



Ford Focus 2.0 TDCi Titanium (DPF)

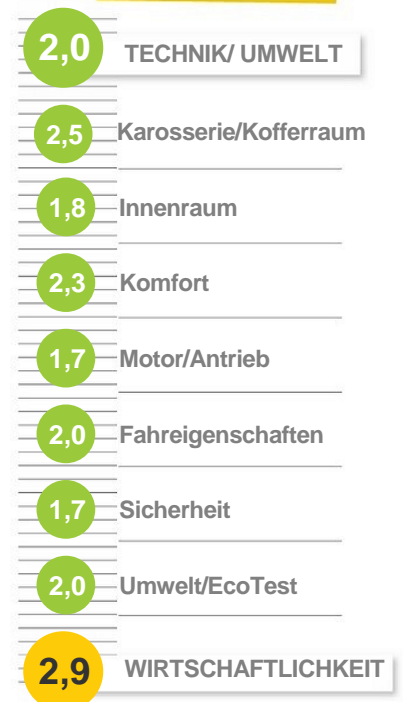
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Ford schickt einen neu entwickelten Focus ins Rennen um die Krone in der Golf-Klasse. Als erster in seiner Klasse enthält er zahlreiche Assistenz-Systeme, die die aktive Sicherheit erhöhen sollen: Dabei sind ein ACC-Tempomat mit Kollisionswarnung, ein Spurhalte- und Spurverlassens- sowie ein Spurwechsel-Assistent. Zudem gibt es das Active City Stop, das bei Geschwindigkeiten bis 15 km/h Kollisionen vermeiden kann und bis 30 km/h das Aufpralltempo verringert. Das ganze Paket an Systemen kostet zwar Aufpreis, der fällt aber moderat aus. Auch sonst hat der neue Focus viel zu bieten: im Innenraum finden selbst große Personen gut Platz, wengleich das wuchtige Armaturenbrett einen anderen Eindruck vermittelt. Das Fahrwerk ist sicher und eher sportlich orientiert abgestimmt und der Motor zeigt sich (stets nach einer Gedenksekunde) kräftig und angemessen sparsam. Ford ist damit ein großer Wurf gelungen, im Preis schlägt sich das aber auch nieder: bei 26.100 Euro geht's für die Test-Variante los. **Karosserievarianten:** Vier- und Fünftürer. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- +** aktuelle aktive Sicherheitssysteme lieferbar, gute Verarbeitung, angemessenes Platzangebot, kräftiger Motor, günstiger Verbrauch
- Turboloch bei niedrigen Drehzahlen, mäßige Rundumsicht



ADAC-URTEIL



2,5

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,3

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 gearbeitet. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen passgenau und fühlen sich insgesamt hochwertig an. Aluapplikationen und farblich abgestimmte Dekor-Elemente lassen den Innenraum sportlich wirken. Auf dem Dach sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 595 kg. Einen Tankdeckel gibt es nicht mehr, wodurch der Tankvorgang schnell erledigt ist und die Hände sauber bleiben. Die Klappe im Tankstutzen verfügt über einen raffinierten Fehlbetankungsschutz. Damit wird ausgeschlossen, dass versehentlich Benzin anstatt Diesel getankt wird. Da die Klappe im Tankstutzen sehr kräftig zurückdrückt, ist die Handhabung nicht optimal. Der Motorraum ist von unten gegen eindringenden Schmutz geschützt, der restliche Fahrzeugunterboden dagegen kaum aerodynamisch optimiert. Die Türschweller sind zwar nur zufriedenstellend gegen Verschmutzung geschützt, Einstiegsleisten in Alu-Optik bewahren den Lack aber vor Kratzern.

⊖ Die Karosserieseiten müssen ohne Stoßschutzleisten auskommen, die Stoßfänger sind ebenso weitgehend lackiert. Die hintere Schürze ist zweigeteilt und im unteren Bereich unlackiert, das macht Reparaturen etwas günstiger. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reparaturset zur Verfügung, welches sich schon bei kleinen Reifenschäden als wirkungslos zeigen kann. Ein Wagenheber und Bordwerkzeug sind nur mit dem aufpreispflichtigen Not- oder Reserverad an Bord.

2,5

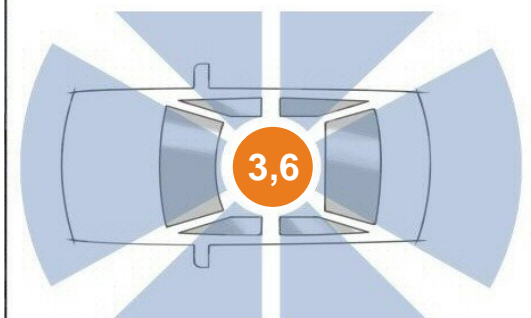
Sicht

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 C-Säulen die Sicht, das ist besonders beim Abbiegen hinderlich. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil sich die drei Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenützung weit versenken lassen. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, beide verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Focus nur zufriedenstellend bis ausreichend ab, besonders die breiten B- und C-Säulen stören die Sicht nach draußen.

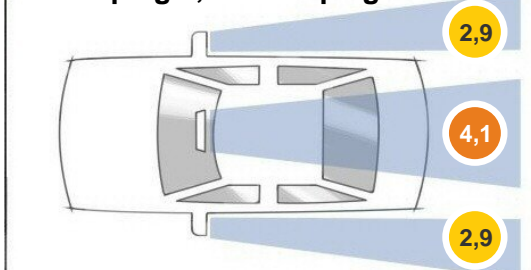


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

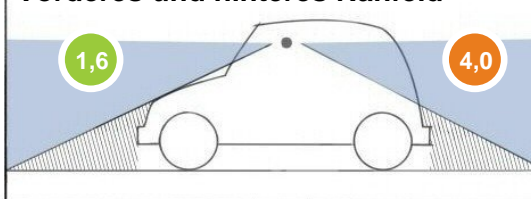
Rundumsicht



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.

⊕ In der Optionsliste ist ein Einparkassistent mit Parksensoren vorne und hinten aufgeführt, der das Lenkrad selbständig bewegen kann, der Fahrer muss beim Einparken nur Gas geben und bremsen. Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht sind gegen Aufpreis zu haben. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung werden die hellen Xenonscheinwerfer empfohlen. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Scheibenwischer vorne bewegen sich von unten zu den A-Säulen, typisch bei Vans - damit kann der neue Focus einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen. Das Tagfahrlicht sorgt dafür, dass der Focus auch tagsüber von anderen Verkehrsteilnehmern gut gesehen wird, ohne mit voller Beleuchtung herumfahren zu müssen.

⊖ Die zahlreichen Kameras und Sensoren für die Assistenz-Systeme ragen oben in der Mitte der Frontscheibe recht weit nach unten und schränken die Sicht zusätzlich ein; besonders beim Warten an der Ampel kann das störend sein, wenn man um die Verkleidung herum schauen muss.

2,8

Ein-/Ausstieg

Vorne wie hinten klappt das Einsteigen recht gut, die Schweller sind angenehm niedrig und die Sitze in zufriedenstellender Höhe über der Straße. Negativ fällt der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante auf. Die Zentralverriegelung lässt sich über eine praktische Fernbedienung steuern, die Tasten sind groß und verwechslungssicher. Die Türbremsen könnten etwas kräftiger ausgelegt sein, um die Türen an Steigungen besser halten zu können. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel. Die Umfeldbeleuchtung erhellt nachts das Auto und leuchtet einem den Weg.

⊖ Man kann sich leicht versehentlich aussperren, weil nur bei offener Fahrertür eine Verriegelung unterbunden wird. Vorne sollte man beim Einsteigen unbedingt auf das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett achten, um sich daran nicht das Knie zu stoßen.

2,4

Kofferraum-Volumen*

⊕ Mit 345 l ist der Kofferraum im Standardfall nur durchschnittlich groß. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 710 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Der Kofferraum lässt sich über einen Teilbereich auch bis zum Dach hoch beladen.



Der Kofferraum fällt mit 345 l Volumen geringfügig kleiner aus als beim Vorgängermodell (360 l).

2,4

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante (72 cm) und der inneren Bordwand (20 cm, ohne aufpreispflichtiges Reserverad) sind nicht optimal, um schweres Gepäck ein- und auszuladen.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe schwingt über 1,90 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Das Format ist praktisch, das Gepäckabteil lässt sich gut nutzen. Zwei Lampen leuchten bei Dunkelheit den Kofferraum gut und hell genug aus.

⊖ Mit dem Vorklappen der Rückbank entsteht eine störende Stufe am Boden.

2,5 Kofferraum-Variabilität

- + Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Etwas umständlich ist das separate Hochklappen der Rücksitzflächen. Für Kleinigkeiten im Kofferraum stehen je zwei Haken links und rechts, ein Gummiband rechts, Klettverschlüsse links und Fächer unter Kofferraummatte (schlecht zugänglich) zur Verfügung.
- Beim Zurückklappen der Lehnen muss man darauf achten, nicht die Gurte einzuklemmen und zu beschädigen. Die Verzurrösen sind sehr schlecht gestaltet: aufgeschweißte Metallstücke an der Karosserie, zugänglich über Löcher in der Kofferraummatte, stellen wohl die billigste Lösung dar, um die gesetzlichen Vorgaben zu erfüllen.

1,8 INNENRAUM

1,5 Bedienung

- + Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und ist günstig angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Durch das schlüssellose Startsystem kann der Motor ohne Einstecken des Zündschlüssel gestartet werden, der Startknopf liegt etwas versteckt und ist nur seitlich zugänglich. 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 gewöhnungsbedürftig. Alle Schalter sind vorbildlich beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion und blinkt dann dreimal. Ein Bordcomputer zum Abrufen des Durchschnittsverbrauchs und der Restreichweite ist serienmäßig an Bord. Die Radiobedienung funktioniert ordentlich, eine gewisse Einlernzeit sollte man aber einkalkulieren. Die Bedienung kann auch über die Lenkradtasten erfolgen. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang mit kräftigen Bässen. Das Handschuhfach ist ziemlich tief, aber flach, die Beleuchtung funktioniert auch ohne Zündung. Insgesamt ist die Ergonomie zufriedenstellend, manche Funktionen wie das Radio und die Bordcomputer-Steuerung erfordern aber einen gewissen Gewöhnungsaufwand.
- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg liegen. Das Lenkrad ist mit Tasten in mehreren Ebenen überfrachtet.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität des neuen Ford Focus sind recht ordentlich.

1,4 Raumangebot vorne*

- + Die sehr große Kopffreiheit und Innenbreite auf den Vorderplätzen sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis fast zwei Meter Größe zurückschieben.

2,8 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Leute bis 1,87 m Größe sitzen. Die Innenbreite geht in Ordnung, ist für drei Erwachsene nebeneinander aber etwas zu eng. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm (bei bis zu zwei Personen).



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,87 m ausreichend Platz vor.

2,3 KOMFORT

2,2 Federung

⊕ Federung und Dämpfung sind weitgehend ausgewogen abgestimmt, mit straffer Tendenz. Lange Bodenwellen bringen den Focus nicht aus der Ruhe, kurzweilige Fahrbahn kommt dagegen deutlich zu den Insassen durch, ebenso Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel. Stuckern tritt wenig auf. Beim Beschleunigen und Bremsen fallen Nickbewegungen kaum auf, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist sehr gering. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten kaum.

2,4 Sitze

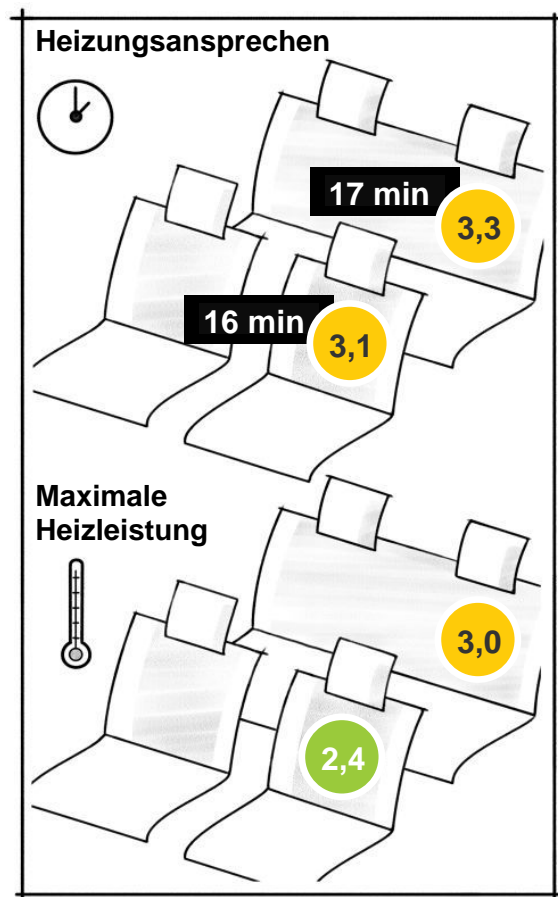
⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen u.a. über eine Höheneinstellung, damit können sie unterschiedlichen Personengrößen gut angepasst werden. Die Konturen der Lehnen und Flächen sind ordentlich, der Seitenhalt damit gut. Die Sitze sind ausgewogen gefedert. Die Lehnen der Vordersitze könnten für große Personen eine Idee höher sein. Fahrer- und Beifahrersitz verfügen über eine in Höhe und Intensität einstellbare Lordosenstütze. Auf der Rückbank ist die Lehnenhöhe gut, die Konturierung der Lehnen und Sitzflächen geht in Ordnung. Weniger gefällt die Polsterung, die in der Sitzmitte härter ausfällt als an den Seiten, so dass man das Gefühl hat, auf einem "Hocker" zu sitzen. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, große Leute haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

1,8 Innengeräusch

⊕ Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum ist niedrig. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereich in Grenzen. Der Motor ist nur bei niedrigen Geschwindigkeiten zu hören und ansonsten sehr gut gekapselt.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne recht ordentlich an und zeigt eine gute Heizwirkung.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Hinten sind Ansprechen und Wirkung der Heizung etwas schlechter.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können ihre Wunschtemperaturen separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung für oben, Mitte und unten kann individuell erfolgen. Optional gibt es eine Frontscheibenheizung mit feinen Drähten im Glas - das ist im Winter sehr praktisch, führt aber teilweise zu störenden Lichtreflektionen. Hier sollte man sich individuell ein Bild machen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der kräftige Dieselmotor sorgt für gute Beschleunigungswerte, auch wenn die lange Getriebeübersetzung etwas auf sein Temperament drückt. Schaltfaules Fahren ist problemlos möglich, die guten Elastizitätswerte belegen das. Dreht man die Gänge aus, sind Überholmanöver im Handumdrehen erledigt. Nervig ist die deutliche Anfahrtschwäche des Motors unter 1.500 U/min. Allgemein spricht der Turbodiesel auf Gasbefehle besonders unter 2.000 U/min. verzögert an.

2,0 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Common-Rail-Diesels ist gut, für einen Vierzylinder-Selbstzünder bei mittleren Drehzahlen sogar vorbildlich. Es dringen kaum Vibrationen in den Innenraum, nur bei niedrigen Drehzahlen in den hohen Gängen spürt der Fahrer das Arbeitsprinzip des Motors im Lenkrad. Brummen oder Dröhnen behält das Aggregat weitgehend für sich - die Insassen freut's.

1,6 Schaltung

⊕ Die Gänge des Sechsgang-Getriebes sind präzise geführt und lassen sich leicht wechseln. Auch schnelles Schalten klappt einwandfrei. Die Schaltwege hat Ford dabei angenehm kurz gewählt. Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt meist problemlos und ohne kratzende Geräusche.

1,5 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Die Sprünge zwischen den einzelnen Stufen sind nicht zu groß. Die sehr lange Gesamtübersetzung hat aber auch zur Folge, dass man öfter schalten muss, um den jeweils passenden Kompromiss zwischen niedrigen Drehzahlen und gewünschter Beschleunigung zu finden.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

1,8 Fahrstabilität

⊕ Der neue Focus zeigt einwandfreie und spontane Reaktionen auf Lenkimpulse, selbst bei hohen Geschwindigkeiten.

Von Längsrinnen oder Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind lässt er sich nicht aus der Spur bringen. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle ein und bremst durchdrehende Antriebsräder. Torque Vectoring Control verbessert die Fahrzeugstabilität beim Beschleunigen in Kurven. Beim ADAC Ausweichtest macht der neue Focus ein gutes Bild, er reagiert gut auf Lenkbefehle, untersteuert im Grenzbereich und wird vom ESP im Lastwechsel unter Kontrolle gehalten. Damit kann man ungefährdet den Ausweichparcour durchfahren. Es besteht keine Schleudertendenz.

1,7 Kurvenverhalten

⊕ In Kurven untersteuert der Wagen leicht - ein Verhalten, das weniger geübten Fahrern entgegen kommt. Auch bei voll beladen zeigt das Fahrzeug keine Tücken. Lastwechselreaktionen sind nur gering vorhanden. Sportlich orientierte Fahrer wird die leichte Gierneigung im Grenzbereich freuen.

2,3 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, selbst bei hohem Tempo. Sie ist zielgenau und vermittelt viel Gefühl für die Fahrbahn. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand angemessen, dank recht direkter Auslegung fällt nicht zu viel Kurbelarbeit an.

⊖ Der Wendekreis von 11,7 m ist recht groß.

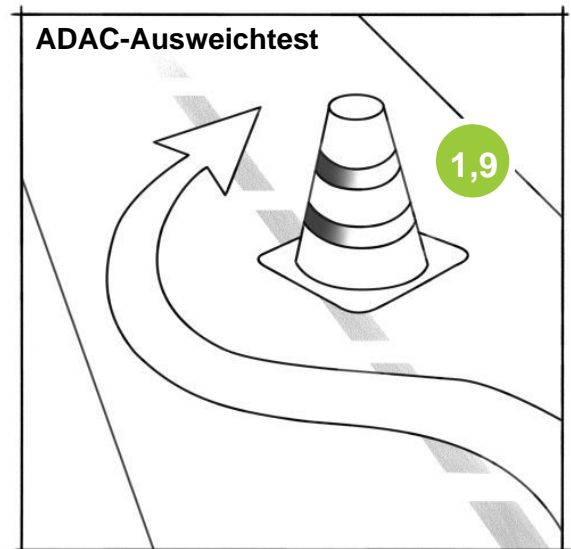
2,3 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind 37,5 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/50 R17). Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

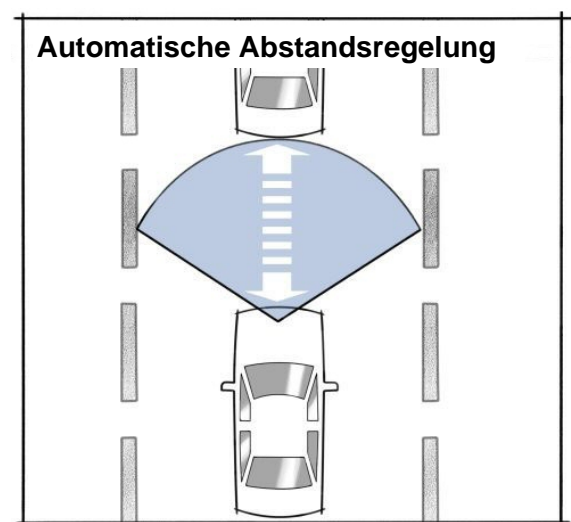
1,7 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem indirekt messendem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Das optionale Xenonlicht umfasst auch Abbiegelicht. Kurvenlicht gibt's leider nicht - hier ist Ford nicht mehr auf der Höhe der Zeit.



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.



Mit Radarsensoren erkennt das System vorausfahrende Autos und reguliert bei aktivem Tempomat durch Gasgeben und -wegnehmen den Abstand zum Vordermann. Neuere Systeme regeln bis Stillstand (etwa im Stop-and-go-Verkehr) und warnen akustisch, optisch sowie mit leichtem Bremseneingriff vor Kollisionen.

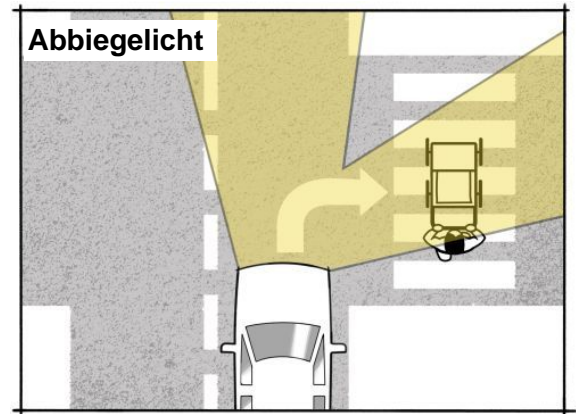
Ganz anders sieht es bei den Assistenz-Systemen aus, von denen es die meisten in der unteren Mittelklasse bisher nicht gibt. So können gegen Aufpreis ein ACC-System mit Kollisionswarnung, ein City-Notbremssystem (bis 30 km/h aktiv), ein Spurwechsel-Assistent und ein Spurhalte-Assistent (mit Lenkeingriff oder mit Lenkrad-Vibration, wählbar) geordert werden. Sicherlich ist es besser, die Systeme zu haben, als wenn sie nicht eingebaut wären - an der Feinabstimmung sollte Ford aber noch feilen. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei gedrücktem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückstrahler warnen bei geöffneten Vordertüren.

1,4 Passive Sicherheit - Insassen

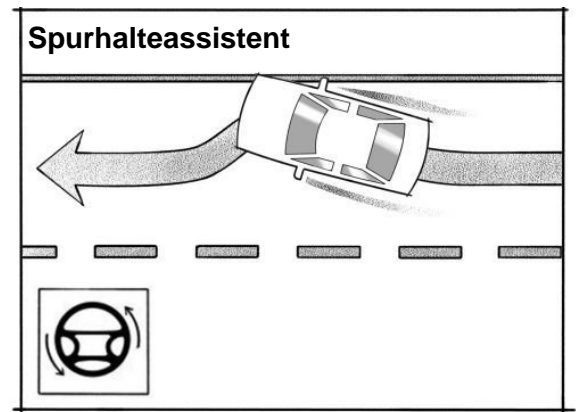
⊕ Der neue Ford Focus bietet Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags - das lässt ein sehr gutes Crashtestergebnis erwarten, Tests nach EuroNCAP-Norm gibt's noch nicht. Aber schon der Vorgänger erreichte alle fünf Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe 1,90 m sehr guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering. Hinten bieten die Kopfstützen nur für Menschen bis 1,70 m guten Schutz, aber auch hier ist der Abstand gering, wodurch sich das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall deutlich reduziert. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen leichter öffnen. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen. Eine Anzeige für den Anschnallstatus auf der Rückbank gibt's nur gegen Aufpreis - in das Family-Paket für 60 Euro sollte man investieren.

1,4 Kindersicherheit

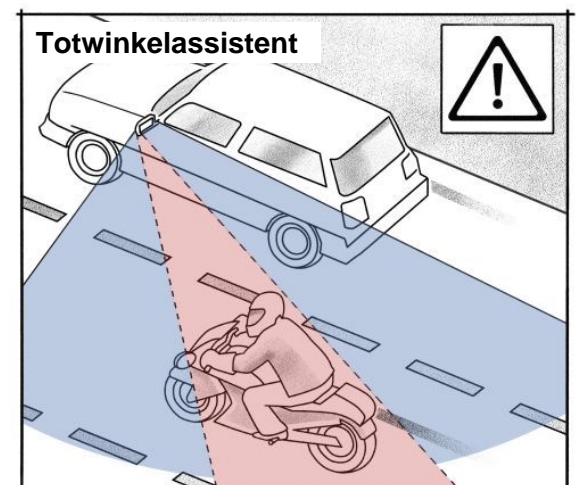
⊕ Crashtestergebnisse nach EuroNCAP-Norm sind noch nicht vorhanden. Auf der Rückbank können zwei Kindersitze nebeneinander installiert werden, für drei nebeneinander ist die Innenbreite zu knapp. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen können Kindersitze mit Isofix und Ankerhaken gut befestigt werden. Aber auch mit den Gurten klappt die sichere Unterbringung einwandfrei, weil die Gurte lang genug sind und die Gurtanlenkpunkte günstig gewählt wurden. Bei Bedarf kann der Beifahrerairbag per Schalter deaktiviert werden, dann kann man auch auf dem Beifahrersitz ein Kinderrückhaltesystem unterbringen. Die Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz.



Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.



Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.



Mit Hilfe von Radarsensoren wird das seitliche Umfeld überwacht. Beabsichtigt der Fahrer, die Fahrspur zu wechseln, während sich Fahrzeuge im toten Winkel befinden, erfolgt eine optische Warnung.

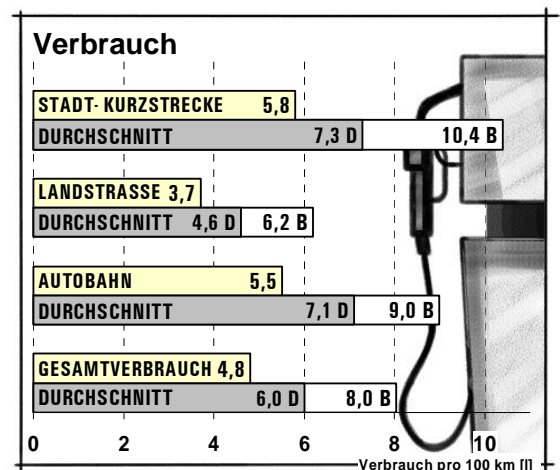
3,0 Fußgängerschutz

Ein Fußgänger-crash nach EuroNCAP-Norm wurde noch nicht durchgeführt. Es ist aufgrund der Konstruktion des Vorderbaus von einem zufriedenstellenden Ergebnis auszugehen, zudem es keine besonderen Schutzeinrichtungen gibt, andererseits die Zulassungsnormen aber auch keinen schlechten Fußgängerschutz mehr erlauben.

2,0 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂*

⊕ Der durchschnittliche Kraftstoffkonsum des Ford Focus 2.0 TDCi liegt bei 4,8 l Diesel alle 100 km. Damit verbunden ist ein CO₂-Ausstoß von 126 g pro Kilometer. Im EcoTest reicht dies für 36 Punkte. Innerorts verbraucht der Focus 5,8 l, außerorts 3,7 l und auf der Autobahn 5,5 l Diesel pro 100 km. Eine Start-Stopp-Automatik oder Batteriemanagement (Laden in Schubphasen des Motors) gibt es leider nicht.



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

1,6 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, auch die Stickstoffoxid-Werte halten sich in Grenzen. So kann der Kölner 44 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe erzielen. Zusammen mit den CO₂-Punkten bekommt der Focus respektable 80 Punkte im ADAC EcoTest und damit locker vier von fünf Sternen.

2,9 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,5 Betriebskosten*

⊕ Die Kosten für den Betrieb ergeben sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Verbrauch des Focus in dieser Variante recht niedrig liegt, kann er hier eine sehr gute Bewertung erzielen.

4,2 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 2.0-Liter-Dieselmotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 200.000 km oder nach 10 Jahren gewechselt werden muss.

⊕ Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

⊖ Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen, höhere Ausgaben für den Reifenersatz sowie teure Werkstattstundenpreise sorgen für die schlechte Benotung.

2,0 Wertstabilität*

⊕ Der Focus ist ganz neu auf dem Markt, das wirkt sich positiv auf die Restwertentwicklung aus. Zudem ist aktuelle Sicherheitstechnik lieferbar. An speziellen Spritsparmaßnahmen fehlt es dem Modell leider noch.

3,9 Kosten für Anschaffung*

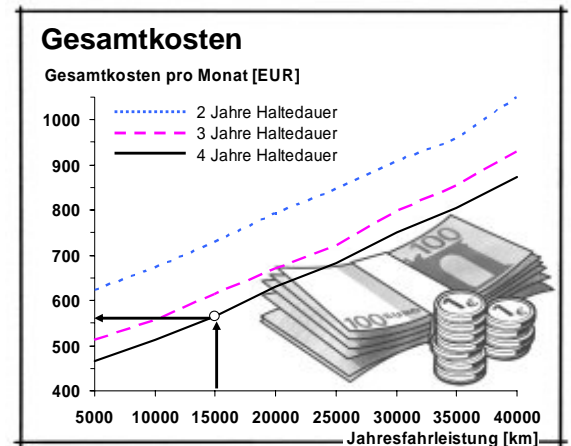
Bei einem Einstiegspreis von 26.100 Euro für die getestete Variante muss man eine Menge Geld locker machen. Jedoch ist die Ausstattung umfangreich, umfasst im Bereich Sicherheit alles Nötige und bietet so manche Komfort-Annehmlichkeit wie Klimautomatik. Die innovativen Sicherheitssysteme kosten aber Aufpreis, wenngleich sich die Paketpreise im günstigen Rahmen halten, verglichen damit, was andere Hersteller für solche Systeme verlangen.

4,4 Fixkosten*

⊖ Die KFZ-Steuer liegt bei 202 Euro im Jahr. Weit teurer kommt die Versicherung - der Grund: sowohl bei Haftpflicht als auch bei Teilkasko und Vollkasko ist der Focus mit dem 2.0-l-Diesel sehr ungünstig eingestuft, was zu hohen Tarifen führt.

2,7 Monatliche Gesamtkosten*

Betrachtet man die absoluten monatlichen Kosten für den Ford Focus 2.0 TDCi, dann kann er sich im vorderen Mittelfeld seiner Klasse einreihen. Günstig fallen die Kraftstoffkosten aus, hoch sind die Aufwendungen für den absoluten Wertverlust in Euro und Cent.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 564 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

DIE MOTORVARIANTEN (DIESEL)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	70(95)	85(115)	103(140)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	230/1500	270/1750	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	12,5	10,8	8,9	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	180	193	207	218
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	4,3 D	4,3 D	4,8 D	4,8 D
CO2 [g/km]	109	109	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/18/19	17/20/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	152	152	208	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	486	510	552	564
Preis [Euro]	19.600	22.100	23.350	26.100

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 Euro5
Hubraum	1997 ccm
Leistung	120 kW (163 PS)
bei	3750 U/min
Maximales Drehmoment	340 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	218 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,4 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	4,8 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	5,8/ 3,7/ 5,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	129g/km / 126g/km
Innengeräusch 130km/h	67dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4358/1823/1484 mm
Leergewicht/Zuladung	1455 kg/595 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	710 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	1250 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	105 Euro
Monatliche Werkstattkosten	60 Euro
Monatliche Fixkosten	90 Euro
Monatlicher Wertverlust	309 Euro
Monatliche Gesamtkosten	564 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/20/23
Grundpreis	26.100 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.



AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (Assistenz-Paket II)	1200 Euro ^o
Abbieglicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket II)	1200 Euro ^o
Parklenkassistent (Assistenz-Paket I)	650 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	945 Euro ^o
Automatikgetriebe	1750 Euro
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Assistenz-Paket II)	1200 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	860 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Frontscheibe beheizbar	350 Euro
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1750 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar)	670 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	785 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen