

Ford Focus 1.6 Ti-VCT Trend

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse mit 85 kW Leistung

ADAC Testergebnis

Note 2,3

Der neue Focus erfreut sich hoher Beliebtheit, nicht zuletzt wegen seiner Zuverlässigkeit. Er wird als Schrägheck drei- und fünftürig, als viertürige Limousine oder als Turnier angeboten. Der 1,6 Ti-VCT verhilft der dreitürigen Schrägheck-Limousine zu recht ordentlichen Fahrleistungen, wobei der Verbrauch akzeptabel ist. Insgesamt ein sehr ausgewogenes Fahrzeug mit vielen Stärken und wenigen Schwächen - leider nicht ganz billig (ab 15.675 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
- + 5 Sterne beim Crash
- Kurvenlicht nur ohne Xenon
- hohe Werkstatt- und Fixkosten



Karosserie/Kofferraum

Note 2,8

Verarbeitung/Handhabung

Note: 3,1

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 mit dem Schlüssel zu entriegeln und anzuhaken ist Kraft und Geschick erforderlich. Die elektrischen Sicherungen sind sehr schlecht zu erreichen, Ersatzsicherungen fehlen.

Übersichtlichkeit

Note: 3,1

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Obwohl die C-Säulen ziemlich massiv sind, ist die Sicht nach hinten passabel - nicht zuletzt wegen der relativ weit nach unten reichenden Heckscheibe und der beiden Rücksitz-Kopfstützen, die fast vollständig versenkbar sind. Eine akustische Einparkhilfe hinten ist gegen Aufpreis zu haben. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind gegen Aufpreis zwar zu haben, aber nur alternativ und nicht in Kombination.



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

- + Die Außenspiegel sind groß und beheizbar.
- Bei elektrischer Frontscheibenheizung (gegen Aufpreis erhältlich) erzeugen bei Dunkelheit die Scheinwerfer entgegenkommender Autos störende Lichtreflexe, hervorgerufen durch die Heizdrähte.

Ein-/Ausstieg

Note: 2,7

- + Die Türen lassen sich mit einer Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings sind die drei Tasten nicht verwechslungssicher. Vorn steigt man durch die großen Türöffnungen bequem ein und aus, vorausgesetzt, es ist genügend Platz zum Nachbarauto vorhanden. Auch der Zustieg nach hinten ist dank "Einstiegsautomatik" recht gut.
- Aussteigen ist hinten etwas schwieriger, besonders wenn das Auto an einer Steigung geparkt wird. Dann rutschen die vorgeschobenen Vordersitze von alleine wieder zurück und die geöffneten Türen klappen wegen fehlender Arretierung zu.

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: 1,9

- + Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich: Die Ladeöffnung ist sehr

groß, der Boden niedrig und die Heckklappe öffnet selbst für große Personen weit genug.

- Mit dem Vorklappen der Rückbank entsteht eine störende Stufe, außerdem hat der erweiterte Kofferraum einen rutschigen Blechboden. Beim Schließen der Kofferraumklappe mit den Innengriffen kann man sich die Hand verletzen, weil der Innengriff nicht ergonomisch gestaltet ist. Zudem ist dabei viel Kraft erforderlich und man macht man sich die Finger schmutzig. Die Diebstahlsicherheit sollte höher sein, der Kofferraum lässt sich nicht unabhängig von den Türen absperren.

Kofferraum-Variabilität

Note: 3,1

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt. Die Kopfstützen können dabei eingesteckt bleiben, wenn die Sitzbank vorgeklappt wird. Für kleine Utensilien gibt es am Boden ein Gepäcknetz.
- Das Vorklappen der Rücksitze ist etwas umständlich, zum einen, weil man über die Vordertüren nach hinten klettern muss, zum anderen, weil der Mechanismus nicht besonders leichtgängig funktioniert. Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

Innenraum

Note 2,0

Bedienung

Note: 2,1

- + Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, die Einstellung der Außenspiegel und die Betätigung der Fenster (fahrerseitig mit Abwärts-Automatik) wird elektrisch unterstützt. Praktisch: Das Fahrlicht sowie die Wischer schalten sich automatisch ein und gegen Aufpreis blendet der Innenspiegel selbsttätig ab. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite einstellen. 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. Es gibt recht praktische Ablagen, gegen 25 Euro 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: 2,5

- 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 2,2

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 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: 2,2

- + Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig, im subjektiven Empfinden unaufdringlich.

Klimatisierung

Note: 1,9

- (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.

Motor/Antrieb

Note 2,3

Fahrleistungen*

Note: 2,7

- + Der 1,6 l-Motor (115 PS) ist nicht sehr temperamentvoll, aber in der Lage, für passable Fahrleistungen zu sorgen, wenn der gesamte Drehzahlbereich genutzt wird.

Laufruhe

Note: 2,0

- + Der Motor läuft in jedem Drehzahlbereich recht kultiviert, ohne nennenswerte Vibrationen.

Schaltung

Note: 2,0

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und präzise schalten.
- Bei schnellem Einlegen des Rückwärtsganges kracht es aber im Getriebe.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

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

Fahreigenschaften

Note 1,8

Fahrstabilität

Note: 1,6

- + Der 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: 1,6

- + 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 2,1

Bremsen

Note: 2,2

- + Die Bremswirkung ist gut. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht der Wagen bereits nach 39,0 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 vergessenen Anschnallen keine akustischen Warner.

Kinder

Note: 1,4

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

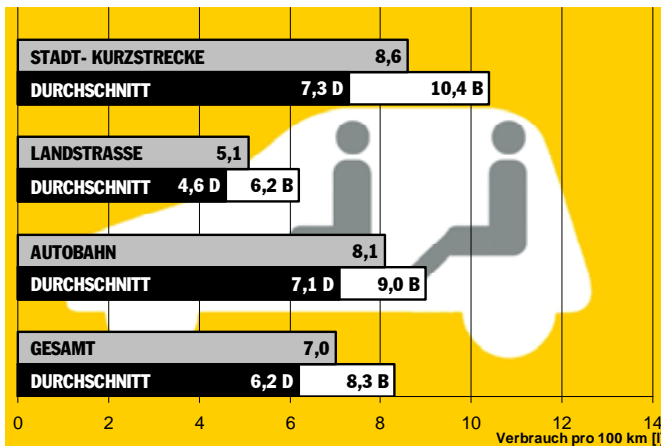
- + Auf der Rücksitzbank lassen sich bis zu drei Kinderrückhaltesysteme befestigen. Die Gurtgeometrie und die Sitzform eignen sich sehr gut zur straffen und sicheren Befestigung. Auf Wunsch gibt es ohne Aufpreis an den beiden Außenplätzen ein Isofix-System.
- Das Befestigen der Kindersitze auf der Rücksitzbank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

Verbrauch/Umwelt

Note 2,6

Verbrauch*

Note: 3,0



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

Innerorts 8,6 l und auf der Autobahn 8,1 l sind durchschnittliche Verbräuche. Im Durchschnitt sind das mit dem Außerortsverbrauch 7,1 Liter Super auf 100 km.

- + Außerorts ist der Verbrauch mit 5,1 l niedrig.

Abgas

Note: 2,3

- + Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering.

Wirtschaftlichkeit*

Note 2,7

Betriebskosten*

Note: 3,3

Die Betriebskosten (hauptsächlich aus dem Verbrauch) sind durchschnittlich.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 3,5

Alle zwölf 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. Der Zahnriemen muss erst nach 160.000 km erneuert werden.

- + Über seine Händler bietet Ford ein preisgünstiges (Standard) Motoröl an. Außerdem sorgen die relativ niedrigen Kosten für den Reifenersatz für eine ausgeglichene Benotung.
- Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen. Noch immer gewährt Ford keine Werksgarantie.

Wertstabilität*

Note: 3,8

Die Wertstabilität ist durchschnittlich.

Kosten für Neuanschaffung*

Note: 2,7

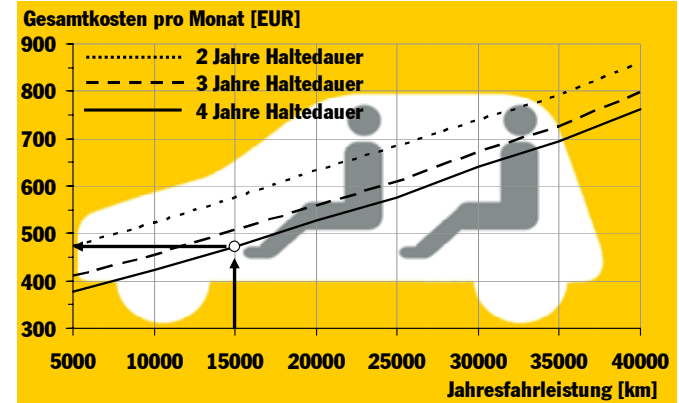
Die Anschaffungskosten beim Neukauf sind durchschnittlich.

Fixkosten*

Note: 1,7

Die Einstufung in der Haftpflichtklasse ist durchschnittlich.

- + Das Fahrzeug ist in einer preisgünstigen Vollkasko- und Teilkaskoklasse eingestuft.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 470 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	1.8 TDCi	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	SR/3	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	4/1753	4/1997
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	107(145)	66(90)	80(109)	85(115)	100(136)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min.	124/3500	150/4000	155/4150	185/4500	215/1750	240/1750	280/1900	320/2000
0-100 km/h[s]	14,1	11,9	10,8	9,2	12,6	10,9	10,8	9,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	206	177	188	190	203
Verbrauch pro 100 km [l]	7,3S	7,6S	7,0S	7,8S	5,3D	5,4D	5,8D	6,2D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/12/15	15/12/15	15/13/15	15/16/17	18/16/20	18/18/20	18/18/20	18/20/23
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-	-	-	-	-	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	434	445	471	519	449	459	473	514
Grundpreis[Euro]	14500	15625	17700	18750	17125	18450	17750	21075

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 Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	1596 ccm
Leistung	85 kW (115 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	155 Nm
bei	4150 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	195/65R15
Reifengröße (Testwagen)	195/65R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,4 m/11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Elastizität 60-100 km/h (4.Gang)	12,2 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3. Gang)	7,6 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	7,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	8,6/5,1/8,1 l
CO ₂ -Ausstoß	160 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	57/65/70 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4342 mm/1840 mm/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	1295 kg/425 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	615 kg/1200 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	785 km
Allgemeine Garantie	keine*
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	*2 Jahre gesetzliche Sachmängelhaftung

Kosten

Monatliche Betriebskosten	118 Euro
Monatliche Werkstattkosten	49 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	213 Euro
Monatliche Gesamtkosten	470 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/13/15
Grundpreis	17700 Euro

Ausstattung

Technik

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	1225 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	360 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	390 Euro
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	nicht erhältlich
Xenonlicht	840 Euro

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 610 Euro
Dreipunktgurt hinten, mitte	Serie
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	200 Euro
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Kopfstützen hinten	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1575 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

Außen

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

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Technik/Umwelt(Testergebnis)2,3

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

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