



## Ford Focus Electric

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (107 kW / 145 PS)

**A**uch Ford bietet nun ein Elektrofahrzeug an, den Focus Electric. Der innovative Antrieb funktioniert einwandfrei und ermöglicht ordentliche Fahrleistungen, die aber auch gerne für Schlupf an den Vorderreifen sorgen. Besonders lobenswert ist, dass die Restreichweitenanzeige realistische Werte vermittelt und die schwierige Routenplanung mit einem Elektroauto etwas entspannt. Optisch unterscheidet sich der elektrische Focus kaum von den konventionell angetriebenen Modellen. Auch Qualität und Bedienung sind vergleichbar. Grundlegende Unterschiede gibt es aber beim Fahrverhalten. Lenkung und Fahrstabilität liegen eine ganze Klasse unter dem bekannten Focus-Niveau, das Fahrwerk wirkt aber tendenziell komfortabler. Viele Optionen sind für das elektrische Modell nicht zu haben, dazu zählen leider auch Sicherheitssysteme wie die hinteren Seitenairbags, der Notbremsassistent und der Spurverlassenswarner. Der Kofferraum fällt durch den darin untergebrachten Akku deutlich kleiner aus. Fast 40.000 Euro werden fällig, will man den innovativen Ford sein Eigen nennen. Zudem muss man davon ausgehen, dass der Focus Electric einen beachtlichen Wertverlust erleiden wird. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** Nissan Leaf.

**+** kräftiger und laufruhiger Elektromotor, hoher Sicherheitsstandard, angemessenes Platzangebot

**-** sehr hohe Unterhaltskosten, eingeschränkte Alltagstauglichkeit, durch Akku eingeschränkter Kofferraum, Beifahrerairbag-Deaktivierung nur als Nachrüstlösung



### ADAC-URTEIL

2,1 AUTOTEST

4,4 AUTOKOSTEN

### Zielgruppencheck

2,7 Familie

3,2 Stadtverkehr

2,9 Senioren

5,0 Langstrecke

3,2 Transport

2,5 Fahrspaß

3,2 Preis/Leistung

Stand: November 2013  
Text: Stefan Giuliani

3,1

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,4

### Verarbeitung

An der Verarbeitung des Focus gibt es nicht viel auszusetzen.

⊕ 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. Alu- und Klavierlackapplikationen und farblich abgestimmte Dekor-Elemente lassen den Innenraum sportlich wirken. Nur im Detail findet man Unsauberkeiten in der Verarbeitung. 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. Ein angenehmes Detail stellt der ausfahrende Anschlagschutz an den Türkanten dar, der in engen Parklücken den Lack sicher vor Blessuren schützt.

⊖ Die Karosserieseiten müssen ohne Stoßschutzleisten auskommen, die Stoßfänger sind weitgehend lackiert. Die hintere Schürze ist zweigeteilt und im unteren Bereich unlackiert, das macht Reparaturen etwas günstiger. Die Motorhaube wird von einem primitiven Haltestab offen gehalten. Die Abdeckung der Ladedose ist nicht verriegelt. Unbefugter Zugriff kann somit nicht verhindert werden.

4,5

### Alltagstauglichkeit

Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg befördert werden. Insgesamt ist eine Zuladung von 455 kg erlaubt. Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der Mittelsitz der Rücksitzbank ist nur für kurze Strecken geeignet.

⊖ Mit einer Batterieladung kann eine Reichweite von ca. 120 Kilometern realisiert werden. Im Falle einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sich bei größeren Beschädigungen schnell als nutzlos herausstellt. Ford gibt für eine Komplettladung an einer 16-Ampère-Ladestation eine Ladezeit von sieben Stunden an. An einer Netzsteckdose verlängert sich diese auf elf Stunden. Das Ladekabel kann auch bei verriegeltem Fahrzeug abgezogen werden und ist somit nicht vor Diebstahl geschützt. Wagenheber und Radmutternschlüssel sucht man vergebens. Wird die Heiz- und Klimaanlage betrieben, reduziert sich die Reichweite beachtlich. Anhängerbetrieb ist nicht erlaubt.

