



## Ford Focus 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

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

Der Ford Focus gehört nach wie vor zu den wichtigsten Modellen des Konzerns. Kein Wunder, überzeugt die Schräghecklimousine auch mit großzügigem Platzangebot, modernen Motoren und innovativen Assistenzsysteme die im Focus erstmals für die breite Masse zu erschwinglichen Preisen angeboten wurden. Einige Konkurrenten haben zwar mittlerweile nachgezogen, doch der Focus spielt hier immer noch ganz vorne mit. Neben einem Spurverlassens- und Spurwechsel-Assistenten gibt es auch ein City-Notbremssystem, das bis Geschwindigkeiten von 30 km/h Auffahrunfälle vermeiden oder zumindest die Kollisionsgeschwindigkeit reduzieren kann. Zudem kann das Abstandsregelsystem ACC inklusive Auffahrwarnsystem bestellt werden. Dann wird der Fahrer auch bei höheren Geschwindigkeiten im Falle einer drohenden Kollision unterstützt. Eine echte Kaufempfehlung ist auch der 1.0 EcoBoost Motor. Der Dreizylinder überzeugt mit erstaunlicher Laufruhe und guter Durchzugskraft. Einen vierten Zylinder vermisst man zu keiner Zeit. Die getestete 125 PS Variante punktet mit einem Testverbrauch von 5,5 l/100 km und sauberen Abgasen - vier Sterne im EcoTest sind damit Formsache. In der getesteten Top-Ausstattung überzeugt der Focus zwar mit einer üppigen Serienausstattung, der Grundpreis fällt dafür aber nicht besonders günstig aus: 22.770 Euro sind gerade noch akzeptabel. **Karosserievarianten:** Kombi. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4, Opel Astra, Peugeot 308, Seat Leon, VW Golf.

**+** viele Assistenzsysteme lieferbar, hoher Sicherheitsstandard, niedrige Fixkosten, angemessenes Platzangebot

**-** Beifahrerairbag-Deaktivierung nur als Nachrüstlösung



### ADAC-URTEIL

2,2 AUTOTEST

2,5 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,4 Familie

3,0 Stadtverkehr

3,0 Senioren

2,2 Langstrecke

2,7 Transport

2,4 Fahrspaß

2,3 Preis/Leistung

Stand: April 2013  
Text: D. Silvestro

2,5

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### 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 verarbeitet. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen weitgehend passgenau und fühlen sich insgesamt hochwertig an. Aluapplikationen und farblich abgestimmte Dekor-Elemente lassen den Innenraum sportlich wirken. 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, gestaltet sich das Einstecken der Zapfpistole schwierig. Vorbildlich: Ford legt bisher als einziger Hersteller einen Trichter dem Bordwerkzeug bei, mit welchem im Falle von Spritmangel der Fehlbetankungsschutz überbrückt werden kann und somit eine Betankung des Fahrzeugs mit einem handelsüblichen Kanister möglich ist. Der Motorraum ist von unten verschlossen. Ebenso ist der restliche Unterboden aerodynamisch optimiert, wodurch unnötige Luftwirbel, die den Kraftstoffverbrauch erhöhen, verringert werden. Die Türschweller sind zwar nur zufriedenstellend gegen Verschmutzung geschützt, Einstiegsleisten bewahren den Lack aber vor Kratzern. Als innovatives Extra gibt es gegen Aufpreis einen ausfahrbaren Türkantenschutz. Beim Öffnen einer Türe schwingt ein Türkantenschutz nach außen und legt sich über die Türkante - die Gefahr von Parkschäden durch unvorsichtig geöffnete Türen wird dadurch verringert, gleichzeitig wird aber nicht die Optik des Fahrzeugs gestört. Insgesamt eine sehr innovatives Extra, welches mit 150 Euro aber leider noch recht teuer ist.

⊖ Die vordere Stoßfänger sind weitgehend lackiert und kratzempfindlich. Die hintere Schürze ist dagegen zweigeteilt und im unteren Bereich unlackiert, das macht Reparaturen etwas günstiger. Die Tankklappe ist nicht mehr in die Zentralverriegelung einbezogen. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten.

2,3

### Alltagstauglichkeit

Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg befördert werden. Insgesamt ist eine Zuladung von 540 kg erlaubt. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst 1.200 kg und ungebremst 635 kg. Serienmäßig ist der Ford Focus nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es aber sowohl ein Notrad als auch ein vollwertiges Reserverad.

⊕ Mit einer Tankfüllung können dank des großen 55 l Tanks Reichweiten von knapp 1.000 km realisiert werden. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der Mittelsitz der Rücksitzbank ist dagegen nur für kurze Strecken geeignet.

2,6

### Sicht

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Den Blick nach schräg hinten behindern die massiv gehaltenen C-Säulen, das ist besonders beim Abbiegen hinderlich. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil sich die drei Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenutzung versenken lassen. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, beide verfügen über einen asphärischen Bereich, der den Blick in den toten Winkel erleichtert.



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

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der 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 vorn und hinten aufgeführt, der das Lenkrad selbständig bewegt, der Fahrer muss beim Einparken nur Gas geben und bremsen. Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht sind gegen Aufpreis zu haben (im Testwagen verbaut). Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung werden die hellen Xenonscheinwerfer empfohlen. Ebenso erhältlich ist ein Fernlichtassistent. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Scheibenwischer vorn bewegen sich von unten zu den A-Säulen (sogenannte Schmetterlingswischer), 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. Das Sichtfeld im Innenspiegel ist stark eingeschränkt. Wählt man die optionale Frontscheibenheizung, wird die Frontscheibe zwar im Bedarfsfall sehr schnell enteist, bzw. Beschlagen vermieden, jedoch sorgen die feinen Heizdrähte bei Nacht für störende Lichtreflexe der Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge. Wer sehr blendempfindlich reagiert, sollte deshalb besser auf die Frontscheibenheizung verzichten.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Vorn wie hinten klappt das Einsteigen recht gut, die Schweller sind angenehm niedrig und die Sitze in zufriedenstellender Höhe über der Straße. Die Türbremsen könnten etwas kräftiger ausgelegt sein, um die Türen an Steigungen besser zu halten.

**+** Der Testwagen war mit dem Key Free-System ausgestattet. Zum Ent- und Verriegeln des Fahrzeugs muss somit nur der Schlüssel mitgeführt werden. Das eigentliche Auf- und Zuschließen geschieht durch Drücken eines Knopfs im Außentürgriff. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die vor allem das Aussteigen erleichtern. Die Umfeldbeleuchtung erhellt nachts das Auto und leuchtet einem den Weg.

**-** Negativ fällt der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante auf. Vorn sollte man beim Einsteigen unbedingt auf das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett achten, um sich daran nicht das Knie zu stoßen.

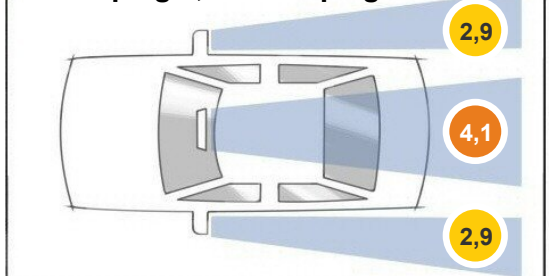
## 2,7 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum des Focus ist mit 345 l durchschnittlich groß. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 485 l zur Verfügung.

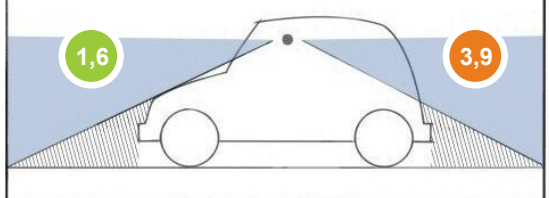
### Rundumsicht



### 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.

+ Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Volumen auf 710 l (gemessen bis zur Fensterunterkante) bzw. auf stolze 1.130 l, wenn man den Focus bis zum Dach belädt.

## 2,4 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt 71 cm über der Fahrbahn und 11 cm über dem Kofferraumboden - nicht optimal, um schweres Gepäck ein- und auszuladen.

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe schwingt sehr weit auf 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. Durch die geringe Tiefe gelangt man gut auch an weit vorn liegende Gegenstände.



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

## 2,8 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 der 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.

## 2,0 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Insgesamt lässt sich der Ford Focus gut bedienen, wenn auch nicht alle Schalter ergonomisch perfekt angeordnet sind. Manche Funktionen wie das Radio- und Navigationssystem sowie die Bordcomputer-Steuerung erfordern dadurch eine gewisse Eingewöhnungszeit.

+ 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. Selbst das auf dem Schalthebel dargestellte Schaltbild wird von unten erhellt. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten.



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

Ein Bordcomputer zum Abrufen des Durchschnittsverbrauchs und der Restreichweite ist serienmäßig an Bord. Die Bedienung muss aber erlernt werden. Die Radiobedienung (auch über Lenkradtasten) funktioniert ordentlich, eine gewisse Einlernzeit sollte man aber auch hier einkalkulieren. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang mit kräftigen Bässen. Das Handschuhfach ist ziemlich tief, aber flach, die Beleuchtung funktioniert auch ohne Zündung.

– 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. Um die Lordosenstützen der Vordersitze während der Fahrt zu bedienen, muss man sich arg verrenken.

---

## 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 knapp zwei Meter Größe zurückschieben.

---

## 2,5 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.

---

## 4,0 Innenraum-Variabilität

Sitzvarianten werden beim Focus nicht angeboten.

---

## 2,5 KOMFORT

---

### 2,3 Federung

+ Die Feder-/Dämpfer-Abstimmung des Focus ist gut gelungen. Das Fahrwerk zeigt sich weitgehend ausgewogen abgestimmt, tendenziell mit einer straffen Grundauslegung aber immer genügend Restkomfort. Lange Bodenwellen bringen den Focus nicht aus der Ruhe, kurzweilige Fahrbahn dringt 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. Auf Kopfsteinpflaster dringen deutliche Vibrationen in den Innenraum.

---

### 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 der 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.

## 2,3 Innengeräusch

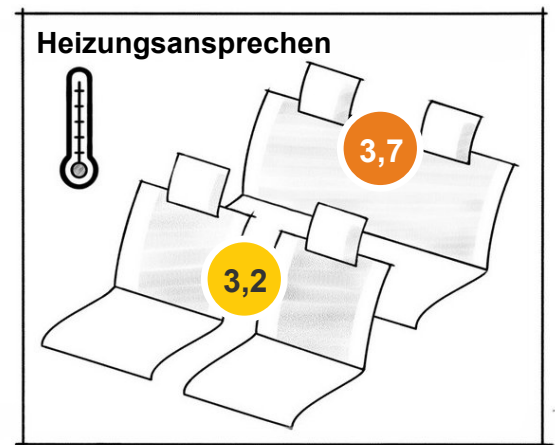
⊕ Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 68,8 dB (A) auf niedrigem Niveau. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche in Grenzen. Der Dreizylinder-Turbomotor hält sich bei Konstantfahrt akustisch angenehm zurück, klingt nur bei Druck aufs Gaspedal etwas knurrig, aber nicht aufdringlich. Der Motor hinterlässt insgesamt einen sportlichen, aber nie unkomfortabel wirkenden Eindruck.

## 2,8 Klimatisierung

Die Heizung spricht vorn und hinten durchschnittlich an und erwärmt den Innenraum in akzeptabler Zeit.

⊕ 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.

⊖ Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zum Lüften nicht komplett versenken.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

## 2,4 MOTOR/ANTRIEB

### 2,8 Fahrleistungen\*

Der 1.0 EcoBoost-Motor mit 125 PS sorgt für akzeptable Fahrleistungen. Der Sprint von 60 auf 100 km/h ist nach 6,8 Sekunden absolviert. Auch bei den Elastizitätsmessungen liefert er in allen gemessenen Gängen (vierter bis sechster Gang) zufriedenstellende Ergebnisse ab.

## 2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des kleinen Dreizylinders ist vorbildlich. So mancher Vierzylinder könnte sich hier eine Scheibe abschneiden. Der Motor ist hervorragend von der Karosserie entkoppelt, wodurch kaum Vibrationen im Innenraum wahrgenommen werden. Nur im Drehzahlkeller brummt der Motor etwas, sonst verrichtet er seine Arbeit mit makelloser Laufruhe.

## 2,0 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. Beim Berganfahren hält ein sogenannter Hill-Holder das Fahrzeug automatisch fest. Durch einen Zugring ist der Rückwärtsgang vor versehentlichem Einlegen geschützt. Durch seine Synchronisierung kann er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos und verschleißarm eingelegt werden.

## 2,3 Getriebeabstufung

Die Abstufungen des Sechsgang-Getriebes passen gut. Auch die Gesamtübersetzung ist ausreichend lang gewählt. Bei 130 km/h dreht der Motor im größten Gang mit 2.900 Umdrehungen in der Minute.

## 2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

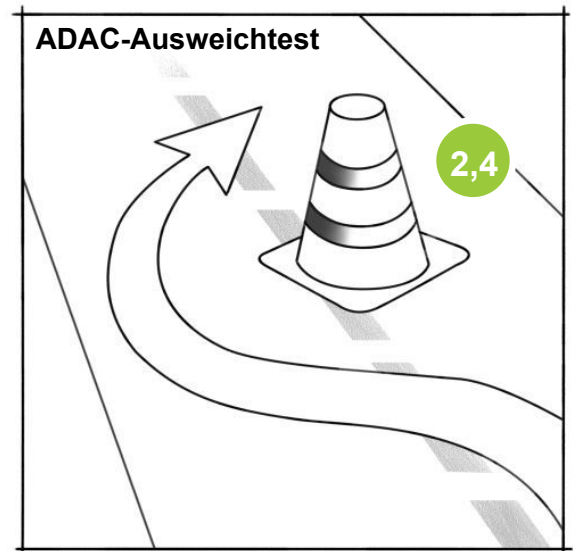
### 2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Focus zeigt einwandfreie und spontane Reaktionen auf Lenkimpulse - die Karosserie arbeitet stark, ESP kontrolliert aber die Situation. 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 hinterlässt der Focus eine gute Figur, er reagiert gut auf Lenkbefehle, untersteuert im Grenzbereich und wird vom ESP im Lastwechsel unter Kontrolle gehalten. Damit kann man ungefährdet den Ausweichparcours durchfahren. Es besteht keine Schleudertendenz. In schnell gefahrenen Kurven bleibt das Fahrzeug lange neutral. Im Grenzbereich schiebt es über die Vorderräder weg und bleibt gut kontrollierbar. Lastwechselreaktionen treten nur verhalten auf.

### 2,3 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage gut an und bietet eine ausgezeichnete Mittenzentrierung. Sie ist zielgenau und vermittelt einen guten Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand angemessen, dank recht direkter Auslegung fällt nicht zu viel Kurbelarbeit an.

⊖ Der Wendekreis von 11,65 m fällt dagegen zu groß aus.



**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.**

## 2,2 Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind nur 36,8 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/50 R17, Michelin Primacy HP). Der Bremsassistent unterstützt dabei auch weniger geübte Fahrer, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

## 1,8 SICHERHEIT

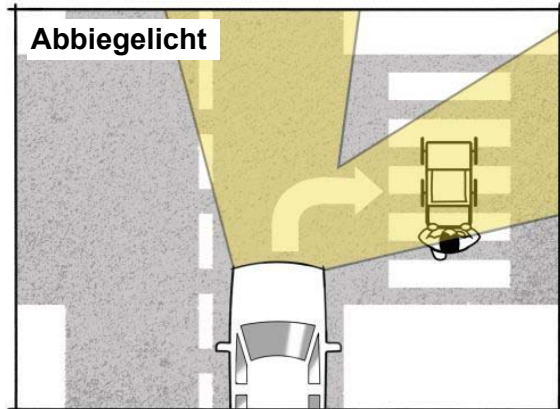
### 1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ 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: Neben einem City-Notbremssystem (bis 30 km/h aktiv), einem Spurwechselassistenten und einem Spurhalteassistenten (mit Lenkeingriff oder mit Lenkrad-Vibration, wählbar) kann auch ein Müdigkeitswarner geordert werden. Optional ist auch ein Abstandsregeltempomat mit Auffahrwarnsystem erhältlich. 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.

### 1,6 Passive Sicherheit - Insassen

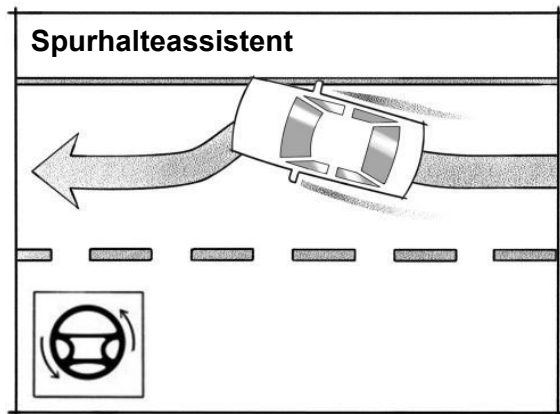
⊕ Der Ford Focus bietet Front-, Seiten- und von vorn nach hinten durchgehende Vorhangairbags. Beim ADAC Crashtest erreicht der Focus sehr gute 92% der Punkte. Das reicht locker für fünf Sterne. Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe 1,90 m sehr guten Schutz, der Abstand zwischen 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 hohe Zugkräfte aufbringen. Die Insassen auf den Vordersitzen werden optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschallen. Eine Anzeige für den Ansnallstatus auf der Rückbank gibt's nur gegen Aufpreis (nicht im Testwagen) - in das Family-Paket für 60 Euro sollte man investieren.

#### Abbiegelicht



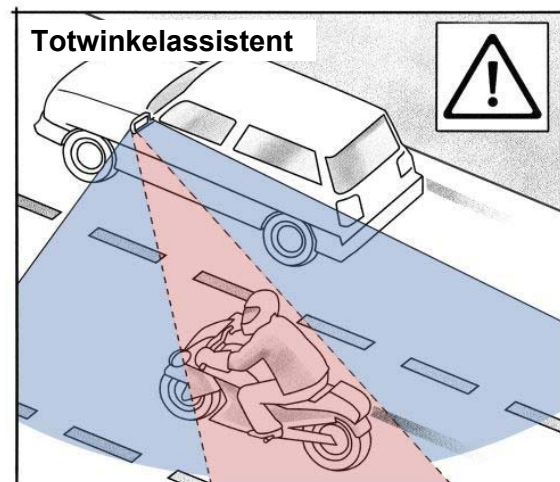
Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.

#### 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. Bei dieser Variante erfolgt zudem ein leicht übersteuerbarer Lenkeingriff.

#### 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.



Gegen Aufpreis gibt es beim Focus das Ford SYNC System. Dieses setzt nach einem Unfall mit Airbagauslösung über ein per Bluetooth eingebundenes Mobiltelefon automatisch einen Notruf ab und informiert die Rettungsleitstelle über die Fahrzeugposition. Dadurch kann die Zeit bis zum Eintreffen der Rettungskräfte deutlich reduziert werden.

– Die schwachen und schlecht erreichbaren Zurrösen im Kofferraum können kaum sinnvoll verwendet werden.

## 2,1 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 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 sie 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. Laut Hersteller sind auf dem Beifahrersitz nicht für alle Altersgruppen Kinderrückhaltesysteme zulässig.

## 2,1 Fußgängerschutz

+ Der Ford Focus kann mit guten Ergebnissen beim Fußgängerschutz punkten. Es wurden 72% 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

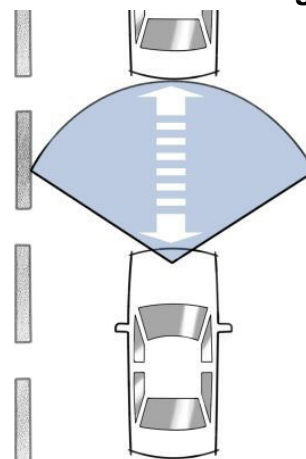
### 2,8 Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Ford Focus 1.0 EcoBoost liegt bei 5,5 l. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 153 g/km werden beim ADAC EcoTest gute 32 Punkte erreicht. Innerorts sind es 6,2 l/100 km, außerorts 4,9 l/100 km und auf der Autobahn 6,6 l/100 km.

## 1,4 Schadstoffe

+ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, 46 von 50 möglichen Punkten werden erzielt. Zusammen mit der CO<sub>2</sub>-Wertung bekommt der Focus 77 Punkte im ADAC EcoTest und damit vier von fünf Sternen.

### 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.

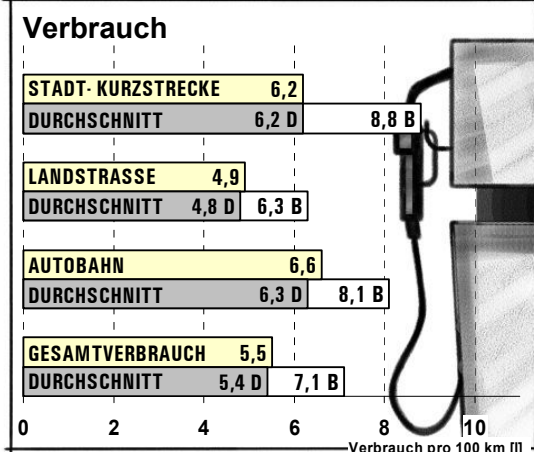
## 2,1 Fußgängerschutz

+ Der Ford Focus kann mit guten Ergebnissen beim Fußgängerschutz punkten. Es wurden 72% 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 1.0 EcoBoost liegt bei 5,5 l. Mit einer CO<sub>2</sub>-Bilanz von 153 g/km werden beim ADAC EcoTest gute 32 Punkte erreicht. Innerorts sind es 6,2 l/100 km, außerorts 4,9 l/100 km und auf der Autobahn 6,6 l/100 km.



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

---

**2,5**

## AUTOKOSTEN

---

**3,6**

### Betriebskosten\*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Da der Focus mit teurem Superkraftstoff betankt werden muss, liegen die Betriebskosten nur im Mittelfeld.

**3,1**

### Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig. Der 1,0-Liter Ottomotor besitzt einen Zahnriemen, der jedoch erst nach 240.000 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.

**2,8**

### Wertstabilität\*

Dem Focus wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Er muss sich in seiner Klasse aber auch gegen harte Konkurrenz wie den VW Golf behaupten.

**3,4**

### Kosten für Anschaffung\*

Die getestete Variante ist ab 22.750 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.

**1,5**

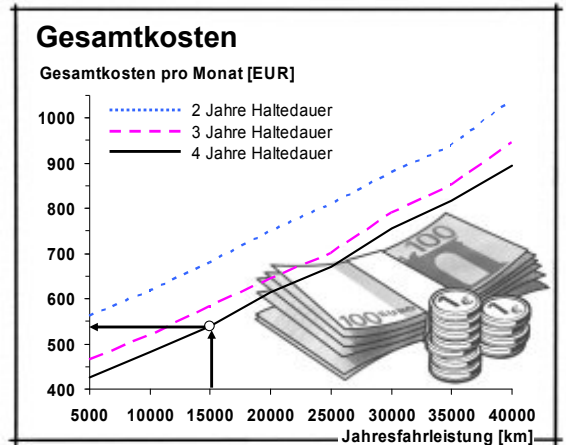
### Fixkosten\*

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

- + Die jährliche KFZ-Steuer liegt bei sehr günstigen 34 Euro.

## 2,2 Monatliche Gesamtkosten\*

⊕ Die absoluten monatlichen Kosten liegen hauptsächlich aufgrund der recht niedrigen Fixkosten im günstigen Bereich sein Klasse.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 539 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

### DIE MOTORVARIANTEN (BENZINER)

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.0 EcoBoost Start/Stop	1.6 EcoBoost Start/Stop	1.6 EcoBoost Start/Stop	Focus ST
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	3/998	3/998	4/1596	4/1596	4/1999
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	74 (100)	92 (125)	110 (150)	134 (182)	184 (250)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	141/2500	170/1500	170/1500	240/1600	240/1600	360/2000
0-100 km/h[s]	14,9	12,5	11,3	8,6	7,9	6,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	185	193	210	222	248
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	4,7 S	5,0 S	5,9 S	5,9 S	7,2 SP
CO2 [g/km]	136	109	114	137	137	169
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/18	15/17/18	15/18/18	16/18/21	16/20/21	15/22/24
Steuer pro Jahr [Euro]	84	20	28	86	86	158
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	516	493	524	566	609	713
Preis [Euro]	16.450	17.550	20.420	21.570	24.920	27.950

#### 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

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	998 ccm
Leistung	92 kW (125 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>215/50R17W</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	<b>11,65/11,55 m</b>
Höchstgeschwindigkeit	193 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,3 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3. Gang)	<b>6,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>36,8 m</b>
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,0 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	<b>5,5 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,2/4,9/6,6 l</b>
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	114 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	<b>153 g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>68,8 dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4358/1823/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	<b>2015 mm</b>
Leergewicht/Zuladung	<b>1360 kg/540 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>345 l/710 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	n.b. kg/n.b. kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	<b>1000 km</b>
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Testwerte **fett**

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>125 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>56 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>86 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>272 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>539 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	15/18/18
Grundpreis	22.770 Euro

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

\*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter [www.adac.de/autotest](http://www.adac.de/autotest)

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Abbieglicht	Serie
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	945 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
City-Notbremsfunktion	350 Euro <sup>o</sup>
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parklenkassistent (Assistenz-Paket I)	650 Euro <sup>o</sup>
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro <sup>o</sup>
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro <sup>o</sup>
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Assistenz-Paket II)	1.200 Euro <sup>o</sup>
Xenonlicht	960 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	670 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 510
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	555 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	785 Euro

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,2

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

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