



## Ford Focus 2.0 TDCi DPF Titanium

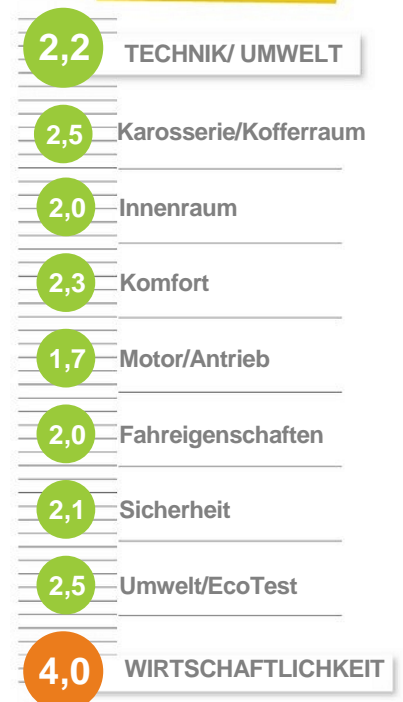
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (100 kW / 136 PS)

**D**er wegen seiner Zuverlässigkeit und Ausgewogenheit allseits beliebte Focus wurde optisch durch mehr Chrom und technisch leicht überarbeitet. Den 2,0 l Dieselmotor von Peugeot gab es bereits im Vorgängermodell. Er ist in der Lage für gute Fahrleistungen zu sorgen, läuft ziemlich kultiviert und verbraucht dazu recht wenig Kraftstoff. Serienmäßig ist die sehr gut abgestufte Sechsgang-Handschaltung. Eine Sechsgang-Automatik (Direktschaltgetriebe) findet sich nun auch in der Aufpreisliste. Die sehr gute Lenkung und die sicheren Fahreigenschaften sprechen für den Ford Focus. Unverständlich ist, dass Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht lieferbar sind, diese aber nicht in Kombination gewählt werden können. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung sollten die Xenonscheinwerfer bevorzugt werden. Der Anschaffungspreis ist mit rund 24.000 Euro nicht gerade billig. Die Top-Ausstattung Titanium bietet aber eine gute Komfort- und Sicherheitsausstattung. **Karosserievarianten:** Dreitürer, Kombi, Cabrio **Konkurrenten:** Opel Astra, Peugeot 308, Renault Megane, Seat Leon, Toyota Auris, VW Golf

- +** vorne und hinten viel Platz, straffe, gute Federung, körpergerechte, bequeme Sitze, gute Fahrleistungen, sehr sichere Straßenlage, präzise Lenkung
- Kurvenlicht nicht mit Xenon (beides optional), hinten enger Zustieg, schlechte Wirtschaftlichkeit



### ADAC-URTEIL



2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

### Verarbeitung

⊕ Die Karosserie zeigt sich gut verarbeitet, die Spaltmaße verlaufen schmal und gleichmäßig. Auch das Finish gibt keinen Anlass zur Kritik, die Kanten sind sauber gebördelt. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau und fühlen sich hochwertig an. Chromapplikationen und farblich abgestimmte Dekor-Elemente lassen den Innenraum sportlich wirken. Einzig die grauen Kunststoffe der Türverkleidung wirken billig. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 495 kg. Die Tankklappe ist in die zentrale Türverriegelung mit einbezogen und besitzt keinen Deckel, wodurch der Tankvorgang schnell vollzogen werden kann und die Hände sauber bleiben. Die Klappe im Tankstutzen besitzt einen raffinierten Fehlbetankungsschutz. Damit wird ausgeschlossen, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. Der Motorraum ist von unten gegen eindringen Schmutz geschützt. Die Türschweller sind zwar nur befriedigend gegen Verschmutzung geschützt, edel wirkende Einstiegsleisten in Alu-Optik schützen den Lack aber vor Kratzer.

⊖ Um die Motorhaube mit dem Schlüssel zu entriegeln und anzuheben ist Kraft und Geschick erforderlich. Die Karosserieseiten müssen ohne Stoßschutzleisten auskommen, und die Stoßfänger bestehen vorn wie hinten aus einem Stück, was bei kleinsten Blessuren zu sehr teuren Reparaturen führen kann. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches sich schon bei kleinen Reifenschäden wirkungslos zeigen kann. Ein Wagenheber und Bordwerkzeug ist nur mit dem aufpreispflichtigen Not- oder Reserverad an Bord.

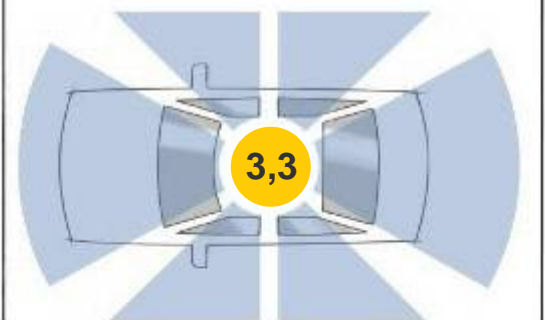
2,9

### Sicht

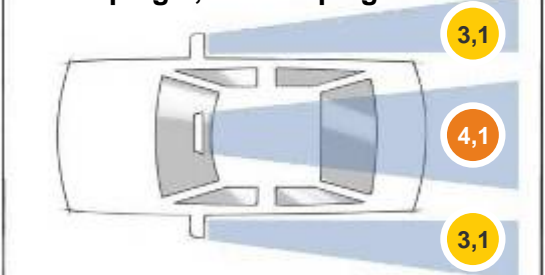
Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Beim Blick nach schräg hinten behindern die massiv gehaltenen D-Säulen die Sicht, das ist besonders beim Abbiegen hinderlich. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil die Hutablage nicht zu hoch ist und sich die drei Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenützung weit versenkbar sind.

Eine akustische Einparkhilfe hinten ist serienmäßig an Bord, die vordere Einparkhilfe und eine Rückfahrkamera sind optional erhältlich. Bi-Xenonscheinwerfer und Kurvenlicht sind gegen Aufpreis zwar zu haben, aber nur alternativ und nicht in Kombination. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung werden die hellen Xenonscheinwerfer empfohlen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt

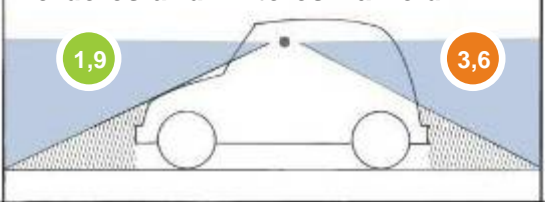
#### Rundumsicht



#### Innenspiegel, Außenspiegel



#### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



Die Sicht nach schräg hinten ist im Fünftürer trotz versenkbarer Kopfstützen eingeschränkt.

+ rden können.

- Bei elektrischer Frontscheibenheizung (gegen Aufpreis erhältlich) erzeugen bei Dunkelheit die Scheinwerfer entgegenkommender Autos störende Lichtreflexe, hervorgerufen durch die Heizdrähte.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

+ Vorn steigt man durch die breiten Türöffnungen bequem ein und aus, nur die weit hineingezogenen Frontscheibe schränkt die Höhe beim Einsteigen etwas ein, wodurch der Kopf eingezogen werden muss. Hinten fällt der Zustieg aufgrund der im unteren Bereich sehr schmalen Türöffnung nur akzeptabel aus. Das Key Free System ermöglicht das schlüssellose Ver- und Entriegeln des Fahrzeuges. Beim Verriegeln des Fahrzeug reicht ein Druck auf den am Türgriff angebrachten Taster, beim Öffnen des Fahrzeugs muss nur am Türgriff gezogen werden. Die Scheinwerfer bleiben nach dem Aussteigen noch für kurze Zeit an und beleuchten den Weg. Gegen Aufpreis besitzen die Außenspiegel eine Umfeldbeleuchtung und beleuchten den Einstiegsbereich. Haltegriffe am Dachhimmel sind für den Beifahrer und an beiden hinteren Türen vorhanden.

- Die Türbremsen sind etwas schwach ausgelegt, sie können die vorderen Türen an Steigungen kaum offenhalten.

## 2,2 Kofferraum-Volumen\*

+ Mit 360 l ist der Kofferraum relativ groß (mit optionalem, vollwertigen Ersatzrad fasst er allerdings gut 100 l weniger). Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 745 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante).



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

## 2,3 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante (70 cm) und der inneren Bordwand (18 cm, ohne aufpreispflichtiges Reserverad) ist nicht optimal um schweres Gepäck ein- und auszuladen.

+ Der Kofferraum ist sehr gut zugänglich, da die Ladeöffnung groß und das Kofferraumformat zweckmäßig ist. Die Heckklappe lässt sich selbst für große Personen über 1,90 m weit genug öffnen.

- Mit dem Vorklappen der Rückbank entsteht eine störende Stufe. Die Diebstahlsicherheit sollte höher sein, der Kofferraum lässt sich nicht unabhängig von den Türen absperren.

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Beim Zurückklappen können jedoch die Gurte eingeklemmt werden. Es sind so gut wie keine Ablagefächer im Kofferraum vorhanden. Ohne das aufpreispflichtige Not-/ oder Reserverad finden sich unter dem Kofferraumboden zumindest kleine Ablagefächer.

2,0

## INNENRAUM

2,0

### Bedienung

**+** Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und ist optimal angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind auf Wunsch elektrisch verstellbar (nicht im Testwagen) der Sprung zwischen Gas- und Bremspedal ist aber zu groß. Durch das schlüssellose Zugangssystem kann der Motor ohne einstecken des Zündschlüssel gestartet werden, der Startknopf befindet sich gut erreichbar, aber gewöhnungsbedürftig in der Mittelkonsole. Der Lichtschalter lässt sich einfach betätigen und ist sogar bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Der serienmäßige Regensensor schaltet die Wischer automatisch an und regelt die Wischgeschwindigkeit. Die Bedienung der Wisch-Wasch-Automatik ist sehr Gewöhnungsbedürftig, da die vordere Waschfunktion über einen Druckschalter und die hintere durch ziehen des Scheibenwischerhebels betätigt wird. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, nur die Lenkradtasten zur Bedienung des aufpreispflichtigen Tempomaten sind unbeleuchtet und dadurch bei Nacht kaum zu bedienen. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen sind Anzeigen vorhanden. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion und blinkt dann dreimal. Ein Bordcomputer zum Abrufen des Durchschnittsverbrauchs und der Restreichweite ist serienmäßig an Bord. Das große DVD-Navigationssystem (Aufpreis) lässt sich über einen Touchscreen einfach bedienen, auch die Radiobedienung funktioniert problemlos und kann auch über einen Bediensatelliten am Lenkrad bedient werden. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang mit kräftigen Bässen. Das Handschuhfach ist groß, die Beleuchtung funktioniert zwar auch ohne Zündung, ist aber zu schwach um das Handschuhfach ausreichend zu beleuchten. Insgesamt ist die Ergonomie zufriedenstellend, manche Funktionen wie die Wisch-Wasch-Automatik oder die Heizungsbedienung erfordern aber einen gewissen Gewöhnungsaufwand.

**-** Die Heizungs- und Klimaregelung ist mit dem optionalen Navigationssystem schlecht bedienbar. Die kleinen, roten Piktogramme für die Heizungseinstellung und die Anzeigen im Display sind unübersichtlich. Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg sind. Bei Betätigung der Kupplung wird der Fuß ziemlich abgeknickt, weil das Kupplungspedal nicht genügend Abstand vom Boden hat. Es gibt wenig sinnvolle Ablagen, für große Wasserflaschen fehlen Halter. Hinten fehlen Leseleuchten. Der Ablagekasten zwischen den Vordersitzen stört beim Angurten.



Funktionelle Bedienung und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Focus.

1,5

### Raumangebot vorne\*

**+** Die sehr große Kopffreiheit und Innenbreite auf den Vorderplätzen sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,9 m Größe zurückschieben.



## 2,8 Raumangebot hinten\*

Bis zu 1,85 m große Mitfahrer haben hinten noch genügend Knie- und Kopffreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Für zwei Personen ist auch üppige Ellenbogenfreiheit vorhanden.

⊖ Zu dritt ist es hinten eng, obwohl die Innenbreite verhältnismäßig groß ist.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz vor.

## 2,3 KOMFORT

### 2,2 Federung

+ Federung und Dämpfung sind ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz. Die Unebenheiten der Fahrbahn werden verhältnismäßig gut geschluckt, dabei liegt der Wagen ruhig auf der Straße, schwingt nur beladen etwas stärker auf und ab. Angenehm auch, die gut gedämpfte Wankbewegung und Seitenneigung der Karosserie.

### 2,1 Sitze

+ Die Vordersitze sind komfortabel gepolstert und sorgen dennoch für feste Körperunterstützung; für den Fahrer ist er elektrisch, für den Beifahrer manuell höheneinstellbar. Beide Lehnen lassen sich im unteren Lendenwirbelbereich mehr ausformen (Einwege-Lordosenstütze). Hinten sitzt man ebenfalls bequem und hat genügend Halt. Sogar zwei größere Mitfahrer haben genügend Unterstützung für die Oberschenkel.

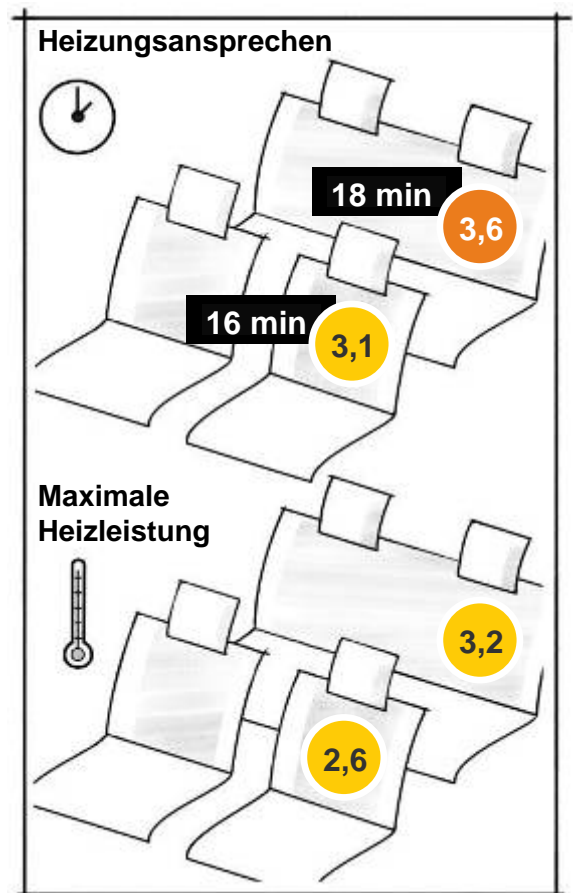
⊖ Der Fahrer lehnt mit seinem rechten Bein an der unbequem harten Mittelkonsole. Der Mittelsitz hinten ist als Höcker ausgeformt und entsprechend unbequem.

### 2,5 Innengeräusch

+ Der Geräuschpegel im Innenraum ist selbst bei hohem Tempo niedrig, im subjektiven Empfinden unaufdringlich, obwohl die Motordrehzahlen oft ziemlich hoch sind.

### 2,6 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer) Im vorderen Bereich ist die Heizung recht kräftig und erwärmt die Luft innerhalb passabler Zeit auf angenehme Temperaturen. Hinten sind die Temperaturen niedriger und es dauert auch länger bis angenehme Wärme erreicht ist (Testwagen mit aufpreispflichtiger Zusatzheizung, die jedoch nur mit der sichtverschlechternden Frontscheibenheizung erhältlich ist).



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

- + Die Temperatur der serienmäßigen Klimaautomatik lässt sich fahrer- und beifahrerseitig unabhängig einstellen.
- Die Warmluft oben-unten lässt sich nur grob regulieren.

## 1,7 MOTOR/ANTRIEB

### 1,4 Fahrleistungen\*

- + Der 2,0 l-Diesel-Motor hat 136 PS und ist in der Lage, für gute Fahrleistungen zu sorgen. Dabei genügt ihm ein relativ niedriges Drehzahlniveau, Dank seines hohen Drehmoments bei geringer Drehzahl.

### 2,0 Laufkultur

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

### 1,6 Schaltung

- + Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und äußerst präzise schalten. Die Schaltwege sind angenehm kurz.
- Der Rückwärtsgang hakt gelegentlich, bei schnellem Einlegen.

### 2,0 Getriebeabstufung

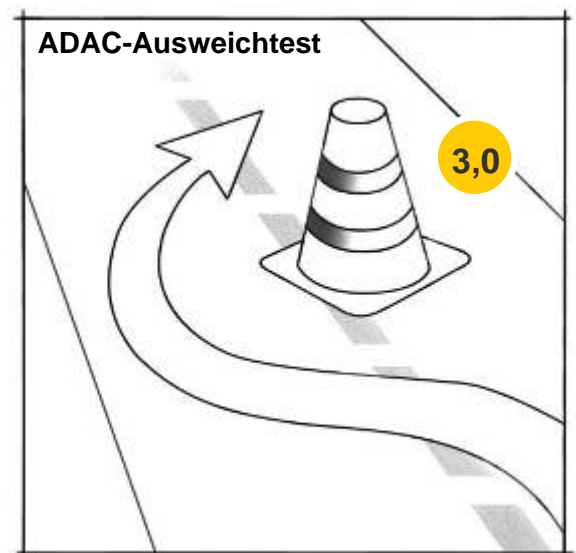
- + Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Bei jedem Tempo steht der passende Gang zur Verfügung. Dank dem lang übersetzten sechsten Gang kann auch auf der Autobahn mit niedrigen Drehzahlen gefahren werden.

## 2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

ADAC Ausweichtest: Das leichte Untersteuern beim ersten Ausweichen kehrt sich beim Gegenlenken in ein Nachdrängen mit dem Heck um. Schlimmes wird aber verhindert, weil das elektronische Stabilitätsprogramm (ESP) rechtzeitig und äußerst effektiv eingreift.

- + Der Focus fährt selbst bei hohem Tempo sehr richtungsstabil, der Fahrer hat ein sicheres Gefühl. Durch die elektronisch gesteuerte Traktionskontrolle drehen die Antriebsräder auch auf rutschiger Fahrbahn nur wenig durch, wenn stark beschleunigt wird.



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.

---

## 1,7 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch bei voll beladenem Fahrzeug zeigt das Fahrzeug keine Tücken. Lastwechselreaktionen sind nur gering vorhanden.

---

## 1,7 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst wenn das Tempo hoch ist. Sie ist zielgenau und vermittelt viel Gefühl zur Fahrbahn. Die Leichtgängigkeit und die nicht allzu indirekte Auslegung sorgt dafür, das Wenden auf kleinem Raum nicht zu mühsam ist. Der Wendekreis, von Anschlag zu Anschlag, ist durchschnittlich.

---

## 2,0 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h sind bis zum Stillstand nur 36,5 m erforderlich (Mittel aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen).

---

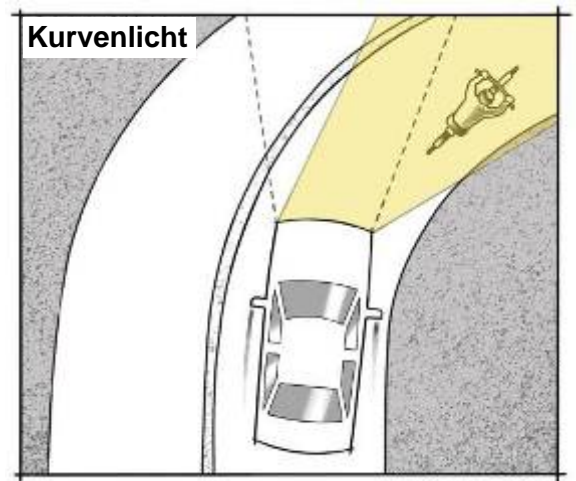
## 2,1 SICHERHEIT

---

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP und einem Bremsassistenten ausgestattet. Gegen Aufpreis ist ein indirekt messendes Reifendruckkontrollsystem erhältlich, welches über Raddrehzahlvergleich einen Druckverlust an einem Rad erkennt. Kurvenlicht ist optional erhältlich, allerdings nur in Verbindung mit den Halogenscheinwerfern. Mit den ebenfalls optionalen Xenonscheinwerfern ist dieses System unverständlicherweise nicht erhältlich. Bei einer Notbremsung schaltet sich automatisch die Warnblinkanlage ein. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann.

⊖ Es sind weder Rückstrahler noch Rückleuchten vorhanden, die bei geöffneten Türen warnen.



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

1,7

## Passive Sicherheit - Insassen

- +** Der Ford Focus bietet Dank steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt gerundeten 35 Punkten für den Insassenschutz erzielt er fünf Sterne. Beim Frontcrash erweist sich die Karosseriestruktur des Ford Focus 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. Die Kombination aus im Sitz integrierten Seitenairbag und von vorn bis hinten durchgehendem Vorhangairbag beschert dem Focus auch beim Seiten-/ und Pfahlaufprall ein blendendes Ergebnis. Es wird die höchstmögliche Punktzahl 18 erreicht. Die Kopfstützen der Vordersitze reichen für ca. 1,8 m große Personen, bei optimal knappem Abstand zum Kopf. Hinten sind sie zwar niedriger, sind dennoch für die vom Platz möglichen Personen genügend hoch. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Anschnallerinnerer sind für beide vorderen Sitze vorhanden.
- Auf dem Mittelsitz der Rückbank sind die Kopfstützen zu kurz.

2,2

## Kindersicherheit

- +** Die EuroNCAP-Crashtests wurden mit den vom Fahrzeughersteller empfohlenen Kindersitzen für ein 1 ½ und 3 jähriges 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 Rückbank sind zwei Kinderrückhaltesysteme möglich, für drei ist der Platz zu eng. Außerdem ist der mittlere Platz höckerartig, was für stabilen Halt ungünstig ist. Die beiden Außenplätze eignen sich recht gut, nur bei Babyschalen mit großem Gurtlängenbedarf können die Gurte zu kurz sein. Die Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz.
- Ein Schalter zur Deaktivierung der Beifahrer-Airbags kann nur nachträglich beim Ford-Händler eingebaut werden. Dann sind auch Babyschalen auf dem Beifahrersitz erlaubt. Isofix-Halter kann man sich ebenfalls nur nachträglich einbauen lassen.

3,4

## Fußgängerschutz

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 und damit zwei Sterne bei EuroNCAP erreicht.



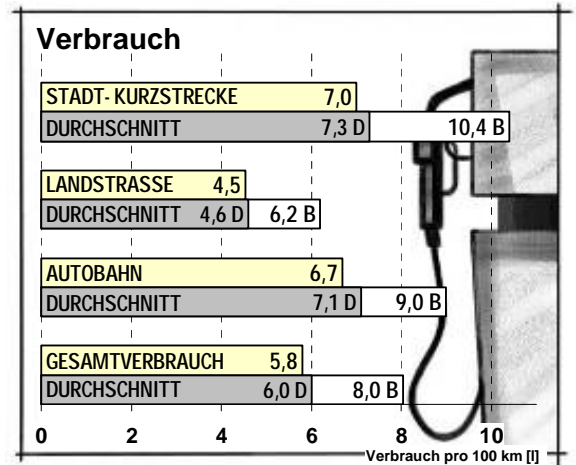
## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,3 Verbrauch/CO<sub>2</sub>\*

Mit einem Durchschnittsverbrauch von 5,8 l auf 100 km erreicht der Ford Focus 27 Punkte beim ADAC-EcoTest. Der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beträgt 153 g/km. Der Stadtverbrauch geht mit 7,0 l pro 100 km in Ordnung, auf der Landstraße fällt der Verbrauch mit 4,5 l/100 km ebenfalls recht günstig aus. Nur auf der Autobahn ist der Verbrauch mit 6,7 l/100 km leicht erhöht.

### 1,7 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Dadurch erreicht das Fahrzeug gute 43 von 50 Punkte im Kapitel Schadstoffe. Insgesamt erreicht der Ford Focus mit 70 Punkten knapp die vier Sterne beim ADAC-EcoTest.



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

## 4,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

### 2,0 Betriebskosten\*

⊕ Was den Verbrauch angeht, kann sich der Focus 2.0 TDCi unter Dieseln nur im Mittelfeld platzieren. Bei den Kosten hingegen erhält er wegen der nicht ganz so teuren Spritpreise sowie dem gegenüber Benzinern insgesamt geringerem Verbrauchsniveau eine gute Note bei den Betriebskosten.

### 4,9 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - nach 60.000 km oder nach drei Jahren eine Inspektion fällig. Für den Rußpartikelfilter ist nach 120.000 Kilometern ein Wechsel vorgesehen.

⊕ Der 2 Liter Diesel besitzt einen Zahnriemen, der jedoch spätestens erst nach 200.000 km oder 10 Jahren ausgetauscht werden muss. Seit September 2007 gewährt nun auch 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.

### 4,0 Wertstabilität\*

Dem Focus kann ein noch recht beständiger Restwertverlauf prognostiziert werden. Dazu trägt auch die moderne Dieselmotor-Technologie mit serienmäßigem Rußpartikelfilter bei.

## 4,1 Kosten für Anschaffung\*

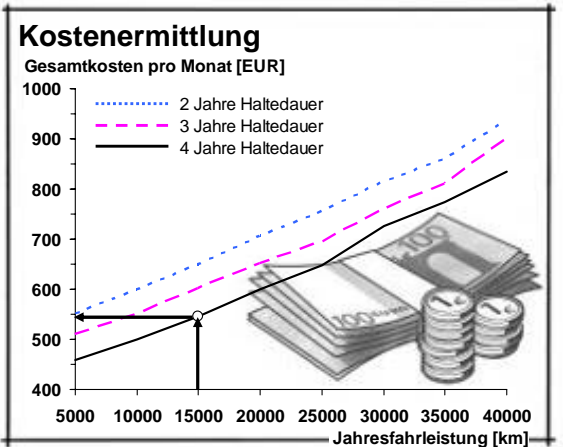
Bei der Höhe der Anschaffungskosten gehört das Fahrzeug mit 23.850 Euro nicht gerade zu den Schnäppchen seiner Klasse. Allerdings handelt es sich bei dem von uns getesteten Modell um die sehr gut ausgestattete Titanium-Variante.

## 5,0 Fixkosten\*

Teure Haftpflicht, teure Teilkasko, teure Vollkasko, hohe Diesel-Steuer - damit ist alles gesagt. Leider sind die festen Kosten für die 2 Liter Dieselvariante des Ford Focus sehr hoch.

## 4,0 Monatliche Gesamtkosten\*

Die monatlichen Gesamtkosten bewegen sich geradenoch im akzeptablen Bereich.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 544 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 Ti-VCT	1.8	2.0	1.6 TDCi DPF	1.6 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1388	4/1596	4/1596	4/1798	4/1999	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	92(125)	107(145)	66(90)	80(109)	81(110)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	124/3500	150/4000	155/4150	165/4000	185/4500	215/1750	240/1750	265/2000
0-100 km/h[s]	14,1	11,9	10,8	10,3	9,2	12,6	10,9	11,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	198	206	177	188	183
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	k.A.	7,3 S	7,2 S	7,6 S	7,7 S	4,8 D	4,9 D	6,1 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/16	16/17/16	16/18/16	16/18/16	13/18/17	18/16/20	18/19/20	18/19/20
Steuer pro Jahr [Euro]		110	106	130	138	152	152	258
Monatliche Gesamtkosten [Euro]		475	502	520	546	441	455	535
Preis [Euro]	16100	17100	19350	19850	20600	18850	19350	23100

### 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-Haftpf.  
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-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/55R16
Reifengröße (Testwagen)	205/55R16V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,05 m
Höchstgeschwindigkeit	203 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,2 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	5,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,0/ 4,5/ 6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	144g/km/ 153g/km
Innengeräusch 130km/h	69dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4337/1839/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	1455 kg/495 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/745 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	695 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	53 l
Reichweite	910 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	97 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	93 Euro
Monatlicher Wertverlust	290 Euro
Monatliche Gesamtkosten	544 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/21/24
Grundpreis	23.850 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. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Ford Focus 2.0 TDCi DPF Titanium

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Automatikgetriebe	1.750 Euro
Bremsassistent	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch (inkl. ASR)	Serie
Kurvenlicht	420 Euro
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	400 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Reserverad, vollwertig	50 Euro
Tempomat	190 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	910 Euro°

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage	ab 805 Euro°
Fahrsitz, höhen-/neigungseinstellbar	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Isofix-Kindersicherungssystem	ohne Aufpreis
Klimaautomatik	Serie
Lenkrad, höhen-/längseinstellbar	Serie
Navigationssystem	ab 1.615 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Skisack/Durchladeluke	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 510 Euro°
Außenspiegel, elektrisch anklappbar	140 Euro°
Außenspiegel, elektrisch einstell-/beheizbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	785 Euro

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,2

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen

**ADAC** autotest