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 gestalteten C-Säulen, das ist besonders beim Abbiegen hinderlich. Die Sicht nach hinten ist passabel, weil sich die drei Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenutzung versenken lassen. Aufgrund der hohen Scheibenlinie werden aber vor allem flache Hindernisse leicht übersehen. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, beide verfügen über einen asphärischen Bereich, der den toten Winkel deutlich verkleinert. Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Focus nur zufriedenstellend bis ausreichend ab, besonders die breiten B- und C-Säulen stören die Sicht.



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

⊕ Aufgrund der flach abfallenden Motorhaube können Hindernisse vor dem Fahrzeug gut erkannt werden. In der Optionsliste sind beim Focus Electric nur ein Rückfahrwarner hinten und eine Rückfahrkamera erhältlich. Die anderen Parkassistenzsysteme, die bei den konventionell angetriebenen Focus-Modellen angeboten werden, sind beim elektrischen Focus nicht erhältlich. Bi-Xenonscheinwerfer mit Abbiegelicht sind gegen Aufpreis zu haben. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung werden die hellen Xenonscheinwerfer empfohlen. Das Fernlicht kann mit einer Auf- und Abblendautomatik bestellt werden. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Scheibenwischer vorn bewegen sich von unten zu den A-Säulen (sogenannte Schmetterlingwischer), damit kann der Focus einen sehr großen Bereich seiner Scheibe wischen. Tagfahrlicht ist serienmäßig an Bord.

⊖ Das Sichtfeld im Innenspiegel ist stark eingeschränkt.

## 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.

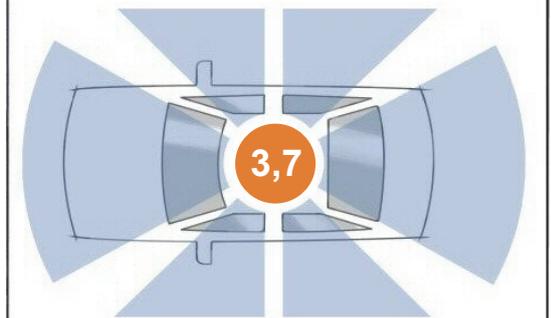
⊖ Negativ fällt der große Abstand zwischen Schwelleraußenkante und Sitzaußenkante auf. Vorn sollte man beim Einsteigen unbedingt auf das weit in den Innenraum ragende Armaturenbrett achten, um sich daran nicht das Knie zu stoßen.

## 4,1 Kofferraum-Volumen\*

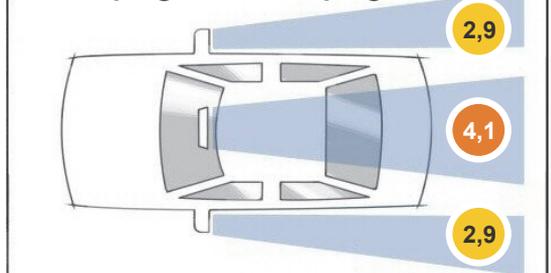
Durch den im Kofferraum eingebauten Akkumulator fällt der Gepäckraum deutlich kleiner aus als beim herkömmlich angetriebenen Focus.

⊖ Unter der Gepäckraumabdeckung fasst der Kofferraum nur 220 Liter - 125 Liter weniger als der Standard-Focus. Trotzdem kann man hinter der Rückbank sechs Getränkeboxen stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, so fasst der Kofferraum 585 Liter (gemessen bis zu Scheibenunterkante). Belädt man bis unter das Dach, können 1.000 Liter Volumen genutzt werden.

