



Ford Focus Turnier 1.6 EcoBoost Titanium

Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 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. 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, wenngleich das wuchtige Armaturenbrett einen anderen Eindruck vermittelt. Der Kofferraum des Kombis ist geräumig und gut nutzbar. Das Fahrwerk ist sicher und eher sportlich orientiert abgestimmt. Der getestete 1,6 Liter-Turbobenziner sorgt für ordentliche Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Die getestete Variante ist ab 24.650 Euro erhältlich. **Karosserievarianten:** Stufenheck- und Schräghecklimousine. **Konkurrenten:** u. a.: Hyundai i30 cw, Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, VW Golf Variant.

+ eine Vielzahl an aktiven Sicherheitssystemen lieferbar, großer/praktischer Kofferraum, hohes Sicherheitsniveau, kräftiger/kultivierter Motor

- keine Beifahrerairbag-Deaktivierung möglich



ADAC-URTEIL



⊕ 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 der Dachreling sind bis zu 75 kg Gepäck erlaubt. Die maximale Zuladung beträgt gute 500 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. Die Tankklappe ist nicht mehr in die Zentralverriegelung eingeschlossen.

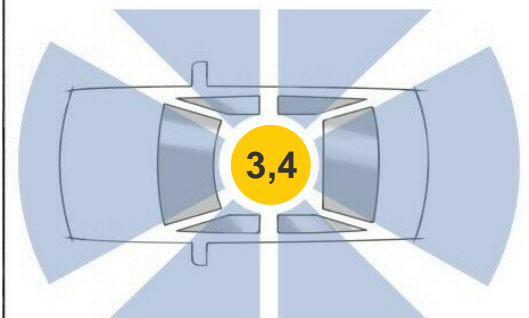
Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Das Blickfeld der Außenspiegel geht in Ordnung, beide verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der neue Focus nur zufriedenstellend ab. Alle Dachsäulen sind sehr massiv geschaffen, aber vor allem die breiten B- und D-Säulen schränken das Sichtfeld stark ein.

⊕ 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.

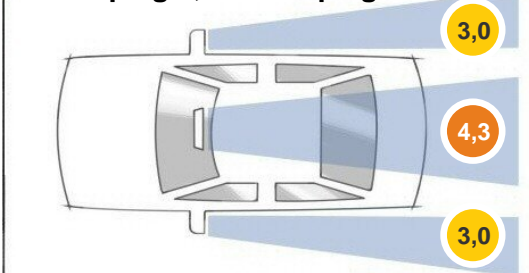


Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen beeinträchtigt.

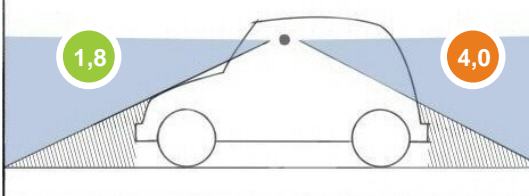
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



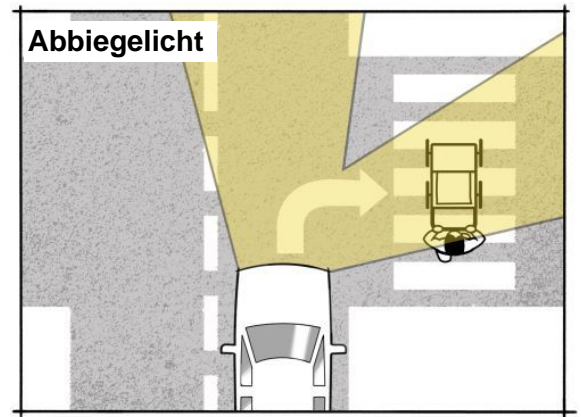
Vorderes und hinteres Nahfeld



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

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, das Fernlicht wird gegen Aufpreis automatisch aktiviert.

➖ 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. Hinter dem Fahrzeug können nur sehr hohe Hindernisse erkannt werden. Die Rücksicht im Innenspiegel ist dürftig.



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. 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.

➖ Negativ fällt der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante auf. 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.

1,4 Kofferraum-Volumen*

➕ Mit 410 l ist der Kofferraum groß. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 790 l (gemessen bis zur Fenster-Unterkante). Der Kofferraum lässt sich gut bis zum Dach beladen.



Der Kofferraum fällt mit 410 l Volumen etwas kleiner aus als beim Vorgängermodell (465 l).

