



Ford Focus RS

Dreitürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (224 kW / 305 PS)

Die RS-Version des Ford Focus ist voll auf Sportlichkeit getrimmt. Breite Spoiler, große Räder und eine mächtige Auspuffanlage lassen kaum Zweifel an den Rally-Genen des Focus. Der aufgeladene Fünfzylinder-Motor aus dem Focus ST leistet im RS 80 PS mehr und erreicht dank einem Ladedruck von 1,6 Bar 305 PS Maximalleistung. Die Fahrleistungen der frontgetriebenen Schräghecklimousine sind exzellent, allerdings stören trotz neu entwickelter Vorderachsaufhängung deutliche Antriebseinflüsse in der Lenkung. Die brettharte Federung zeigt sich im Alltagsbetrieb nicht gerade komfortabel, kurvige Landstraßen passen deutlich besser zum sportlichen Auftritt des Focus. Mit einem Verbrauch von 10 l pro 100 km ist das Fahrzeug nicht mehr zeitgemäß, der hohe CO₂-Ausstoß von 232 g/km zieht zudem hohe Steuern nach sich. Der hohe Anschaffungspreis von 33.900 Euro und die hohen Ausgaben für Versicherung und Werkstatt lassen den Focus RS zu einem sehr teuren Vergnügen werden.

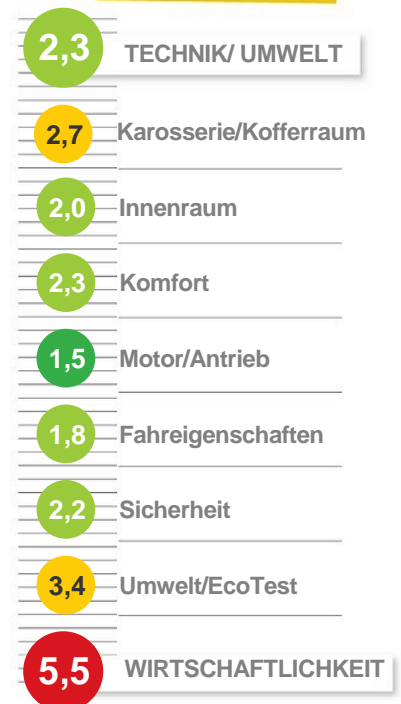
Karosserievarianten: keine **Konkurrenten:** Mitsubishi Lancer Evolution X (nicht als Schrägheck lieferbar), Subaru Impreza WRX STI

+ sehr durchzugsstarker Motor, großer Kofferraum, sehr gutes Raumangebot vorne, sportlich direkte Lenkung

- sehr hoher Verbrauch, sehr großer Wendekreis, hinten schlechter Zustieg, nur vier Sitze, wenig Federungskomfort, schlechte Wirtschaftlichkeit



ADAC-URTEIL



2,7

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,6

Verarbeitung

⊕ Der Ford Focus RS präsentiert sich mit wuchtigen Stoßfängern, einem riesigen Dachspoiler und breit ausgestellten Radhäusern und sorgt somit für enormes Aufsehen. Die Karosserie zeigt sich dabei 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 in Carbon-Optik 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 für einen Viersitzer sehr gute 375 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. Der Motorraum ist von unten im vorderen Bereich komplett geschlossen und glattflächig, somit werden Luftverwirbelungen minimiert und der Motorraum 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. Die Reserveradmulde fällt der doppelflutigen Auspuffanlage mit quer eingebautem Endschalldämpfer zum Opfer, dadurch ist selbst gegen Aufpreis kein Ersatzrad lieferbar. Einen Wagenheber oder Bordwerkzeug sucht man ebenfalls vergebens.

2,6

Sicht

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil die Hutablage nicht zu hoch ist und sich beide Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenutzung versenken lassen. Im Innenspiegel sowie in beiden Außenspiegel ist das Sichtfeld nur befriedigend.

Rundumsicht



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 zum Fünftürer ist bei der dreitürigen Schräghecklimousine die Sicht nach schräg hinten befriedigend.

⊕ Die Rundumsicht des dreitürigen Focus ist recht gut. Hinten fehlen im Gegensatz zum Fünftürer die zusätzlichen zweiten C-Säulen, aufgrund der längeren Vordertüren stehen die B-Säulen weiter hinten als beim fünftürigen Modell, das sorgt ebenfalls für eine Verbesserung des Blicks zur Seite. Die sehr schmalen Kopfstützen der im RS verbauten Recaro-Schalensitze behindern zudem die Sicht nach rechts weniger als im zivilen Modell. Eine akustische Einparkhilfe hinten ist serienmäßig an Bord, die vordere Einparkhilfe und eine Rückfahrkamera sind optional erhältlich. Serienmäßige Bi-Xenonscheinwerfer sorgen für eine gute Straßenausleuchtung. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet, so dass Objekte im toten Winkel besser erkannt werden können.

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

3,4

Ein-/Ausstieg

Die breiten Türöffnungen und das gute Schwellerniveau sorgen für recht gutes Einsteigen, nur die weit hineingezogenen Frontscheibe schränkt die Höhe beim Einsteigen etwas ein, wodurch der Kopf eingezogen werden muss. Das Aussteigen fällt aufgrund der sehr hohen Seitenwangen der Recarositze sehr beschwerlich, man muss sich förmlich aus dem Sitz wuchten. Die vorderen Recaros besitzen keine Easy-Entry Funktion, dadurch muss man sich durch einen schmalen Spalt auf die Rücksitze quälen. Bei weit zurückgestellten Vordersitzen kommt man ohne aufwendiges Verschieben der Sitze kaum noch in den Fond.

⊕ Das Fahrzeug kann mit einer praktischen Fernbedienung geöffnet und geschlossen werden, auch die Fenster lassen sich damit schließen. Bei zweimaligem Betätigen der Fernbedienung wird die Diebstahlsicherung des Fahrzeugs erhöht, da sich dann das Fahrzeug von innen nicht mehr öffnen lässt. Das aufpreispflichtige 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 Fahrzeug muss nur am Türgriff gezogen werden (im Testwagen aber nicht verbaut). 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 schwach ausgelegt, sie können die vorderen Türen an Steigungen kaum offen halten. Man kann sich aus dem Fahrzeug aussperren, wenn bei geöffneter Heckklappe das Fahrzeug verriegelt wird und mit im Kofferraum liegendem Schlüssel die Heckklappe geschlossen wird.

2,2

Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 360 l ist der Kofferraum relativ groß. Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen erhöht sich die Kapazität auf 760 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Damit fasst das Fahrzeug laut ADAC-Messung bei geklappten Sitzen 15 l mehr als die normalen Modelle. Das Mehrvolumen kann durch die viel schmalere Rücksitzlehnen der Vordersitze hervorgerufen werden.



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

2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante (67 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 für Personen über 1,80 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. Die Beleuchtung des Kofferraums ist schwach.

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Beim Zurückklappen können jedoch die Gurte eingeklemmt werden. Das Klappen gestaltet sich beim Dreitürer deutlich schwieriger als beim Fünftürer, da man aufgrund der fehlenden Türen schlecht an die Entriegelungsgriffe der Lehne kommt.

- Es gibt keine Ablagefächer im Kofferraum.

2,0 INNENRAUM

2,1 Bedienung

+ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und ist optimal angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Die Pedale sind gut angeordnet, 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. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen sind Anzeigen vorhanden. In der Mitte des Armaturenbretts gibt es Zusatzanzeigen für Öldruck, Öltemperatur und Ladedruck des Turboladers. 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.



Eine weitgehend funktionelle Bedienung und gute Verarbeitungsqualität kennzeichnen den Innenraum des Focus. Lediglich die Bedienung der Heizungs- und Klimaregelung gibt Anlass zur Kritik.

– 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.

1,3 Raumangebot vorne*

+ Die sehr große Kopffreiheit und Innenbreite auf den Vorderplätzen sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,95 m Größe zurückschieben.

3,1 Raumangebot hinten*

Der RS ist nur als Viersitzer lieferbar. Bis zu knapp 1,90 m große Mitfahrer haben hinten noch genügend Knie- und Kopffreiheit (Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt). Die Innenbreite hinten ist groß, trotzdem fühlt man sich etwas beengt.

2,3 KOMFORT

2,5 Federung

+ Das Sportfahrwerk des Focus RS ist sehr straff abgestimmt, dadurch sind so gut wie keine Seitenneigung oder Nickbewegungen vorhanden. Bei schneller Kurvenfahrt liegt das Fahrzeug extrem gut auf der Straße. Höhere Geschwindigkeiten (z.B. bei Autobahnfahrt) bereiten dem Fahrwerk wenig Probleme, lange Bodenwellen werden gut abgefedert.

– Die straffe Abstimmung sorgt aber im Alltagsbetrieb für wenig Komfort. Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse werden kaum gefiltert bis zu den Insassen durchgereicht. Bei niedrigen Geschwindigkeiten ist auch eine Stuckerneigung vorhanden.

1,8 Sitze

Die Recaro-Schalensitze sind zwar in einem geringen Bereich in der Höhe und Neigung einstellbar, um diese einzustellen benötigt man aber Werkzeug, um den Sitz an der Sitzkonsole aufwendig umzubauen.

+ Die dünn gepolsterten Sitze bieten ausgezeichneten Seitenhalt und dem Rücken feste Unterstützung. Trotz ihrer Härte wirken sie nicht unbequem, dadurch können auch längere Strecken ohne Rückenschmerzen bewältigt werden. Auch hinten hat Recaro Hand angelegt. Die zwei Rücksitze sind leicht ausgeformt und bieten ebenfalls guten Seitenhalt. Die angenehme Sitzflächenneigung sorgt für eine feste Oberschenkelauflage.



Trotz einer nur dünnen Polsterauflage sind die Sportsitze überraschend bequem und geben einen hervorragenden Seitenhalt.

3,4 Innengeräusch

Der Motor verwöhnt die Insassen mit typischem Fünfzylinder-Sound, ein Genuss, dem Röcheln und Fauchen des Turbos zu lauschen. Ein spezielles Resonanzrohr sorgt für noch ungefilterten Klang im Innenraum. Die Geräuschpegel leidet aber deutlich darunter. Im Innenraum ist es speziell beim Beschleunigen sehr laut.

2,2 Klimatisierung

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

⊕ Die Abwärme des großen Motors erwärmt den Innenraum in kurzer Zeit auf angenehme Temperaturen. Auch die maximale Heizleistung ist gut. Die Temperatur der serienmäßigen Klimaautomatik lässt sich fahrer- und beifahrerseitig unabhängig einstellen.

⊖ Die Warmluft oben-unten lässt sich nur grob regulieren. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht öffnen.

1,5 MOTOR/ANTRIEB

0,6 Fahrleistungen*

⊕ Der Fünf-Zylinder-Turbomotor mit 2,5 l Hubraum ist schon aus dem Ford Focus ST bekannt. Im RS leistet dieser dank höherem Ladedruck (1,6 bar) brachiale 305 PS. Trotz Traktionsproblemen des Frontantrieb erreicht das Fahrzeug beim Sprint vom Stand bis 100 km/h einen sehr guten Wert - nur 5,9 Sekunden benötigt das Fahrzeug laut Herstellerangabe. Egal in welchem Gang man unterwegs ist, die Beschleunigung des Fahrzeugs ist dank des über einen großen Drehzahlbereich anstehenden maximalen Drehmoments von 440 Nm (bei 2300 - 4500 U/min) enorm durchzugsstark.

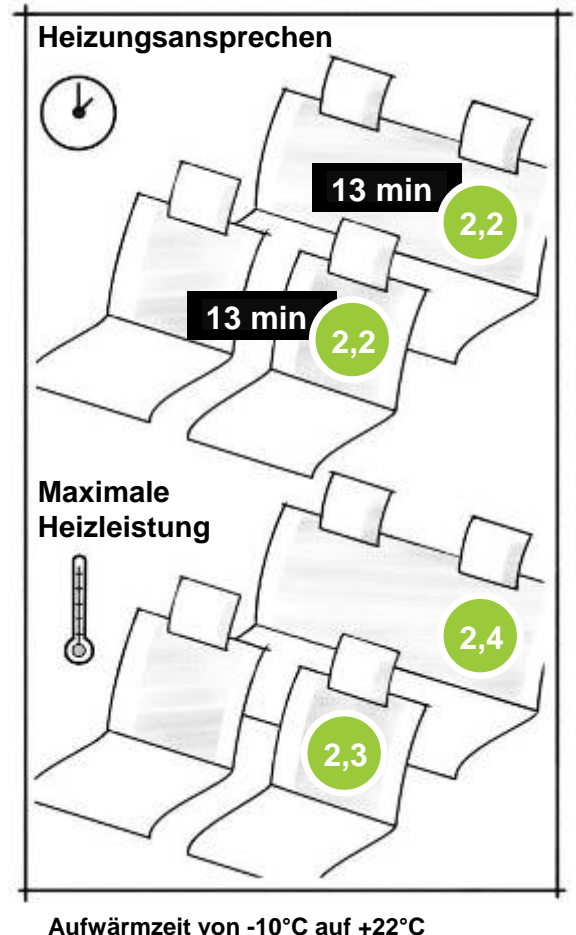
2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Fünfzylinders ist gut. Störende Vibrationen oder Brummgeräusche sind in keinem Drehzahlbereich besonders ausgeprägt.

1,4 Schaltung

⊕ Die Vorwärtsgänge lassen sich sehr leicht und äußerst präzise schalten. Die Schaltwege sind sehr kurz.

⊖ Der Rückwärtsgang hakt gelegentlich, bei schnellem Einlegen.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,9

Getriebeabstufung

Für den sportlichen Einsatz des Fahrzeugs sind die sehr kurzen Gangabstufungen durchaus sinnvoll. Im Alltagsbetrieb sind die Abstufungen aber zu kurz, da gerade beim Beschleunigen aus dem Stand sehr oft geschaltet werden muss, um zumindest einigermaßen sparsam vorwärts zu kommen. Der sehr drehmomentstarke Motor würde mit einer größeren Spreizung problemlos zurecht kommen, ohne dass der Fahrspaß darunter leiden würde. Durch eine bessere Spreizung könnte auch der sechste Gang länger übersetzt werden, was vor allem bei Autobahnfahrten zur Verbrauchssenkung von Vorteil wäre.

1,8

FAHREIGENSCHAFTEN

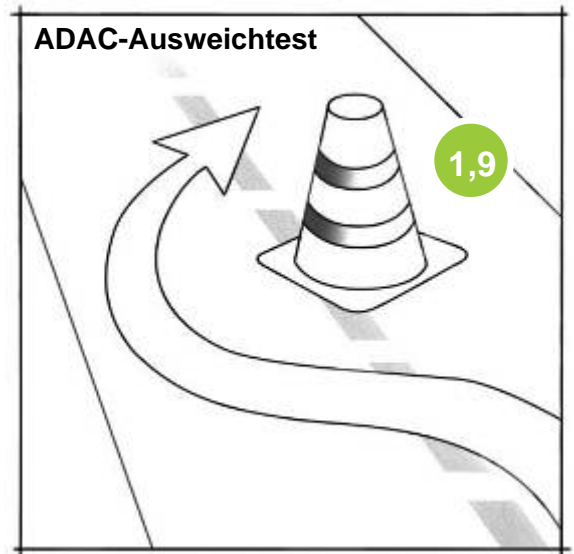
1,9

Fahrstabilität

Das sehr direkte Lenkverhalten, die breiten Reifen und das harte Fahrwerk lassen den Focus RS bei Fahrbahnverwerfungen sehr nervös wirken. Es sind oft leichte Lenkkorrekturen nötig.

⊕ Bei einem plötzlichen Lenkimpuls reagiert das Fahrzeug sehr spontan und gutmütig. Den ADAC-Ausweichtest meistert der RS deutlich besser als seine zivilen Brüder. Das Fahrzeug lenkt sehr direkt ein und folgt mit leicht nachdrängendem Heck den Lenkbefehlen. Das ESP greift hier recht früh und effizient ein, dadurch lässt sich der Focus RS sicher fahren. Dank des serienmäßigen Sperrdifferentials wird das enorme Drehmoment von bis zu 440 Nm immer an das Vorderrad mit der besten Traktion geleitet. Dadurch ergibt sich für einen Fronttriebler mit dieser Leistung eine erstaunlich gute Traktion, auch bei starkem Beschleunigen aus dem Stand. Nur bei Nässe stößt das Gripniveau der Antriebsachse an ihre Grenzen, die elektronische Traktionskontrolle greift hier aber ein.

ADAC-Ausweichtest



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.

1,3

Kurvenverhalten

⊕ Die Straßenlage des RS ist ausgezeichnet und erlaubt enorme Kurvengeschwindigkeiten. Im Grenzbereich überschießt der Fronttriebler gutmütig und ist auch für ungeübte Fahrer einfach beherrschbar. Bei plötzlichem Gas wegnehmen in der Kurve dreht sich das Heck ein, was für eine sehr hohe Agilität sorgt, aber auch nicht ganz untückisch ist. Das ESP greift hier rechtzeitig ein und unterstützt den Fahrer durch gezielte Bremsingriffe.

2,4

Lenkung*

Die besondere Vorderachskonstruktion "RevoKnuckle" soll störende Antriebseinflüsse in der Lenkung beseitigen, allerdings können die Antriebskräfte nicht komplett von der Lenkung fern gehalten werden. Bei starkem Beschleunigen zieht das Fahrzeug kräftig zur Seite, das Lenkrad muss ständig mit beiden Händen festgeklammert werden, entspanntes Fahren ist so kaum möglich.

⊕ Die sehr direkt ausgelegte Lenkung spricht spontan an und vermittelt einen exzellenten Fahrbahnkontakt. Das Lenkgefühl ist gut, fühlt sich aber leicht synthetisch an. Beim Rangieren gefällt der geringe Kraftaufwand und die Direktheit - nur zwei Umdrehungen sind von Anschlag zu Anschlag notwendig.

⊖ Der quer eingebaute Fünfzylinder und die besondere Vorderachskonstruktion benötigen Platz. Kein Wunder dass der Wendekreis ungünstige 13 m beträgt.

1,7

Bremse

⊕ Der Bremsweg aus 100 km/h bis zum Stillstand fällt mit 36 m (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienbereifung) kurz aus. Dank der üppig dimensionierten vorderen Brems Scheiben mit 336 mm zeigt sich die Bremse äußerst standfest und lässt auch bei stärkster Beanspruchung nicht nach. Die Bremse spricht sehr spontan an, die Dosierbarkeit könnte aber ein Tick besser sein, dass weiche Pedalgefühl passt nicht zu einem knallharten Sportwagen.

2,2

SICHERHEIT

2,5

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. Die serienmäßigen Xenonscheinwerfer leuchten die Fahrbahn optimal aus, Kurvenlicht ist allerdings 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.

1,8

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 der normale Focus fünf Sterne beim EuroNCAP-Crashtest. Das Ergebnis sollte auch beim RS gleich gut ausfallen. 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 in die Sitzlehnen integrierten Kopfstützen der vorderen Recarositze reichen für ca. 1,85 m große Personen, bei optimal knappem Abstand zum Kopf. Hinten sind sie deutlich niedriger und reichen nur für kleine Personen bis 1,65 m. 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.

2,3

Kindersicherheit

+ Die EuroNCAP-Crashtests beim normalen Focus 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. Die beiden hinteren Sitzplätze eignen sich recht gut zum Befestigen von Kindersitzen, nur bei Babyschalen mit großem Gurtlängenbedarf können die Gurte zu kurz sein.

- 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

Die Crashtests mit einem normalen Focus sollten auf den RS übertragbar sein. 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.

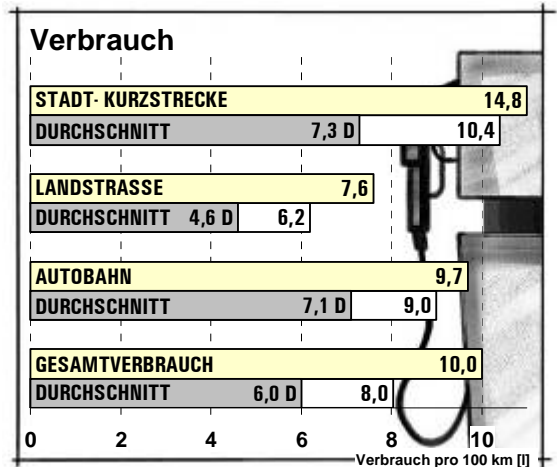
3,4 UMWELT/ECOTEST

5,4 Verbrauch/CO₂*

– Mit einem Durchschnittsverbrauch von 10,0 l/100km kann der RS erwartungsgemäß beim ADAC-EcoTest nicht überzeugen. Der ermittelte CO₂-Ausstoß von 232 g/km sorgt für einen mageren Punkt in diesem Kapitel. In der Stadt sind 14,8 l, auf der Landstraße 7,6 l und auf der Autobahn 9,7 l pro 100 km.

1,3 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind dagegen sehr gering. Es werden 47 Punkte eingefahren. Dadurch erreicht das Fahrzeug trotz der mageren Ausbeute im Kapitel CO₂ noch 48 Punkte. Für mehr als zwei Sterne beim ADAC-EcoTest reicht es aber trotzdem nicht.



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

5,5 WIRTSCHAFTLICHKEIT

5,5 Betriebskosten*

– Die Kraftstoffkosten fallen aufgrund des sehr hohen Verbrauchs sehr teuer aus.

5,5 Werkstatt- / Reifenkosten*

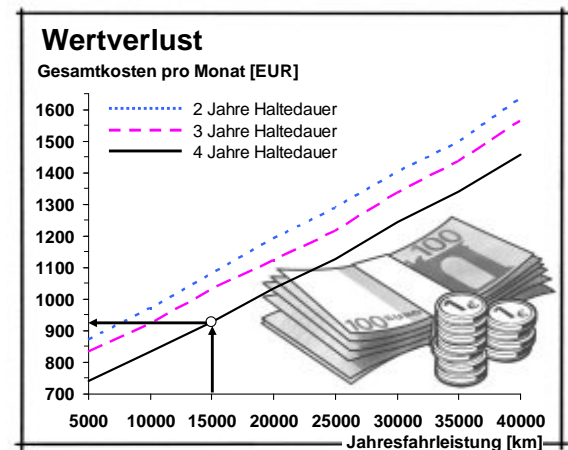
Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleine Inspektion - alle 60.000 km oder alle drei Jahre eine große Inspektion fällig. Der 2,5 Liter-Fünfcylinder besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km gewechselt werden muss.

+ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Kurze Inspektionsintervalle, erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen und der enorm teure Reifenersatz machen den Focus RS zu einem teuren Vergnügen.

5,5 Wertstabilität*

– Der Ford Focus RS wird voraussichtlich innerhalb des Berechnungszeitraumes von vier Jahren eine sehr schlechte Wertstabilität aufweisen. Der hohe CO₂-Ausstoß ist nicht mehr zeitgemäß.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 928 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

5,5

Kosten für Anschaffung*

– Für die gebotene Performance geht der Preis von 33.900 Euro in Ordnung. Angesichts der Fahrzeugklasse fällt die Bewertung für die Anschaffungskosten aber sehr schlecht aus.

5,5

Fixkosten*

– Sehr hohe Steuern aufgrund des CO₂-Ausstoßes und durchweg ungünstige Typenklasseneinstufungen sorgen auch hier für ein sehr schlechtes Ergebnis.

5,5

Monatliche Gesamtkosten*

– Die monatlichen Gesamtkosten fallen enorm aus. Das Fahrzeug ist nichts für den schmalen Geldbeutel.

DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.4	1.6	1.6 Ti-VCT	1.8	2.0	ST	RS
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	4/1798	4/1999	5/2522	5/2522
Leistung [kW(PS)]	59(80)	74(100)	85(115)	92(125)	107(145)	166(225)	224(305)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	124/3500	150/4000	155/4150	165/4000	185/4500	320/1600	440/2300
0-100 km/h[s]	14,1	11,9	10,8	10,3	9,2	6,8	5,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	164	180	190	198	206	241	263
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	7,2 S	7,3 S	7,2 S	7,6 S	7,7 S	9,8 S	10,0 S
CO ₂ [g/km]	157	159	157	167	169	224	225
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/17/16	16/17/16	16/18/16	16/18/16	13/18/17	17/23/25	19/27/25
Steuer pro Jahr [Euro]	102	110	106	130	138	260	262
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	459	470	499	517	543	736	928
Preis [Euro]	15.500	16.350	18.750	19.250	20.000	26.000	34.900

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

5-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro4
Hubraum	2522 ccm
Leistung	224 kW (305 PS)
bei	6500 U/min
Maximales Drehmoment	440 Nm
bei	2300 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	235/35R19ZR
Reifengröße (Testwagen)	235/35R19Y
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	13/12,5 m
Höchstgeschwindigkeit	263 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	2,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	35,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	10,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	14,8/ 7,6/ 9,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	225g/km/ 232g/km
Innengeräusch 130km/h	72dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4402/1842/1497 mm
Leergewicht/Zuladung	1485 kg/375 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	360 l/760 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	62 l
Reichweite	620 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	400 Euro°
Reifendruckkontrolle	50 Euro°
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch hinten	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne	Serie
Frontscheibe beheizbar (inkl. Waschdüsen)	210 Euro°
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Keyless Entry (Startfunktion: Serie)	460 Euro
Klimaautomatik	Serie
Navigationssystem	ab 750 Euro°
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Schalensitze	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic (Indianapolis-Blau)	480 Euro°
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	171 Euro
Monatliche Werkstattkosten	146 Euro
Monatliche Fixkosten	123 Euro
Monatlicher Wertverlust	487 Euro
Monatliche Gesamtkosten	927 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/27/25
Grundpreis	34.900 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 RS

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,3

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit * Werte Klassenbezogen

ADAC autotest