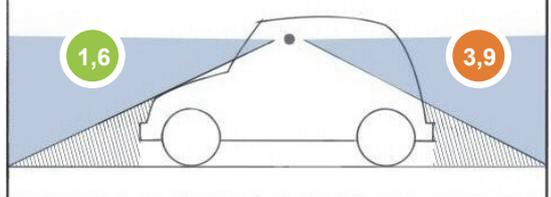
### Rundumsicht



### 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.



Der Kofferraum fällt mit 220 l Volumen nicht nur deutlich kleiner aus als beim herkömmlich angetriebenen Focus, er ist durch Stufe auch deutlich schlechter nutzbar.

## 2,7 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt 68 cm über der Fahrbahn - nicht optimal, um schweres Gepäck ein- und auszuladen.

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen. Die Klappe schwingt 1,90 m hoch und gibt eine große Ladeöffnung frei. 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.

⊖ Beim Ausladen behindert die Ladekante sehr. Sie liegt ganze 20 Zentimeter über dem Kofferraumboden. Der riesige Batteriekasten verhindert eine sinnvolle Nutzung des Gepäckraums. Auch bei umgelegten Rücksitzlehnen kann nur eingeschränkt durchgeladen werden.

## 2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Etwas umständlich ist das separate Hochklappen der Rücksitzflächen.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen muss man darauf achten, nicht die Gurte einzuklemmen und zu beschädigen. Will man kleine Gegenstände im Kofferraum befestigen, so muss man sich mit zwei kleinen Häkchen zufrieden geben. Unter dem Kofferraumboden findet man lediglich ein kleines Staufach für das Ladekabel. Zurrösen gibt es nicht.

## 2,2 INNENRAUM

### 2,1 Bedienung

Insgesamt ist die Ergonomie zufriedenstellend, manche Funktionen wie das Radio und die Bordcomputer-Steuerung erfordern aber einen gewissen Gewöhnungsaufwand.

⊕ Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und ist günstig angeordnet. Der Schalthebel liegt gut zur Hand. Durch das schlüssellose Startsystem kann das Auto ohne Einstecken des Zündschlüssels in Betrieb genommen werden, der Startknopf liegt aber etwas versteckt. Der Lichtschalter lässt sich einfach betätigen und ist auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Die Automatikfunktion aktiviert das Abblendlicht bei Bedarf selbständig. 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 Klimaautomatik ist etwas tief positioniert, gibt aber bei der Bedienung kaum Fragen auf. Die Heckscheibenheizung schaltet nach gewisser Betriebsdauer automatisch ab und verschwendet somit keine Energie. Vorn wie hinten findet man ausreichend Ablagen vor. Das Hauptdisplay stellt eine Vielfalt von Informationen zur Verfügung. Die Bedienung will aber erlernt werden. Nicht alle zur Verfügung gestellten Informationen sind sofort schlüssig. Erfreulicherweise ist die Restreichweitenberechnung sehr realistisch. 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. Auf langen Strecken entlasten Tempomat und Navigationssystem (beides Serie).



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

– 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.

---

## 2,0 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.

---

## 2,5 Raumangebot hinten\*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, können hinten noch Personen 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.

---

## 2,4 KOMFORT

---

### 2,2 Federung

+ Federung und Dämpfung sind weitgehend ausgewogen abgestimmt. Tendenziell wirkt der elektrische Focus etwas weicher als die konventionell betriebenen Modelle. Lange wie kurze Bodenwellen bringen den Focus nicht aus der Ruhe. Sie werden sanft abgefedert. Ebenso dringen Einzelhindernisse nicht zu stark zu den Insassen durch. Stuckern tritt kaum auf. Beim Beschleunigen und Bremsen fallen Nickbewegungen kaum auf, die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist akzeptabel. Voll beladen ändert sich das Federungsverhalten kaum. Auf Kopfsteinpflaster tritt gelegentlich störendes Dröhnen auf, die Vibrationen halten sich aber in Grenzen.

– Bei langsamer Fahrt im City-Verkehr wirkt das Fahrwerk etwas nervös.

---

## 2,5 Sitze

Der Focus Electric ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgerüstet.

+ 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 gut. Die Polsterung ist bequem. 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.

## 2,2 Innengeräusch

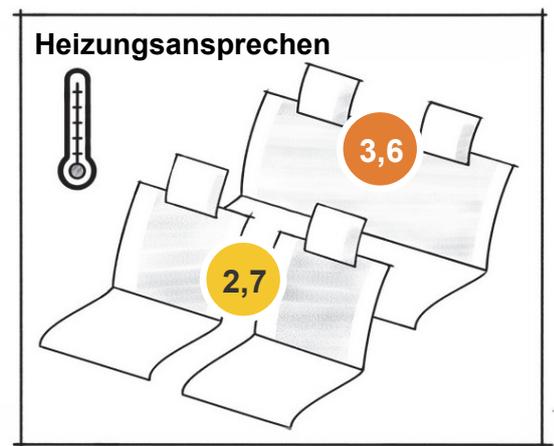
⊕ Der bis 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 68,8 dB (A) auf niedrigem Niveau. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche in Grenzen. Vom Elektromotor nimmt man vor allem bei hohen Geschwindigkeiten kaum etwas wahr.

## 2,7 Klimatisierung

Die Heizleistung ist vorn wie hinten nur durchschnittlich.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig, Fahrer und Beifahrer können ihre Wunschtemperaturen separat vorwählen. Die Luftmengenverteilung für oben, Mitte und unten kann individuell erfolgen.

⊖ Die eigentlich für Ford-Modelle charakteristische Frontscheibenheizung ist beim elektrischen Modell nicht erhältlich. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich zum Lüften nicht komplett versenken.



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

## 1,5 MOTOR/ANTRIEB

### 2,3 Fahrleistungen\*

⊕ Der Elektromotor hat eine Leistung von 107 kW/145 PS und entwickelt im Stand ein Drehmoment von 250 Nm. Da nur eine Getriebestufe vorhanden ist, wird diese Leistung ohne Zugkraftunterbrechung an die Antriebsräder weiter gegeben. Die Fahrleistungen können sich sehen lassen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h beendet der Focus bereits nach 6,0 Sekunden.

## 1,0 Laufkultur

⊕ Typisch für einen Elektromotor ist die Laufkultur einwandfrei. Vibrationen gibt es nicht. Akustisch nimmt man nur ein hochfrequentes Singen im Innenraum wahr, das aber in keiner Weise unangenehm empfunden wird.

## 1,2 Schaltung

⊕ Der elektrisch betriebene Focus benötigt nur eine Fahrstufe um vorwärts zu kommen. Gangwechsel während der Fahrt gibt es nicht. Komfortabler kann ein Getriebe deswegen kaum arbeiten. Auch die Richtungswechsel funktionieren sorgenfrei. Am Berg unterstützt serienmäßig eine Berganfahrhilfe. Einziger kleiner Kritikpunkt ist der Wählhebel der Automatik: Er fällt sehr klobig aus und könnte kleine Frauenhände etwas überfordern. Zudem wurde der Sperrhebel etwas lapprig gestaltet.

## 1,0 Getriebeabstufung

⊕ Der Elektromotor benötigt keine Schaltstufen, er hat ein sehr weit nutzbares Drehzahlband, wodurch die Übersetzung immer passt. Folglich erhält er die Bestnote 1,0.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 Fahrstabilität

Der Focus Electric zeigt im Vergleich zu seinen konventionell betriebenen Brüdern ein deutlich verändertes Fahrverhalten - er ist im Grenzbereich wesentlich anspruchsvoller.

⊕ Von Längsrinnen, Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind lässt er sich nicht aus der Spur bringen. Torque Vectoring Control verbessert die Fahrzeugstabilität beim Beschleunigen in Kurven. In schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug früh über die Vorderräder weg. Lastwechselreaktionen treten nicht auf.

⊖ Bei plötzlichen Lenkmanövern schaukelt sich der Focus deutlich auf, die Karosseriebewegungen sind immens. Er zeigt kaum Tendenz sich selbst zu stabilisieren. Auch beim ADAC Ausweichtest kostet es viel Mühe ihn durch den Parcours zu zirkeln. Er übersteuert beim Gegenlenken deutlich. Trotz Traktionskontrolle neigt der Focus bei niedrigen Geschwindigkeiten stark zu durchrutschenden Rädern.

### 3,0 Lenkung\*

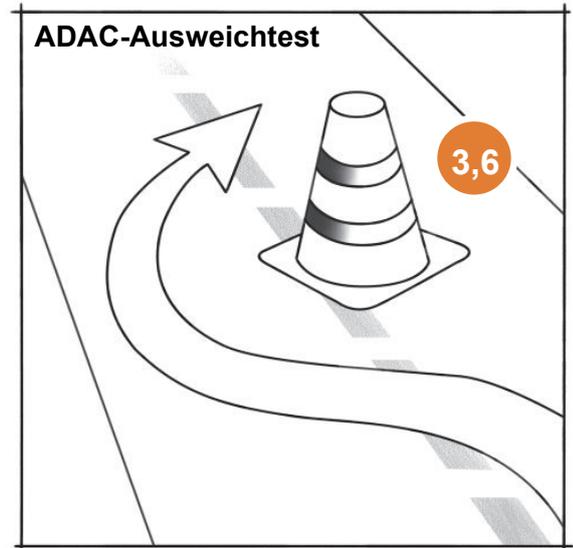
Die Lenkung des elektrischen Focus weist deutliche Unterschiede zum Standard-Focus auf. Sie ist nur Mittelmaß.

⊕ Die Lenkung spricht schnell an, auch bei geringen Lenkwinkeln. Die Zielgenauigkeit geht in Ordnung. Beim Rangieren ist der Kraftaufwand angemessen, dank recht direkter Auslegung fällt nicht zu viel Kurbelarbeit an.

⊖ Die Mittenzentrierung fällt viel zu schwach aus. Die Lenkung läuft annähernd ungebremst durch die Mittellage durch und zeigt sogar eine Tendenz um die Mittellage zu pendeln. Haptisch kann man die Mitte kaum fühlen. Aber auch bei größeren Lenkwinkeln fehlt es an Rückmeldung an den Fahrer. Bei starkem Beschleunigen spürt man sehr starke Antriebseinflüsse in der Lenkung. Ein Wendekreis von fast 12,5 Metern kann nicht akzeptiert werden.

### 2,1 Bremse

⊕ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand sind rund 36,4 m erforderlich (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/55 R17 94H, Michelin Energy Saver). Der Bremsassistent unterstützt weniger geübte Fahrer dabei, in einer Notsituation das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren. Die Spurtreue ist auch beim Bremsen in leichten Kurven einwandfrei. Nur das Pedalgefühl erlaubt Kritik. Durch den Rekuperationspunkt des Bremspedals wirkt das Pedal etwas schwammig.



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.

1,9

## SICHERHEIT

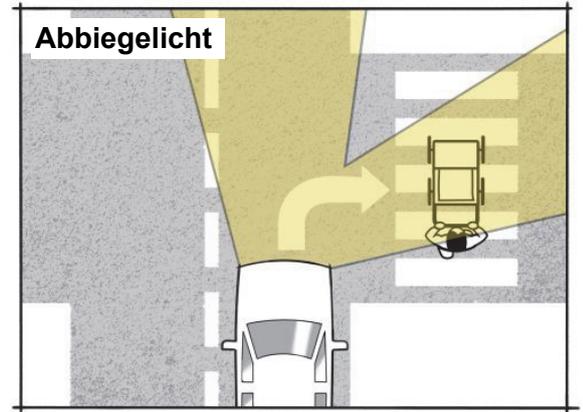
2,4

### Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Einige für den Focus typische aktive Sicherheitssysteme sind für das elektrische Modell nicht erhältlich.

**+** 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. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter mit hoher Frequenz, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Antrieb nicht in Betrieb genommen werden kann, wenn der Wählhebel in einer Fahrstellung steht. Rückstrahler warnen bei geöffneten Vordertüren. Die Heckleuchten sind in LED-Technik ausgeführt und werden vom nachfolgenden Verkehr sehr gut erkannt.

**-** Ist das Warnblinklicht eingeschaltet, können die Blinker nicht mehr verwendet werden - somit kann beim Abschleppen keine Fahrtrichtungsanzeige vorgenommen werden. Notbremssysteme, Spurhalte- und Spurverlassenswarner sucht man beim Electric vergeblich.



**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.**

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 anzuschnallen. Im Falle eines Unfalls alarmiert der Notruf-Assistent automatisch die Hilfskräfte und baut eine Sprechverbindung zu den Insassen auf.

**-** Hinten wird der Anschnallstatus nicht überwacht (auch optional nicht erhältlich). Im Kofferraum gibt es keine Zurrösen.

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.

---

## 1,5 UMWELT/ECOTEST

---

### 1,9 Verbrauch/CO2\*

+ Aus einem durchschnittlichen Stromverbrauch von 22,4 kWh/100 km errechnet sich beim ADAC EcoTest ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 126 g/km. Dafür erhält der Focus 41 Punkte. Da der CO<sub>2</sub>-Ausstoß beim Herstellen von Strom stark variiert, wird zur Berechnung ein durchschnittlicher Wert angenommen, welcher den CO<sub>2</sub>-Emissionen des deutschen Stromnetz entspricht. Durch die "Well-To-Wheel-Berechnung" werden auch Verluste beim Laden berücksichtigt.

---

### 1,0 Schadstoffe

+ Da der Focus Electric im Fahrbetrieb keine Schadstoffe ausstößt erhält er die vollen 50 Punkte im EcoTest. Addiert man die CO<sub>2</sub>-Punkte, so kommt man zu einem Gesamtergebnis von 91 Punkten, er erhält somit fünf Sterne.

---

## 4,4 AUTOKOSTEN

---

### 0,6 Betriebskosten\*

Die Betriebskosten ergeben sich zum Großteil aus den Stromkosten.

+ Im Vergleich zu Verbrennungsmotoren fällt der Betrieb von Elektrofahrzeugen schon deutlich günstiger aus. Der Focus Electric erhält eine sehr gute Beurteilung.

---

### 3,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist ein kleiner - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großen Service fällig.

+ Ford gewährt eine fünfjährige Herstellergarantie ohne Kilometerbegrenzung.

– Die jährlichen Serviceabstände sind vor allem für den Normal- oder Wenigfahrer relativ kurz und bringen mehr Werkstattaufenthalte mit sich. Durch die üppige Bereifung ist mit hohen Kosten für den Reifenersatz zu rechnen, was eine bessere Benotung verhindert.

4,9

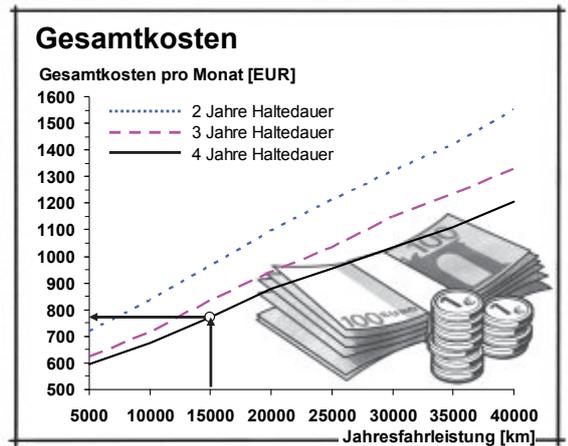
## Wertstabilität\*

– Die innovative Antriebstechnik hat sich noch nicht etabliert. Viele Gebrauchtwagenkäufer werden sich scheuen ein Fahrzeug mit gebrauchten Akkus zu kaufen. Deswegen wird dem elektrischen Focus im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein schlechter Restwertverlauf prognostiziert.

5,5

## Kosten für Anschaffung\*

– 40.000 Euro Grundpreis für ein Auto der unteren Mittelklasse sind happig. Nur Idealisten werden zu diesem immens teuren Technologieträger greifen. Viel Zusatzausstattung gibt es aber nicht. Im Vergleich zum konventionellen Focus wurde die Ausstattungsliste stark gekürzt.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 771 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

2,6

## Fixkosten\*

- + Die jährliche Kfz-Steuer beträgt 62 Euro. Diese fällt aber erst im elften Jahr an. Elektrofahrzeuge fahren zehn Jahre steuerbefreit.
- In allen Versicherungsklassen ist der Ford sehr hoch eingestuft.

5,5

## Monatliche Gesamtkosten\*

– Die absoluten monatlichen Kosten fallen sehr hoch aus. Schuld daran ist hauptsächlich der hohe Wertverlust. Das können auch die geringen Betriebskosten nicht retten.

## WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.0 Eco Boost	1.0 Eco Boost	1.6 Eco Boost	1.6 TDCi (DPF)	1.6 TDCi ECOnetic 99g(DPF)	1.6 TDCi (DPF)	2.0 TDCi (DPF)
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	3/998	3/998	4/1596	4/1560	4/1560	4/1560	4/1997
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	74 (100)	92 (125)	110 (150)	70 (95)	77 (105)	85 (115)	103 (140)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	141/2500	170/1500	170/1500	240/1600	230/1500	270/1750	270/1750	320/1750
0-100 km/h[s]	14,9	12,5	11,3	8,6	12,5	11,8	10,8	8,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	185	193	210	180	187	193	207
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	4,7 S	5,0 S	5,9 S	4,5 D	3,7 D	4,5 D	4,9 D
CO2 [g/km]	136	109	114	137	117	99	117	124
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/16/19	17/16/19	17/19/19	15/19/21	19/16/19	19/16/19	19/19/19	19/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	84	20	28	86	166	152	166	218
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	520	496	535	572	515	519	543	583
Preis [Euro]	16.450	17.550	20.420	21.570	19.350	22.415	22.120	23.270

### 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  
 E = Strom

## DATEN UND MESSWERTE

Elektrofahrzeug	Schadstoffklasse Elektrofahrzeug
Leistung	107 kW (145 PS)
bei	n.b.
Maximales Drehmoment	250 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	-
Reifengröße (Serie)	215/50R17
Reifengröße (Testwagen)	215/55R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,35/12,45 m
Höchstgeschwindigkeit	137 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	36,4 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	15,4 kWh
Testverbrauch Schnitt pro 100 km	22,4 kWh
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	19,1/19,3/30,2 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe	0 g/km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Test(*WTW)	126 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,8 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4358/1823/1484 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2015 mm
Leergewicht/Zuladung	1630 kg/455 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	220 l/585 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	-
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	23 kWh
Reichweite	120 km
Garantie	5 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	71 Euro
Monatliche Werkstattkosten	55 Euro
Monatliche Fixkosten	98 Euro
Monatlicher Wertverlust	547 Euro
Monatliche Gesamtkosten	771 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/20/21
Grundpreis	39.990 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 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 (inkl. Bi-Xenon)	670 Euro <sup>o</sup>
Automatikgetriebe	Serie
City-Notbremsfunktion	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Lichtsensoren	90 Euro <sup>o</sup>
Parklenkassistent	nicht erhältlich
Regensensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (☐)	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (☐)	nicht erhältlich
Verkehrsschilderkennung (☐)	nicht erhältlich
Xenonlicht	670 Euro <sup>o</sup>

### INNEN

Airbag, Seite hinten	nicht erhältlich
Airbag, Seite vorne	Serie
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder (nur Teilleider)	nicht erhältlich

### AUSSEN

Anhängerkupplung	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	555 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

## TESTURTEIL

AUTOTEST<sup>1</sup>

2,1

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

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