1,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

➕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe schwingt über 1,91 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. Angenehm niedrig liegt die Ladekante: Von außen müssen 60 cm, von innen nur 1,5 cm überwunden werden. Das Format ist praktisch, das Gepäckabteil lässt sich gut nutzen. Zwei Lampen leuchten bei Dunkelheit den Kofferraum gut und hell genug aus. Will man aber Gegenstände im vorderen Bereich des tief gestalteten Gepäckraums erreichen, so ist schon etwas Körpereinsatz gefragt.

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 und kleine Staufächer links und rechts zur Verfügung. Auch unter der Kofferraummatte können noch Gegenstände verstaut werden.

– 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.

1,9 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 auch 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 und die Bedienelemente am Dachhimmel. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Die Displayfunktionen sind aber etwas verwirrend aufgebaut. Der Blinker besitzt eine Antippfunktion und blinkt dann dreimal. Ein Bordcomputer zum Abrufen des Durchschnittsverbrauchs und der Restreichweite ist serienmäßig an Bord. Die Radiobedienung bedarf einer gewissen Einlernzeit. Sie 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. Zum Einstellen der Lordosenstützen muss man sich etwas verrenken.



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

1,6 Raumangebot vorne*

+ Die sehr große Kopffreiheit und Innenbreite auf den Vorderplätzen sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis 1,94 m Größe zurückschieben.

2,8 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Leute bis 1,88 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 1,88 m ausreichend Platz vor.

2,4 KOMFORT

2,3 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 tendiert die Federung deutlich in Richtung weich und komfortabel.
- Auf langen Reisen kann das nervöse Abfedern von kurzen Wellen die Insassen nerven.

2,3 Sitze

- + Fahrer- und Beifahrersitz verfügen u.a. über eine Höheneinstellung, damit können sie unterschiedlichen Personengrößen gut angepasst werden (links elektrisch, rechts mechanisch). 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 Intensität einstellbare Lordosenstütze. Auf der Rückbank ist die Lehnenhöhe gut, die Konturierung der Lehnen und Sitzflächen geht in Ordnung. Die Polsterung ist straff, aber bequem. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, große Leute haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung, die Lehnen stehen etwas aufrecht.

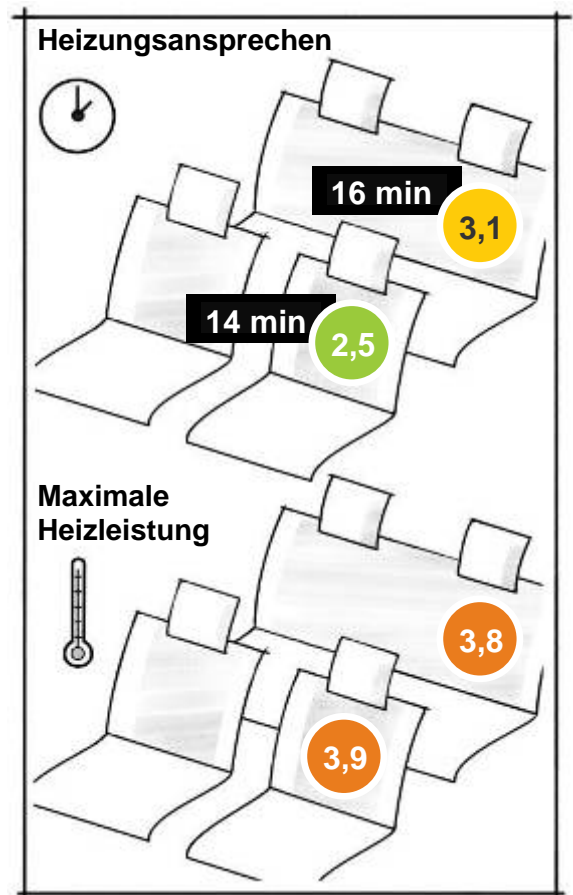
2,0 Innengeräusch

- + Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 68 dB(A) auf niedrigem Niveau. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereich in Grenzen. Der Motor ist immer präsent, das kernige Arbeitsgeräusch wirkt aber nicht aufdringlich.

2,8 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)
Die Heizung spricht vorne recht schnell an und zeigt eine zufriedenstellende Heizwirkung. Nach 14 Minuten ist eine Raumtemperatur von 22° C erreicht. Hinten sind Ansprechen und Wirkung der Heizung etwas schlechter. Hier dauert die Aufwärmphase 16 Minuten.

- + 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.



Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

1,8 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Makellos sind die Fahrleistungen des Focus. Der 1,6 Liter-Direkteinspritzer-Turbobenziner mit 110 kW/150 PS sorgt für hervorragende Beschleunigungs- und Elastizitätswerte. Den Sprint von 60 auf 100 km/h absolviert er in 5,5 Sekunden.

1,7 Laufkultur

⊕ Der 1,6 l-Vierzylinder-Benziner kann durch seine unauffällige und angenehme Laufkultur überzeugen. Vibrationen dringen nur in sehr geringem Maße in den Innenraum. Störende Brummfrequenzen bei niedrigen Drehzahlen sind nicht vorhanden. Nur bei sehr hohen Drehzahlen neigt er leicht zum Dröhnen.

1,8 Schaltung

⊕ Die Schaltpräzision des Sechsgang-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. Der Rückwärtsgang wird durch eine mechanische Sperre gegen unabsichtliches Einlegen geschützt. Schaltet man ihn bei noch rollendem Fahrzeug ein, so geschieht das Material schonend und geräuschlos.

2,1 Getriebeabstufung

⊕ Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen insgesamt gut. Die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang gewählt, was vor allem auf langen Autobahnfahrten den Kraftstoffverbrauch in überschaubaren Grenzen hält. Bei 130 km/h im größten Gang dreht der Motor mit nur 2.700 Touren.

2,3 FAHREIGENSCHAFTEN

2,4 Fahrstabilität

⊕ Der neue Focus zeigt einwandfreie und spontane Reaktionen auf Lenkimpulse und bleibt dabei gut kontrollierbar. Der Kombi pendelt aber aufgrund seiner Hecklastigkeit etwas mehr in der Spur als die Limousinen. 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 zeigt sich der Kombi nicht so stabil wie die Focus Limousine. Er schiebt deutlich über alle vier Räder, bleibt aber gut kontrollierbar.

1,7 Kurvenverhalten

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

2,4 Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht sehr schnell an. Sie vermittelt viel Gefühl für die Fahrbahn, auch wenn man sich gelegentlich etwas mehr Zielgenauigkeit wünscht. 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.

2,6 Bremse

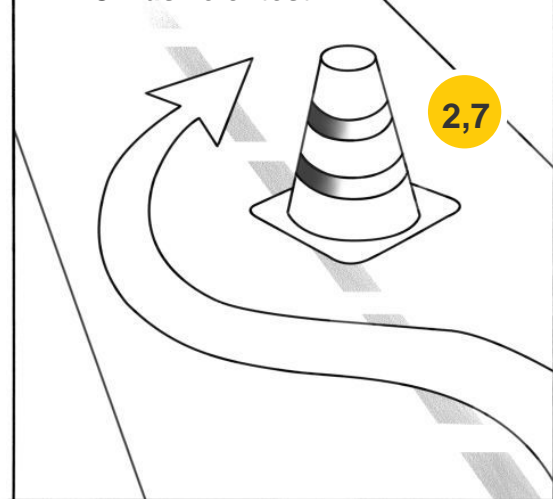
Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind rund 38 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/50 R17, Michelin Primacy HP). Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

1,8 SICHERHEIT

1,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

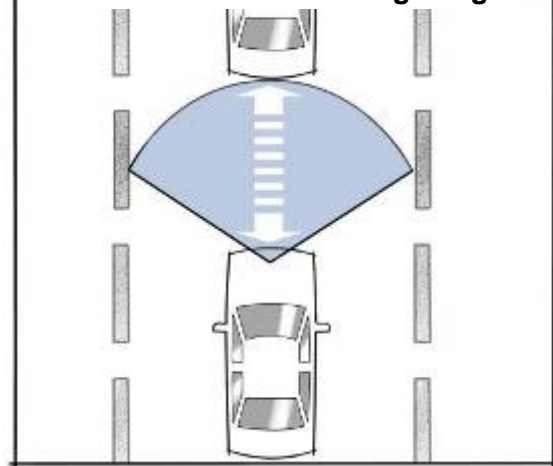
⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem indirekt messendem Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Das optionale Xenonlicht umfasst auch Abbiegelicht. Kurvenlicht gibt's leider nicht - hier ist Ford nicht mehr auf der Höhe der Zeit. Ganz anders sieht es bei den Assistenz-Systemen 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. Ebenso kann ein ACC-Abstandsregelsystem bestellt 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.

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.

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.

1,5 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. Der Test wurde mit einer Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. 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 nach einem eventuellen Unfall hohe Zugkraft aufbringen, um die Passagiere schnell befreien zu können. 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.

2,2 Kindersicherheit

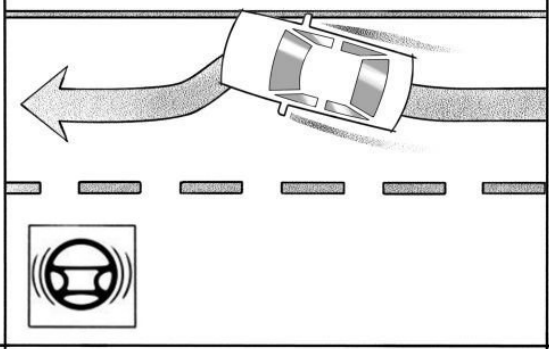
+ Laut ADAC Crashtest erreicht der Focus bei der Kindersicherheit gute 82% der Punkte. Der Test wurde mit einer Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. Auf der Rückbank können zwei Kindersitze nebeneinander installiert werden, für drei nebeneinander ist die Innenbreite zu knapp. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen können Kindersitze mit Isofix (nur mit Unterstützung von Einsteckhilfen) und Ankerhaken 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. Die Gurtschlösser der Rücksitzbank sind nicht gegen Verwechslung geschützt.

2,1 Fußgängerschutz

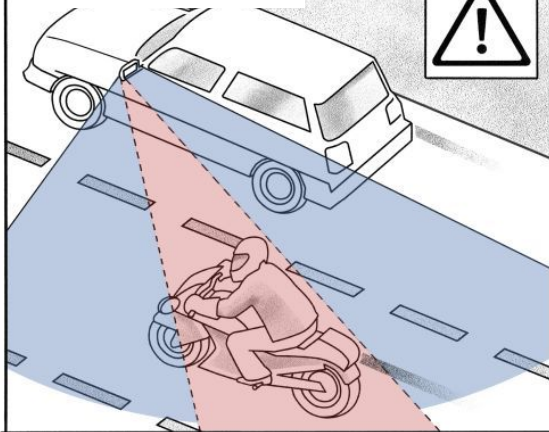
+ Der Ford Focus kann durch gute Ergebnisse beim Fußgängerschutz punkten. Es wurden 72% der Punkte erreicht. Der Test wurde mit einer Limousine durchgeführt, die Ergebnisse sollten aber vergleichbar sein. Entschärft sind die Vorderkante und mittlere Bereiche der Motorhaube sowie die Stoßfänger. Zu aggressiv sind noch die seitlichen Bereiche der Motorhaube und des Stoßfängers.

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.

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.

Einschlafwarner



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

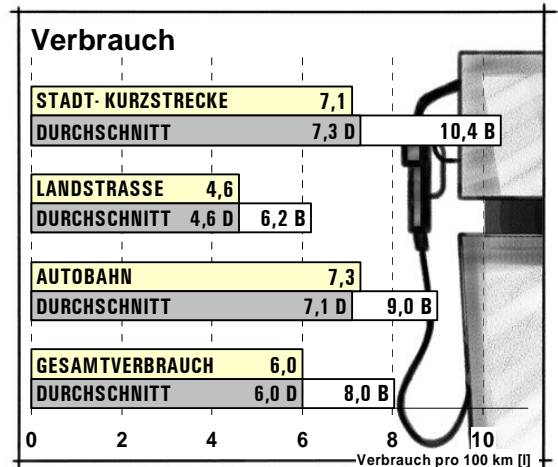
2,0 UMWELT/ECOTEST

2,8 Verbrauch/CO2*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ford Focus Turnier 1.6 EcoBoost liegt bei 6,0 l. Mit einem CO₂-Ausstoß von 139 g/km werden beim ADAC EcoTest gute 32 Punkte erreicht. Innerorts verbraucht er 7,1 l/100 km, außerorts 4,6 l/100 km und auf der Autobahn 7,3 l/100 km.

1,2 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering, 48 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe werden erzielt. Zusammen mit den CO₂-Punkten bekommt der Focus respektable 80 Punkte im ADAC EcoTest und damit locker vier von fünf Sternen.



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

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,3 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden zum Großteil aus den Aufwendungen für den Kraftstoff ermittelt. Der durchschnittliche Verbrauch von Superkraftstoff führt zu mittelmäßigen Betriebskosten.

3,7 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 12 Monate oder alle 20.000 Kilometer ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder alle zwei Jahre eine Inspektion fällig. Der 1,6- Liter Ottomotor 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 sowie teure Werkstattstundenpreise verhindern eine bessere Benotung.

2,1 Wertstabilität*

⊕ Der Focus ist neu auf dem Markt, was sich positiv auf die Restwertentwicklung auswirkt. Zudem wird das Fahrzeug mit einer Reihe an innovativen Sicherheitssystemen angeboten.

3,4 Kosten für Anschaffung*

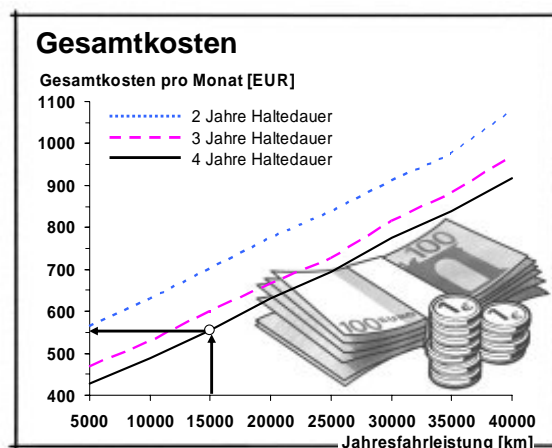
Die getestete Variante ist ab 24.100€ lieferbar. Angesichts der weitgehend kompletten Ausstattung ist der Preis noch tolerierbar. Die innovativen Sicherheitssysteme kosten leider Aufpreis, wenngleich sich die Paketpreise im günstigen Rahmen halten, verglichen damit, was andere Hersteller für solche Systeme verlangen.

2,4 Fixkosten*

⊕ Auch wenn die Versicherungsklassen auf höherem Niveau angesiedelt sind, die günstige Kfz-Steuer von 70 € pro Jahr sorgt für geringe Fixkosten.

2,6 Monatliche Gesamtkosten*

Die Fixkosten sind zwar niedrig, aber Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten liegen im Mittelfeld. Der geringe prozentuale Wertverlust wird durch den durchschnittlichen Anschaffungspreis relativiert. Somit liegen auch die absoluten monatlichen Kosten im Mittelfeld.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 555 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	1.6 Ti-VCT Flexifuel	1.6 EcoBoost	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	4/1596	4/1596	4/1596	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997
Leistung [kW(PS)]	77(105)	92(125)	88(120)	134(182)	70(95)	85(115)	103(140)	120(163)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	150/4000	159/4000	159/4000	240/1600	230/1500	270/1750	320/1750	340/2000
0-100 km/h[s]	12,5	11,1	11,3	8,1	12,7	11,0	9,1	8,6
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	187	196	193	222	180	193	207	218
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,1 S	6,1 S	8,4 ET	6,1 S	4,3 D	4,3 D	5,1 D	5,1 D
CO2 [g/km]	139	139	135	139	109	109	129	129
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	17/18/18	15/17/18	17/20/21	17/18/19	17/18/19	16/19/22	16/19/22
Steuer pro Jahr [Euro]	70	70	62	70	152	152	208	208
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	518	548	549	587	497	520	560	573
Preis [Euro]	18.650	21.300	21.550	25.650	20.750	23.400	24.400	27.250

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	110 kW (150 PS)
bei	5700 U/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,6 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	5,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,0 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,1/ 4,6/ 7,3 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km / 139g/km
Innengeräusch 130km/h	68dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4556/1823/1505 mm
Leergewicht/Zuladung	1400 kg/500 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/790 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	915 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	136 Euro
Monatliche Werkstattkosten	56 Euro
Monatliche Fixkosten	74 Euro
Monatlicher Wertverlust	289 Euro
Monatliche Gesamtkosten	555 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/21
Grundpreis	24.650 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

Abbiegelight (Licht-Paket)	860 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Parkenassistent (Assistenz-Paket I)	650 Euro ^o
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro ^o
Verkehrsschilderkennung (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch	945 Euro
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 (Winter-Paket I)	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	555 Euro ^o
Schiebe-Hubdach (nicht für Turnier)	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,0

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen