



Ford Focus Turnier 2.0 TDCi DPF Style Powershift

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

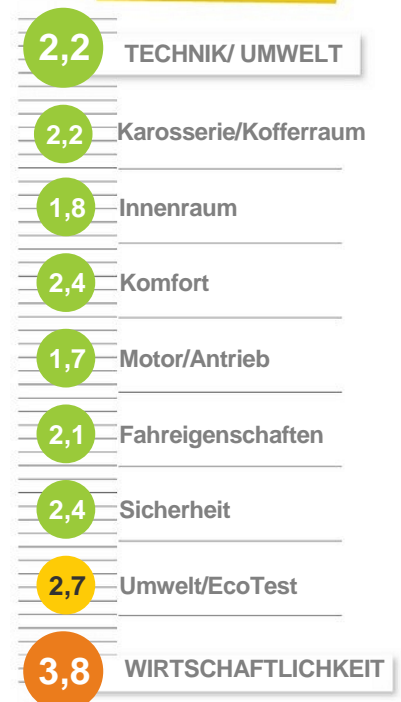
Mit dem Focus hat Ford einen Volltreffer gelandet. Gründe sind die geschickte Modellpolitik, die Ausgewogenheit und Zuverlässigkeit. Der Diesel-Motor ist ein angenehmer Gefährte, der vibrationsarm für zügigen Vortrieb sorgt. Ausgestattet mit einem besonders effizienten Rußpartikelfilter, der zur Filterreinigung ein Additiv verwendet. Die Doppelkupplungs-Automatik arbeitet vorzüglich - sie ist schnell, Schaltvorgänge sind kaum wahrnehmbar, nur der sechste Gang dürfte ein wenig länger übersetzt sein. **Fazit:** Ein großer, sehr angenehm zu fahrender Familienkombi, der mit wenig Kosten zu betreiben ist. Ziemlich teuer aber bei der Anschaffung: 25.000 Euro plus Xenon & Co. **Karosserievarianten:** Limousine, Coupé-Cabrio **Konkurrenten:** Chevrolet Nubira, Kia Cee'd, Opel Astra, Peugeot 308, Renault Mégane, VW Golf

+ sehr großer Kofferraum, viel Platz für Mensch und Koffer, angenehme Federung, kräftiger, laufiger Diesel, gute Automatik, sehr sichere Straßenlage, 5 Sterne beim Crashtest, dichtes Händlernetz

- mit Xenon kein Kurvenlicht, teuer in Anschaffung und Unterhalt



ADAC-URTEIL



Verarbeitung

Als Reserverad ist nur ein schmales Notrad vorhanden, mit dem man höchstens mit 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. Der Tankverschluss ist im Deckel integriert, das erspart das lästige Ab- und Anschrauben, außerdem macht das System Fehlbetankungen unmöglich.

⊖ Öffnen der Motorhaube erfordert Kraft und Geschicklichkeit. Zum Erneuern elektrischer Sicherungen muss man sich flach auf die Straße legen, Ersatzsicherungen fehlen. Keine Kraftstoffangabe im Tankdeckel.

Sicht

Obwohl die Frontpartie weitgehend außerhalb des Sichtbereichs liegt, ist der Wagen doch übersichtlich. Es stören keine allzu breiten Fensterpfosten, die Rücksitz-Kopfstützen sind vollständig versenkbar und behindern dann nicht mehr den Blick nach hinten. Für noch leichteres Rückwärtseinparken gibt es optional 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.

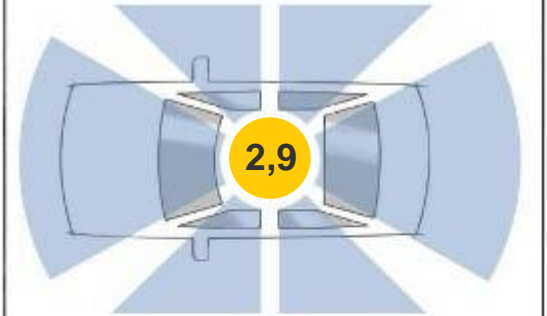
⊖ Mit Xenonscheinwerfern ist der Kontrast vom Abblendlicht zum extrem hellen Fernlicht sehr groß. Die Heizdrähte der elektrischen Frontscheibenheizung (ebenfalls Aufpreis) verursachen bei Dunkelheit störende Lichtreflexe durch die Scheinwerfer entgegenkommender Autos. Das helle Navi-Display blendet bei Nachtfahrt. Die Scheibenwaschanlage braucht lange, um die Frontscheibe für den Wischvorgang genügend zu befeuchten.

Ein-/Ausstieg

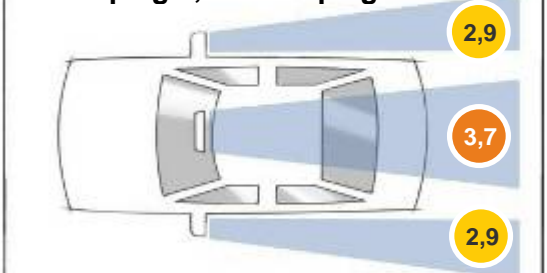
⊕ Die Türen lassen sich per Fernbedienung ver- und entriegeln sowie die Fenster öffnen und schließen. Vorn wie hinten steigt man recht bequem ein und aus, der Wagen und damit die Sitze haben eine angenehme Höhe, die Türen öffnen weit.

⊖ Die drei unbeleuchteten Tasten der Fernbedienung sind zu leicht zu verwechseln.

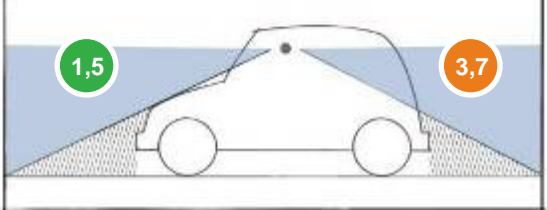
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Im Gegensatz zu den Limousinen ist die Sicht nach schräg hinten im Turnier trotz der breiten Dachsäulen recht gut.

0,7 Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 465 l ist der Kofferraum sehr groß. 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.



Bei 465 l Kofferraumvolumen bleiben selbst bei der großen Urlaubsreise kaum Wünsche offen.

1,2 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich. Dafür sorgen die große Ladeöffnung, der niedrige Boden und die Heckklappe, die sich selbst für große Personen weit genug öffnen lässt. Der vollständig mit Velours ausgeschlagene Kofferraum hat ein zweckmäßiges Format. Auch wenn die Rücksitze vorgeklappt sind, ist der Boden weitgehend eben.

⊖ Schließen der Heckklappe erfordert ziemlich viel Kraft, wenn alle Türen und Fenster geschlossen sind.

2,2 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die asymmetrisch geteilte Rücksitzbank lässt sich mit wenigen Handgriffen umklappen, dabei können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Für kleine Utensilien ist ein Gepäcknetz erhältlich.

⊖ Weder eine Durchladeluke noch ein Skisack sind erhältlich.

1,8 INNENRAUM

1,8 Bedienung

⊕ Die meisten Schalter sind sinnfällig und gut zu erreichen, die Einstellung der Außenspiegel und die Betätigung der Fenster (mit Antipp-Automatik) erfolgt elektrisch unterstützt. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Reichweite optimal anpassen. Die großen Instrumente sind klar gezeichnet und liegen in der Sichtachse des Fahrers; für wichtige Funktionen gibt es Kontrollen. Der Fahrer kann sich per Bordcomputer über den Momentan- und Durchschnittsverbräuche informieren; auch die Außentemperatur wird angezeigt. Das optionale Navigationssystem mit Touch-Screen lässt sich einigermaßen einfach handhaben. 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 (Aufpreis).



Bei Funktion und Verarbeitung gibt es im Focus kaum etwas zu bemängeln.

– Mit dem gegen Aufpreis erhältlichen Navigationssystem ist die Heizungseinstellung kompliziert und unübersichtlich, denn die Schalter sind ohne erkennbares System um den Bildschirm plaziert und die auf dem Bildschirm angezeigten Einstellungen erst nach langem Suchen zu sehen (bei ausgeschaltetem Radio sind die Einstelldaten unsichtbar). Das rot leuchtende Display zwischen den Rundinstrumenten stört, die dort angebrachte Anzeige für den Reifendruck informiert unzuverlässig. Zum Betätigen der Wisch-/Wasch-Automatik muss der Lenksäulenhebel gedrückt und nicht wie sonst üblich angezogen werden. Die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung.

1,3 Raumangebot vorne*

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

2,6 Raumangebot hinten*

Hinten befinden sich zwei vollwertige Plätze, dazwischen ein schmaler "Notsitz".

+ Zwei ca. 1,95 m große Mitfahrer haben hinten genügend Platz (Vordersitze für ca. 1,85 m große Personen eingestellt).

2,4 KOMFORT

1,8 Federung

+ Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz. Die Unebenheiten, ob kleiner oder größer werden verhältnismäßig gut geschluckt. Dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, neigt sich nur wenig in Kurven. Gegen Aufpreis gibt es an der Hinterachse Niveaueingleich.

– Auf Querrillen, besonders unter Last, gibt die Vorderachse Klappergeräusche von sich.

2,2 Sitze

+ Die Vordersitze sind angenehm gepolstert, nicht zu hart und nicht zu weich, dadurch sitzt man bequem. Sie bieten genügend Halt, am Fahrerplatz gibt es eine in horizontaler justierbare Lendenwirbelstütze. Auch die Höhe lässt sich bei diesem Sitz einstellen, leider aber nicht die Neigung. Der Seitenhalt in Kurven könnte ein wenig besser sein. Die Rückbank ist ebenfalls bequem und bietet genügend Körperhalt.

– Die Mittelkonsole, an der der Fahrer mit seinem rechten Bein lehnt, ist unbequem hart. Für den Beifahrersitz kostet die Höheneinstellung extra. Die Sitze gibt es auch elektrisch höheneinstellbar, dann ist jedoch der Bereich der Einstellung reduziert.

3,0 Innengeräusch

- + Bis zu Tempo 130 hält sich der Geräuschpegel in Grenzen, hört man den Motor nur unterschwellig.
- Bei hohem Tempo ist der Geräuschpegel im Innenraum hoch, Gespräche sind dann nur noch durch lautes sich Anschreien möglich.

3,0 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Vorn ist die Heizwirkung passabel, hinten etwas schwächer, es dauert nicht allzu lange, bis angenehme Temperaturen erreicht sind.

- + Eine Klimaanlage ist serienmäßig an Bord, ebenso ein Staub- und Pollenfilter.
- Das freut im Kofferraum befindliche Hunde wenig: Die Seitenfenster sind hier nicht ausstellbar.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,5 Fahrleistungen*

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

2,0 Laufkultur

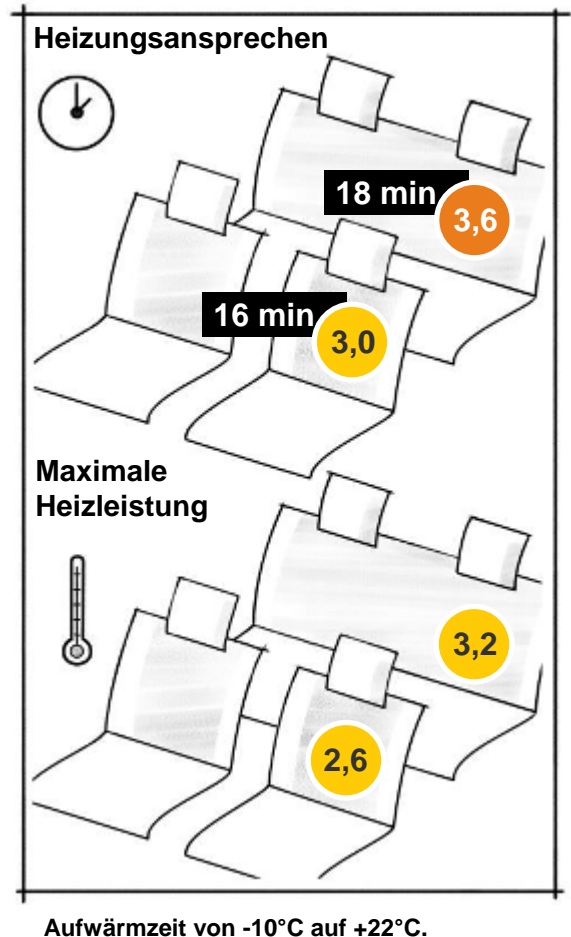
- + Der Motor läuft kultiviert, durchgehend rund, von den niedrigsten bis zu den höchsten Drehzahlen.

1,6 Schaltung

- + Das Automatikgetriebe wechselt die sechs Stufen spontan und ruckfrei - selbst dann, wenn sie bei Kick-Down zurückschaltet.

2,3 Getriebeabstufung

- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors, bei jedem Tempo steht die richtige Übersetzung zur Verfügung. Nur bei sehr hohem Tempo sollte der sechste Gang länger ausgelegt sein.



2,1 FAHREIGENSCHAFTEN

2,0 Fahrstabilität

⊕ Der Focus fährt selbst bei hohem Tempo richtungsstabil, lässt sich weder durch Seitenwind, noch durch Spurrillen beeindrucken, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle sorgt dafür, dass die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn nur noch wenig durchdrehen, wenn stark beschleunigt wird. ADAC Ausweichtest: Der Wagen verhält sich erst absolut spurtreu, lenkt präzise ein. Beim anschließenden Gegenlenken neigt er zum Ausbrechen mit dem Heck. Das ESP regelt aber noch früh genug, um im letzten Moment entgegen zu wirken. Dabei muss der Fahrer viel am Lenkrad drehen.

1,1 Kurvenverhalten

⊕ 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 durch gezieltes Bremsen und kontrollierte Gaswegnahme, nicht von der Fahrbahn abzukommen bzw. nicht ins Schleudern zu geraten.

2,2 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an und ist zielgenau. Sie vermittelt gut das Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die ziemlich direkte Auslegung unterstützen die Handlichkeit, zudem ist der Wendekreis relativ klein.

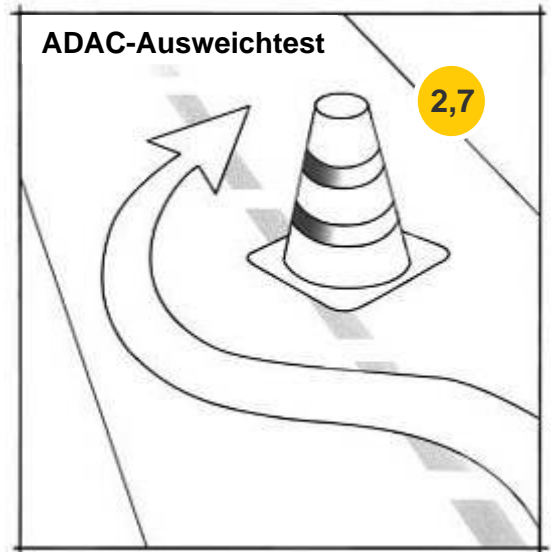
2,8 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei Vollbremsungen aus 100 km/h sind bis zum Stillstand gerade 39 m Bremsweg erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

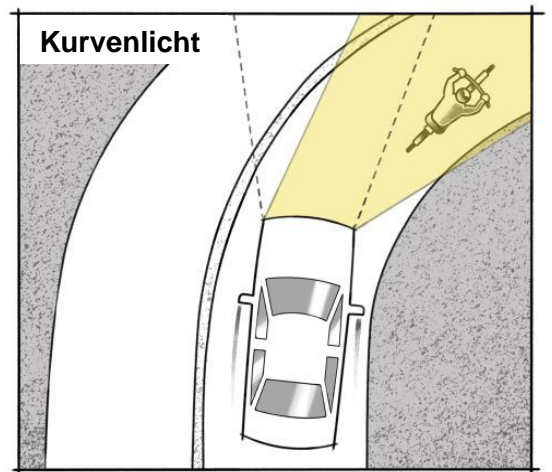
2,4 SICHERHEIT

2,6 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Wagen ist mit dem elektronischen Stabilitätssystem ESP und einem Bremsassistent ausgestattet. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Für bessere Sicht gibt es optional wahlweise Bi-Xenon oder Kurvenlicht.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.



Die Scheinwerfer schwenken (abhängig von Lenkradstellung und Geschwindigkeit) gemäß dem Straßenverlauf in Fahrtrichtung und folgen so der Fahrbahn in Kurvenrichtung.

2,3

Passive Sicherheit - Insassen

- +** Beim EuroNCAP-Front- und Seitencrash sind es höchste Punktzahlen. Die Karosseriestruktur des Ford Focus erweist sich als so zäh, dass die Fahrertür nach dem Test mit leicht erhöhter Handkraft aufgemacht werden kann. Auch die Deformation des Fußraums ist minimal. Die Belastungen der Dummies sind aufgrund der guten Balance von Gurtsystem und Airbag erfreulich niedrig. Auch der Bereich rund um die Knie des Fahrers ist ausgezeichnet entschärft. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 16 erreicht. Seitencrash/Pfahlaufprall: Die Kombination aus im Sitz integrierten Seitenairbag und von vorn bis hinten durchgehendem Vorhangairbag beschert dem Focus ein blendendes Ergebnis. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. Das bedeutet alle fünf Sterne für die Insassensicherheit. Das Ergebnis bei der Kindersicherheit ist mit vier Sternen ebenfalls gut. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,85 m große Personen, bei optimal knappem Abstand zum Kopf. Hinten sind sie zwar niedriger, reichen dennoch für die vom Platz möglichen Personen. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen.
- Vorn sind die Kopfstützen zu schmal und auf dem Mittelsitz der Rückbank ist die Kopfstütze zu kurz. Für die drei Rücksitzplätze fehlen Gurterinnerungen. Es fehlen sinnvolle Halterungen für Warndreieck und Verbandmaterial.

2,2

Kindersicherheit

Beim Ford-Händler lässt sich ein Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags einbauen. Dann sind auch Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt. Isofix-Halter kann man sich ebenfalls nur nachträglich einbauen lassen.

- +** Die EuroNCAP-Tests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein eineinhalb und dreijähriges Kind durchgeführt: „Britax Römer BabySafe Isofix“ und „Britax Römer Duo Plus Isofix mit drittem Verankerungspunkt (top tether)“. Sowohl beim Frontal- als auch beim Seitencrashtest sind die Kinder gut geschützt. Verbesserungsfähig sind aber noch die Warnhinweise für den Beifahrerairbag. Es werden gute 40 von max. 49 Punkten erreicht. Auf der Rücksitzbank lassen sich mit dem vorhandenen Gurtsystem bis zu drei Kinderrückhaltesysteme befestigen, Gurtgeometrie und Sitzform sind dafür optimal ausgelegt. Die Fensterheber haben Einklemmschutz.

3,1

Fußgängerschutz

Simulierter Fußgängerunfall (EuroNCAP): Beim Anprall an einen Fußgänger kann der Focus im Aufschlagbereich eines Kinderkopfes punkten, allerdings sind die Zonen mit denen die Beine eines Erwachsenen getroffen werden könnten zu aggressiv. Es werden 15 von max. 36 Punkten erreicht.

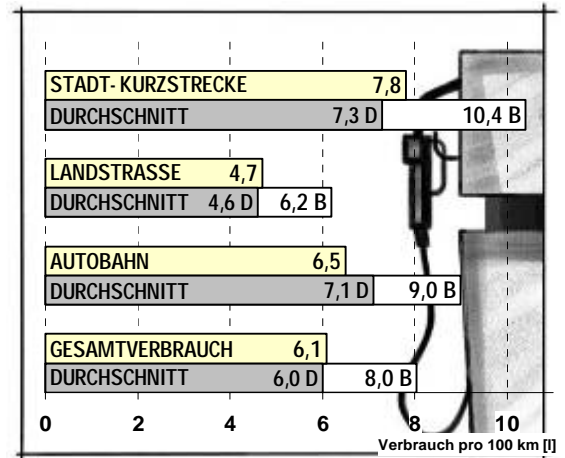
2,7 UMWELT/ECOTEST

3,5 Verbrauch/CO2*

Der Verbrauch ist durchschnittlich. Innerorts 7,8 l, außerorts 4,7 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km. Daraus errechnet sich ein Durchschnitt von 6,1 Liter.

1,8 Schadstoffe

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



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

3,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

2,6 Betriebskosten*

+ Der noch durchschnittlicher Kraftstoffverbrauch, kombiniert mit dem nicht ganz so teuren Dieselmotor, sind die Gründe, dass die Betriebskosten niedrig sind.

4,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

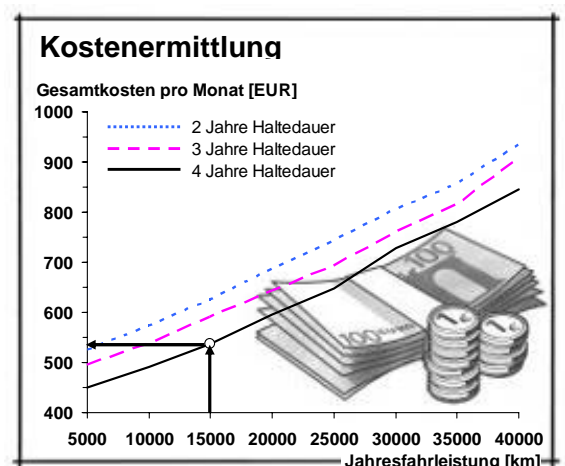
Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der Rußpartikelfilter muß nach 60.000 km oder nach drei Jahren gewartet (Additiv) werden, bei 120.000 Kilometer ist ein Wechsel vorgesehen.

+ Der Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach spätestens 200.000 km oder 10 Jahren ausgetauscht werden muss. Zudem gewährt Ford eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

- Der jährliche Service zieht vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

2,6 Wertstabilität*

Im Klassenvergleich lässt der Focus mit dem Dieselmotor und Doppelkupplungsautomatik einen durchschnittlichen, fast schon guten Restwert erwarten.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 536 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren)

4,3 Kosten für Anschaffung*

➔ Moderne Technik hat wohl seinen Preis: Mit 25.000 Euro lässt sich Ford den Focus teuer bezahlen.

4,4 Fixkosten*

➔ Zudem sind die Versicherungsbeiträge durch ungünstige Typklasseneinstufungen in der Haftpflicht- und Vollkaskoversicherung dementsprechend teuer.

3,9 Monatliche Gesamtkosten*

Anschaffung und Versicherung sind hoch, der günstige Restwertverlauf und die recht niedrigen Spritpreise für Diesel sorgen aber für noch akzeptable Gesamtkosten.

DIE MOTORVARIANTEN in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 Ti-VCT	1.6 TDCi DPF	1.6 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF	1.8 FFV	2.0 LPG
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1388	4/1596	4/1596	4/1560	4/1560	4/1997	4/1798	4/1999
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	66(90)	80(109)	100(136)	92(125)	104(140)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	124/3500	150/4000	155/4150	215/1750	240/1750	320/2000	165/4000	178/4500
0-100 km/h[s]	14,4	12,2	11,0	12,9	11,1	9,5	10,5	n.b.
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	177	188	203	198	201
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,3	7,3	7,2	4,8	4,9	5,8	10,3	9,9
Versicherungsklassen KH/VK/TK	13/16/16	15/16/16	15/16/15	18/18/20	18/18/20	16/19/21	15/16/15	14/18/17
Steuer pro Jahr [Euro]	95	108	108	247	247	309	122	135
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Preis [Euro]	16750	17750	20000	19500	20000	23250	19250	23750

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi

KT = Kleintransporter
TR = Transporter
GR = Großraumlimousine
BU = Bus
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

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

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas

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-Doppelkupplungsgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,45 m
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,7 s
Bremsweg aus 100 km/h	39,0 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,1 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 4,7/ 6,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	154g/km/ 160g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4494/1839/1503 mm
Leergewicht/Zuladung	1510 kg/490 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	465 l/860 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	715 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	900 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	278 Euro
Monatliche Gesamtkosten	536 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/21
Grundpreis	25.000 Euro

NOTENSKALA

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

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar.



Ford Focus Turnier 2.0 TDCi DPF Style Powershift

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Antriebsschlupf-Regelung	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	420 Euro°
Parkhilfe, elektronisch	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	910 Euro

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	Serie
Fahrersitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	255 Euro°
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem(Einbau Fordhändler)	Aufpreis
Klimaanlage	Serie
Klimaautomatik	405 Euro°
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 810 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich

AUSSEN

Außenspiegel, beheizbar	Serie
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro
Schiebe-Hubdach	785 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,2

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,2	Fahreigenschaften	2,1
Verarbeitung	2,4	Fahrstabilität	2,0
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	1,1
Ein-/Ausstieg	2,9	Lenkung*	2,2
Kofferraum-Volumen*	0,7	Bremse	2,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	1,2	Sicherheit	2,4
Kofferraum-Variabilität	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,6
Innenraum	1,8	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	1,8	Kindersicherheit	2,2
Raumangebot vorne*	1,3	Fußgängerschutz	3,1
Raumangebot hinten*	2,6	Umwelt/EcoTest	2,7
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	3,5
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,8
Federung	1,8		
Sitze	2,2	WIRTSCHAFTLICHKEIT	3,8
Innengeräusch	3,0	Betriebskosten*	2,6
Klimatisierung	3,0	Werkstatt- / Reifenkosten*	4,7
Motor/Antrieb	1,7	Wertstabilität*	2,6
Fahrleistungen*	1,5	Kosten für Anschaffung*	4,3
Laufkultur	2,0	Fixkosten*	4,4
Schaltung	1,6	Monatliche Gesamtkosten*	3,9
Getriebeabstufung	2,3		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest