



Ford Focus 1.6 Ti-VCT Titanium

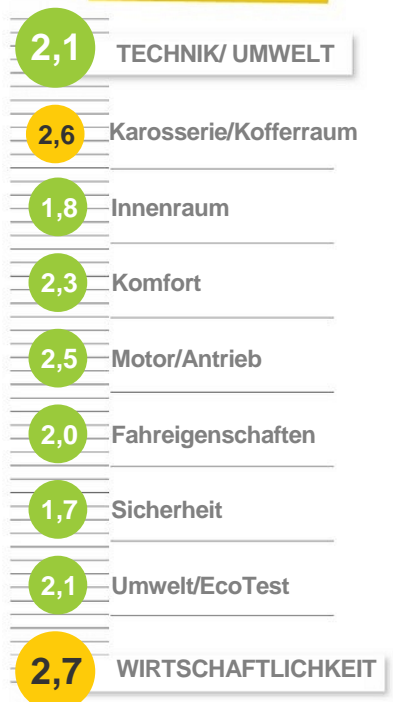
Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Ford schickt seinen neu entwickelten Focus ins Rennen um die Krone in der Golf-Klasse. Als erster seiner Klasse verfügt er über zahlreiche Assistenz-Systeme, die die aktive Sicherheit erhöhen. Neben einem Spurverlassens- und Spurwechsel-Assistent gibt es auch das Active City Stop, das bei Geschwindigkeiten bis 15 km/h Kollisionen vermeiden kann und bis 30 km/h das Aufpralltempo verringert. Die automatische Abstandregelung ACC ist leider bei dieser Motorvariante nicht lieferbar. 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. Der kleine Benzinmotor kann zwar nicht mit Durchzugskraft punkten, hält sich aber im Verbrauch zurück. Die getestete Variante ist ab 22.350 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C4, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

- + eine Vielzahl an aktiven Sicherheitssystemen lieferbar, gute Verarbeitung, angemessenes Platzangebot
- mäßige Rundumsicht, durchzugsschwacher Motor, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung möglich



ADAC-URTEIL



2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

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 515 kg. Einen Tankdeckel gibt es nicht mehr, wodurch der Tankvorgang schnell erledigt ist und die Hände sauber bleiben. 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

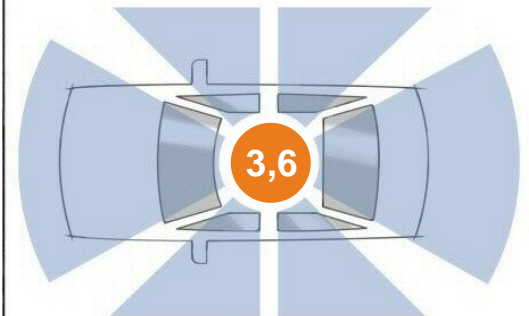
Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Beim Blick nach schräg hinten behindern die massiv gehaltenen C-Säulen die Sicht, das ist besonders beim Abbiegen hinderlich. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil sich die drei Rücksitz-Kopfstützen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

⊕ 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.

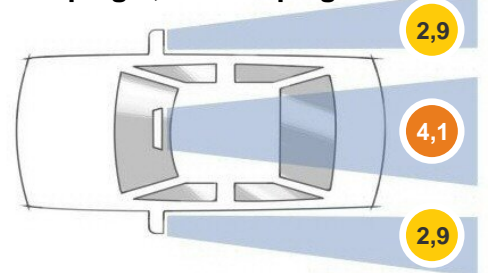


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

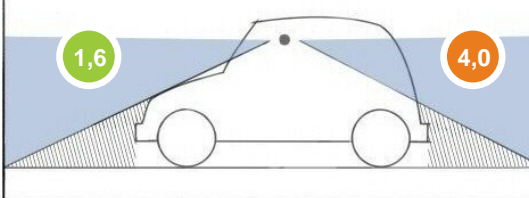
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



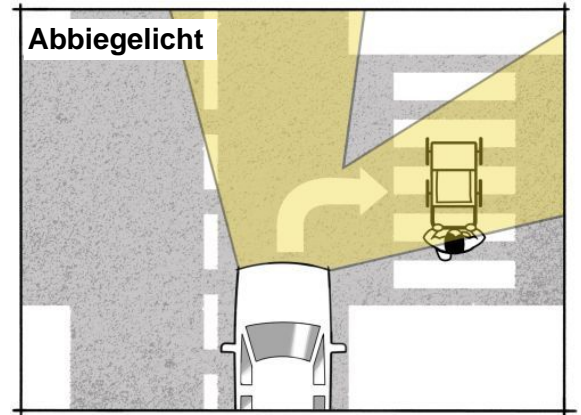
Vorderes und hinteres Nahfeld



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.

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, damit kann der Focus einen sehr großen Bereich seiner Scheibe trocken wischen. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord.

⊖ 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.



Abbiegelicht

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.

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 beladen.



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

2,5

Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Höhe der Ladekante (72 cm) und der inneren Bordwand (20 cm, ohne aufpreispflichtiges Reserverad) ist 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.

2,6 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

1,6 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 Zündschlüssels 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 in der Ausstattungsvariante Titanium serienmäßigen Sportsitze 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.

2,1 Innengeräusch

⊕ Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt auf niedrigem Niveau. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereich in Grenzen. Der Motor hält sich akustisch angenehm zurück, wird bei hohen Drehzahlen aber etwas lauter.

2,4 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne recht schnell an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Hinten sind Ansprechen und Wirkung der Heizung etwas schlechter.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können ihre Wunschttemperaturen 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 Lichtreflexionen. Hier sollte man sich individuell ein Bild machen.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,9 Fahrleistungen*

Der 125 PS Saugmotor sorgt für akzeptable Fahrleistungen. Wird der Motor weit ausgedreht, können Überholvorgänge schnell abgeschlossen werden. Nicht besonders überzeugend ist der Motor bei der Elastizitätsmessung. Aufgrund des niedrigen Drehmoments von 159 Nm beschleunigt das Fahrzeug bei niedrigen Drehzahlen kaum noch - die Folge ist, dass man oftmals einen oder zwei Gänge zurückschalten muss, möchte man zügig beschleunigen.

1,5 Laufkultur

⊕ Der 1,6 l Benzinmotor kann durch seine unauffällige und angenehme Laufkultur überzeugen. Vibrationen dringen nur bei höheren Drehzahlen etwas in den Innenraum. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind nicht vorhanden.

2,6 Schaltung

⊕ Die Schaltpräzision des Fünfgang-Getriebes ist gut auch wenn es bei schnellen Schaltvorgängen schon mal leicht haken kann. Die Schaltwege hat Ford angenehm kurz gewählt. Eine optische Gangempfehlung hilft, frühzeitig hoch zu schalten und so Kraftstoff zu sparen.

⊖ Das Einlegen des Rückwärtsganges klappt nur im Stillstand geräuschlos. Rollt das Fahrzeug noch leicht, wird das Einlegen lautstark vom Getriebe quittiert. Es fehlt eine Sperre, welche das versehentliche Einlegen des Rückwärtsganges während der Fahrt verhindern würde.

Heizungsansprechen



Maximale Heizleistung



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

2,8

Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Fünfgang-Getriebes passen insgesamt gut, auch wenn die unteren Gänge etwas weit gespreizt sind. Die Gesamtübersetzung ist recht kurz ausgelegt, was dafür sorgt, dass der Motor schon bei Richtgeschwindigkeit auf der Autobahn bei rund 3.500 1/min dreht. Ein etwas enger gestuftes Sechsgang-Getriebe mit einer geringfügig längeren Gesamtübersetzung wäre hier die bessere Wahl gewesen.

2,0

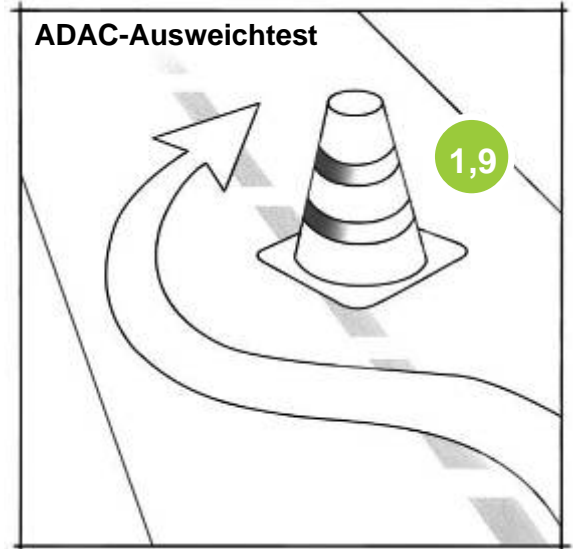
FAHREIGENSCHAFTEN

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.

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.

1,7

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 11,6 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 rund 37 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/50 R17, Michelin Primacy HP). Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

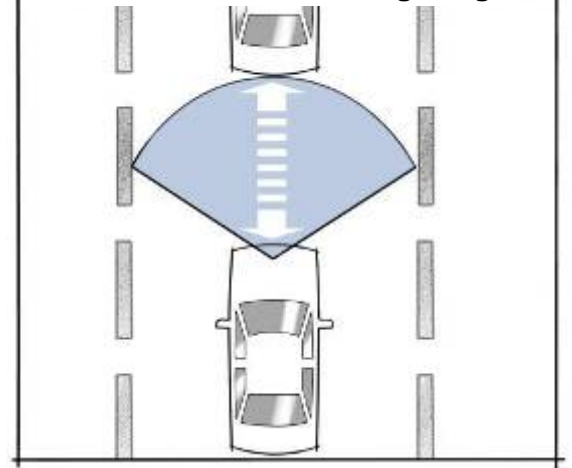
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem indirekt messendem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Das optionale Xenonlicht umfasst auch Abbiegelicht. Kurvenlicht gibt's leider nicht - hier ist Ford nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Ganz anders sieht es bei den Assistenz-Systemen aus, von denen es die meisten in der unteren Mittelklasse bisher nicht gibt. So kann ein City-Notbremssystem (bis 30 km/h aktiv), ein Spurwechsel-Assistent und ein Spurhalte-Assistent (mit Lenkeingriff oder mit Lenkrad-Vibration, wählbar) und ein Müdigkeitswarner geordert werden. 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.

⊖ Die automatische Geschwindigkeitsregelung mit Kollisionswarnung ist unverständlicherweise bei den 1.6 Ti-VCT Motoren nicht erhältlich.

Passive Sicherheit - Insassen

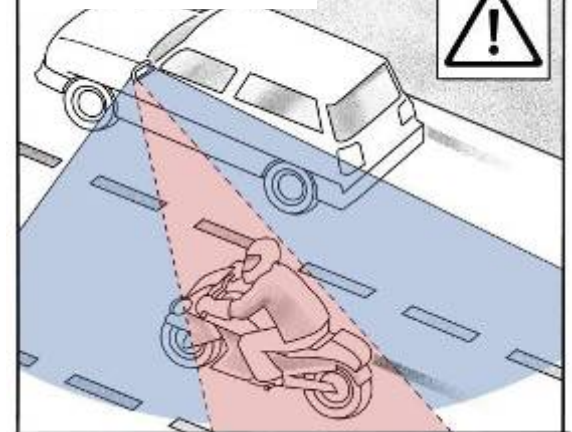
⊕ Der neue Ford Focus bietet Front-, Seiten- und von vorne nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Beim ADAC Crashtest erreicht der Focus sehr gute 92% der Punkte. Das reicht locker für fünf Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe 1,90 m sehr guten Schutz, der Abstand 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.

Automatische Abstandsregelung



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.

Totwinkelassistent



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.

2,0 Kindersicherheit

+ Laut ADAC Crashtest erreicht der Focus bei der Kindersicherheit gute 82% der Punkte. 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. Die Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz.

- Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nicht vorhanden. Dadurch dürfen keine rückwärts gerichteten Kindersitze auf dem Beifahrersitz montiert werden. Bei Bedarf muss die Beifahrerairbag-Deaktivierung in einer Fachwerkstatt nachgerüstet werden.

2,1 Fußgängerschutz

+ Der Ford Focus kann durch gute Ergebnisse beim Fußgängerschutz punkten. Es wurden 72% der Punkte erreicht. Entschärft sind die Vorderkante und mittlere Bereiche der Motorhaube sowie die Stoßfänger. Zu aggressiv sind noch die seitlichen Bereiche der Motorhaube und des Stoßfängers.

2,1 UMWELT/ECOTEST

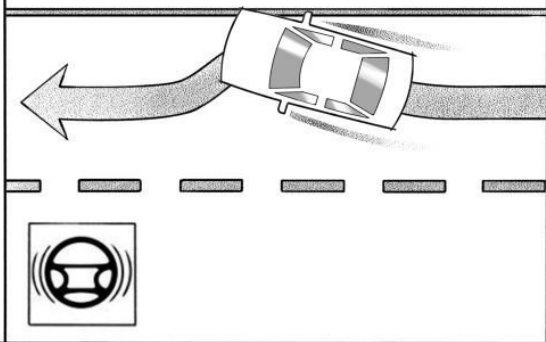
2,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ford Focus 1,6 Ti-VCT liegt bei 6,2 l. Mit einem CO₂-Ausstoß von 140 g/km werden gute 32 Punkte erreicht. Innerorts sind es 7,8 l/100 km, außerorts 4,7 l/100 km und auf der Autobahn 7,0 l/100 km.

1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, 46 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe werden erzielt. Zusammen mit den CO₂-Punkten bekommt der Focus respektable 78 Punkte im ADAC EcoTest und damit locker vier von fünf Sternen.

Spurhalteassistent



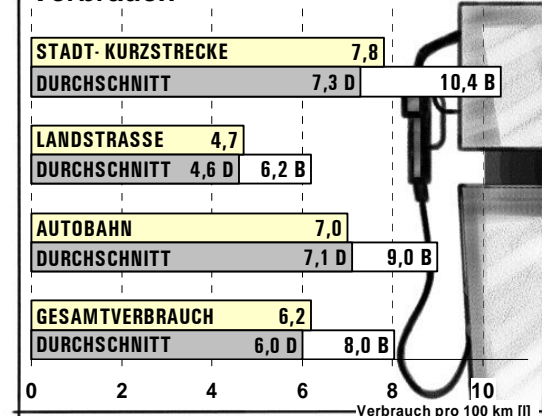
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

Einschlafwarner



Ungewöhnliche Fahrerreaktionen aufgrund von Müdigkeit werden erkannt und führen zu einer Warnung.

Verbrauch



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

2,7 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,5 Betriebskosten*

Da der Kraftstoffverbrauch nicht zu hoch ausfällt, liegen die Betriebskosten welche sich hauptsächlich aus den Aufwendungen für den Super-Kraftstoff ergeben noch im akzeptablen Bereich.

3,6 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 1,6-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der nach 160.000 km oder nach 8 Jahren gewechselt werden muss.

- + Ford gewährt eine zweijährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.
- Teure Werkstattstundenpreise sowie erhöhte Kosten für Verschleißreparaturen verhindern eine bessere Benotung.

2,4 Wertstabilität*

+ Der Focus ist ganz neu auf dem Markt, das wirkt sich positiv auf die Restwertentwicklung aus. Zudem wird das Fahrzeug mit einer Reihe an innovativen Sicherheitssystemen angeboten.

3,0 Kosten für Anschaffung*

Die getestete Variante ist ab 22.350 Euro lieferbar. Angesichts der weitgehend kompletten Ausstattung geht der Preis durchaus in Ordnung. Die innovativen Sicherheitssysteme kosten leider Aufpreis, wenngleich sich die Paketpreise im günstigen Rahmen halten, verglichen damit, was andere Hersteller für solche Systeme verlangen.

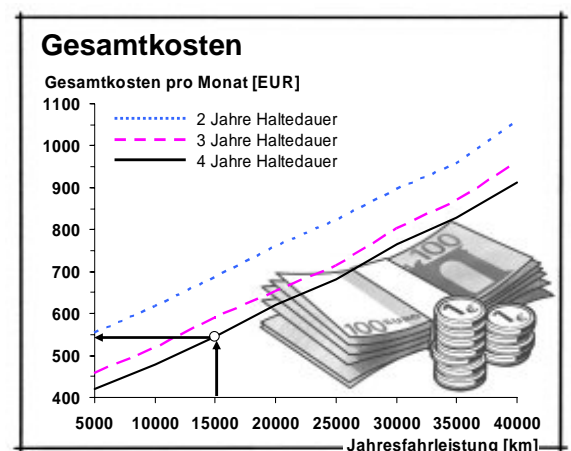
2,3 Fixkosten*

Die Einstufungen in den Versicherungsklassen bewegen sich durchweg im günstigen bis akzeptablen Bereich.

- + Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei günstigen 64 Euro.

2,4 Monatliche Gesamtkosten*

+ Die absoluten monatlichen Kosten liegen aufgrund der recht niedrigen Fixkosten und der guten Wertstabilität im günstigen Bereich sein Klasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 545 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.6 Ti-VCT Flexifuel	1.6 EcoBoost	1.6 EcoBoost	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1596	4/1596	4/1560	4/1596	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	77(105)	88(120)	110(150)	134(182)	70(95)	85(115)	103(140)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	159/4000	240/1600	240/1600	230/1500	270/1750	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	12,3	11,1	8,6	7,9	12,5	10,8	8,9	8,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	193	210	222	180	193	207	218
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	8,4 ET	6,3 S	6,3 S	4,3 D	4,3 D	4,8 D	4,8 D
CO2 [g/km]	136	132	139	139	109	109	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/18	17/18/18	15/19/21	15/20/21	17/17/19	17/18/19	17/20/23	17/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	64	56	70	70	152	152	208	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	516	541	555	578	486	510	552	566
Preis [Euro]	17.850	20.600	21.350	24.350	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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1596 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	6300 U/min
Maximales Drehmoment	159 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,65 m
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	7,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	37,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,8/ 4,7/ 7,0 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe/Test	136g/km / 140g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4358/1823/1484 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/515 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/800 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	885 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	140 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	73 Euro
Monatlicher Wertverlust	276 Euro
Monatliche Gesamtkosten	544 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/18
Grundpreis	22.350 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 1.6 Ti-VCT Titanium

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Verkehrsschilderkennung (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro ^o
Abbiegelenk	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro ^o
Parklenkassistent (Assistenz-Paket I)	650 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (nicht für 1.6 Ti-VCT)	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht (Licht-Paket)	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 ^o
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	600 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitzbezüge, Leder	1.750 Euro

AUSSEN

Anhängerkupplung (inkl. Anhänger-ESP)	ab 510
Außenspiegel, elektrisch einstellbar (+ beheizt)	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	785 Euro

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,1

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest