ist zwar akustisch stets präsent, im Geräuschverhalten aber nie unangenehm. Bei höheren Drehzahlen dominieren Windgeräusche.

## Klimatisierung

**Note: 2,7**

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Besonders im vorderen Bereich erwärmt die kräftige Heizung die Luft innerhalb kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Eine Klimaanlage ist jetzt 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 1,8**

### Fahrleistungen\*

**Note: 1,9**

- + Der 1,6 l Dieselmotor ist erstaunlich durchzugsstark. Unter Ausnutzung des gesamten Drehzahlbereiches sind gute Fahrleistungen möglich.

### Laufruhe

**Note: 2,0**

- + Der Motor läuft kultiviert, fast völlig frei von lästigen Vibrationen.

### Schaltung

**Note: 1,3**

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

### Getriebeabstufung

**Note: 2,0**

- + Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

## 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 1,9**

### Bremsen

**Note: 1,6**

- + 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: 1,8**

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 vergessenem Anschnallen keine akustischen Warner.

## Kinder

**Note: 1,3**

Beim Ford-Händler lässt sich ein Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags einbauen. Dann sind auch rückwärts gerichtete Kindersitze auf dem Beifahrersitz erlaubt.

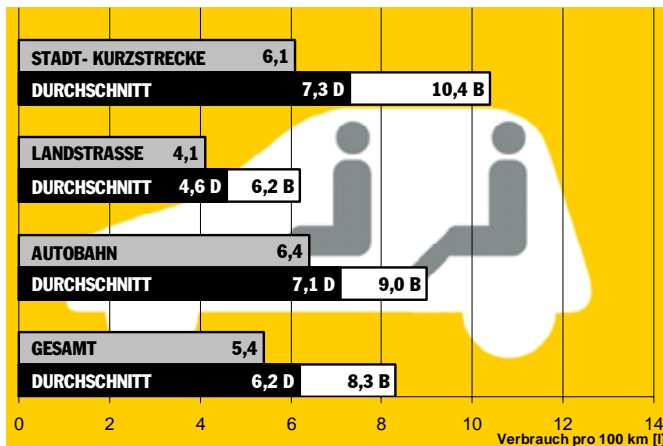
- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu drei Kinderrückhaltesysteme befestigen. Die Gurtgeometrie und die Sitzform eignen sich sehr gut zur straffen und sicheren Befestigung. Auf Wunsch gibt es ohne Aufpreis an den beiden Außenplätzen ein Isofix-System.

## Verbrauch/Umwelt

**Note 1,7**

### Verbrauch\*

**Note: 1,3**



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

- + Der Verbrauch ist durchschnittlich. Innerorts 6,1 l, außerorts 4,1 und auf der Autobahn 6,4 l Super auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 5,4 Liter.

## Abgas

**Note: 2,1**

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

## Wirtschaftlichkeit\*

**Note 3,0**

### Betriebskosten\*

**Note: 1,2**

- + Der besonders niedrige Diesel-Verbrauch hat niedrige Betriebskosten zur Folge.

### Werkstatt und Reifenkosten\*

**Note: 4,9**

- Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig. Dieser kurze Abstand ist vor allem für den Normal- und Wenigfahrer nicht mehr ganz zeitgemäß und sorgt für häufigere Werkstattaufenthalte. Der Dieselpartikelfilter muss nach 120.000 km ersetzt werden.
- Für Verschleißreparaturen sind erhöhte Kosten einzukalkulieren. Ford gewährt immer noch keine Herstellergarantie.

### Wertstabilität\*

**Note: 2,7**

Die Wertstabilität des sparsamen und umweltfreundlichen Autos ist recht gut.

### Kosten für Neuanschaffung\*

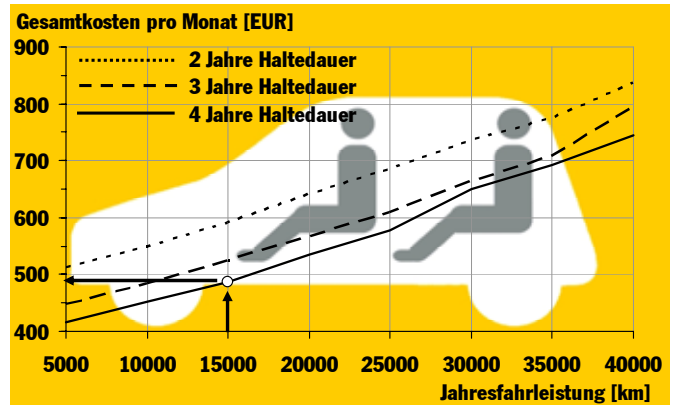
**Note: 3,7**

Der Anschaffungspreis liegt mit 20.400 Euro (Grundpreis) auf nicht besonders niedrigem Niveau.

### Fixkosten\*

**Note: 4,2**

- Für Haftpflicht-, Teil- und Vollkaskoversicherung müssen recht hohe Beiträge eingeplant werden.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 486 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	1.6 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3	SR/3
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1388	4/1596	4/1596	4/1999	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	107(145)	66(90)	80(109)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	124/3500	150/4000	155/4150	185/4500	215/1750	240/1750	320/2000
0-100 km/h[s]	14,1	11,9	10,8	9,2	12,6	10,9	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	206	177	188	203
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3S	7,6S	7,2S	7,9S	5,3D	5,4D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/15	15/12/15	15/13/15	15/16/17	18/16/20	18/18/20	18/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	429	440	466	514	445	454	510
Grundpreis[Euro]	14500	15625	17700	18750	17125	18450	21075

### Aufbau:

ST = Stufenheck  
SR = Schrägheck  
CP = Coupe  
CA = Cabriolet  
RO = Roadster

KB = Kombi  
KT = Kleintransporter  
TR = Transporter  
GR = Großraumlimousine  
BU = Bus

GO = Geländewagen offen  
GS = Geländew. geschlossen  
PK = Pick-Up

Versicherung:  
KH = KFZ-Haftpf.  
VK = Vollkasko  
TK = Teilkasko

Kraftstoff:  
N = Normalbenzin  
S = Superbenzin  
SP = SuperPlus  
D = Diesel

## Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1560 ccm
Leistung	80 kW (109 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1750 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/55R16V</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,45 m/11,4 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	188 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	<b>9,1 s</b>
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	<b>7,0 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>37,5 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,4 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,1/4,1/6,4 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	<b>141 g/km</b>
Innengeräusch 50/100/130 km/h	<b>59/66/71 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4342 mm/1840 mm/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1400 kg/395 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>360 l/735 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	665 kg/1300 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	<b>980 km</b>
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

## Kosten

Monatliche Betriebskosten	<b>82 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>58 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>120 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>226 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>486 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/20
Grundpreis	20900 Euro

## Ausstattung

### Technik

Automatikgetriebe	875 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (ab 2.Quartal 2005)	360 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	390 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	840 Euro

### Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 130 Euro
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	250 Euro
Isofix-Kindersicherungssystem (Händler)	Aufpreis
Klimaanlage	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	1575 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

### Außen

Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	420 Euro
Schiebe-Hubdach	765 Euro

°im Testwagen vorhanden

## Testzeugnis

### Technik/Umwelt(Testergebnis)2,0

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

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