



Ford Focus Turnier 1.5 Eco Boost Start/Stop Titanium

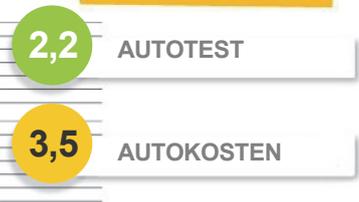
Fünftürige Kombilimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

Die dritte Modellgeneration des Focus erhält nach rund vier Jahren Bauzeit eine tiefgreifende Überarbeitung. Optisch sticht vor allem die neue Frontpartie ins Auge, die nun das aktuelle Markengesicht trägt. Weitaus wichtiger war jedoch die Überarbeitung des Interieurs. Die Vielzahl an kleinen Schaltern und Tasten gehört nun der Vergangenheit an - ein großer Touchscreen und klar gegliederte Bedienebenen sorgen für einen deutlich höheren Bedienkomfort. Herausragend ist das Angebot an aktiven Sicherheitssystemen. Neben dem weiterentwickelten City-Notbremssystem, der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage sowie dem Spurassistent gibt es nun auch einen Totwinkelwarner, der beim rückwärts Ausparken den Querverkehr erfasst und gegebenenfalls eine Warnung ausgibt. Der neue 1.5 EcoBoost Motor leistet im Focus 150 PS und sorgt mit seinem früh anliegenden maximalen Drehmoment für sportliche Fahrleistungen und angenehme Durchzugskraft. Der gemessene Verbrauch geht mit 5,9 l/100 km noch in Ordnung. Insgesamt überzeugt die Kombiversion des Focus mit einem großen und gut nutzbaren Kofferraum, großzügigen Platzverhältnissen und guter Langstreckentauglichkeit. Dank präziser Lenkung und spritzigem Motor kommt auch der Fahrspaß nicht zu kurz. Leichten Nachholbedarf gibt es nur bei der Familientauglichkeit. Dass der Beifahrerairbag ab Werk immer noch nicht abgeschaltet werden kann, ist nicht zeitgemäß. Zu haben ist die getestete Variante ab 25.260 Euro - das ist zwar nicht gerade günstig, die Titanium-Variante beinhaltet dafür aber auch schon eine Vielzahl an Zusatzausstattungen. **Karosserievarianten:** Schrägheck. **Konkurrenten:** Opel Astra Sports Tourer, Peugeot 308 SW, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

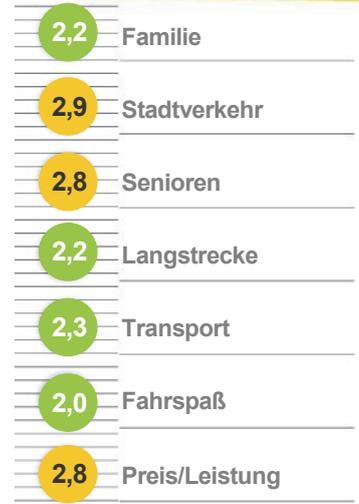
- +** durchzugsstarker Motor, viele Assistenzsysteme erhältlich, hoher Sicherheitsstandard, niedrige Fixkosten, großzügiges Platzangebot, großer Kofferraum
- keine Beifahrerairbag-Deaktivierung, zu niedrige Kopfstützen im Fond, hoher Anschaffungspreis, hohe Betriebskosten



ADAC-URTEIL



Zielgruppencheck



Stand: Juli 2015
Text: D. Silvestro

2,3

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung des Ford Focus Turnier gibt wenig Anlass zur Kritik. Die Karosserie wirkt solide und die Spaltmaße verlaufen gleichmäßig schmal. Auch am Finish gibt es wenig zu bemängeln, die Kanten sind weitgehend sauber verarbeitet. Die Kunststoffelemente im Innenraum sitzen meistens passgenau und fühlen sich insgesamt hochwertig an. Aluapplikationen werten den Innenraum optisch auf. Einen Tankdeckel gibt es nicht, wodurch der Tankvorgang schnell erledigt ist und die Hände sauber bleiben. Vorbildlich: Ford legt als einer von wenigen Herstellern dem Bordwerkzeug einen Trichter 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 Luftverwirbelungen 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.

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

2,6

Alltagstauglichkeit

Auf der stabilen Dachreling dürfen Lasten bis 75 kg befördert werden. Die maximale Zuladung fällt für einen Kombi mit 470 kg aber mittelmäßig aus. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst 1.500 kg und ungebremst 675 kg. Großzügig ist die zulässige Stützlast. Beim Focus Turnier beträgt diese gute 90 kg, damit lassen sich auch schwere Fahrradträger (z.B. mit zwei E-Bikes) auf der Anhängerkupplung montieren. Serienmäßig ist der Ford Focus nur mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es ein Notrad - nur dann findet man Bordwerkzeug und einen Wagenheber an Bord. Ein vollwertiges Reserverad ist für den Turnier dagegen nicht erhältlich.

+ Mit einer Tankfüllung können dank des großen 55 l Tanks Reichweiten von rund 930 km erzielt werden (auf Basis des Testverbrauchs im EcoTest). Im Innenraum finden vier Personen bequem Platz. Der zusätzliche Mittelsitz der Rücksitzbank ist dagegen nur für kurze Strecken geeignet.

2,3

Sicht

Die Sicht nach vorn ist gut, die Frontpartie vom Fahrer aber kaum zu sehen, was beim Einparken stören kann. Die Rundumsicht des Kombis ist zufriedenstellend - den Blick nach schräg hinten behindern aber die breiten C-Säulen. Die Sicht nach hinten ist passabel, da sich die drei Rücksitz-Kopfstützen bei Nichtbenutzung versenken lassen. Die Sicht in den Außenspiegeln geht in Ordnung, beide verfügen über einen zusätzlichen asphärischen Bereich, der den toten Winkel verkleinert.

⊕ 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 dynamischen Kurven- und statischem Abbiegelicht sind gegen Aufpreis zu haben (im Testwagen verbaut). Dann ist auch helles LED-Tagfahrlicht verbaut. Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung werden die hellen Xenonscheinwerfer empfohlen. Ebenso erhältlich ist ein Fernlichtassistent (im Testwagen). 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 wischen.

⊖ 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 nachts für störende Lichtreflexe der Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge. Wer sehr blendempfindlich reagiert, sollte deshalb besser auf die Frontscheibenheizung verzichten.

2,6 Ein-/Ausstieg

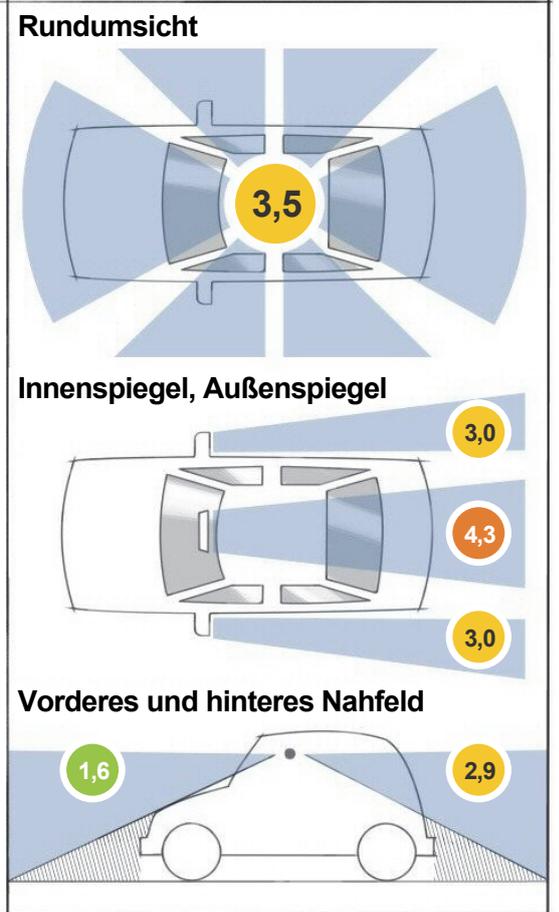
Vorn wie hinten klappt das Ein- und Aussteigen recht gut, die Schweller sind angenehm niedrig und die Sitze in zufriedenstellender Höhe über der Straße. Die Türbremsen besitzen vorn wie hinten drei Rastungen, könnten aber etwas kräftiger ausgelegt sein, um die Türen an Steigungen zuverlässiger offen halten zu können. Als nettes Gimmick gibt es beim Focus nun eine Ambientebeleuchtung in den Türen, die bei geschlossener Tür blau leuchtet und bei geöffneter Tür auf eine rote Beleuchtung umschaltet (optionale Multicolor-Ambientebeleuchtung).

⊕ Serienmäßig gibt es eine Funkfernbedienung zum Öffnen und Verriegeln der Türen - die Tasten sind verwechslungssicher. Optional gibt auch ein schlüsselloses Zugangssystem (nicht im Testwagen). Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die vor allem das Aussteigen erleichtern. Die Umfeldbeleuchtung erhellt nachts das Auto und leuchtet den Bereich vor dem Fahrzeug aus.

⊖ 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.



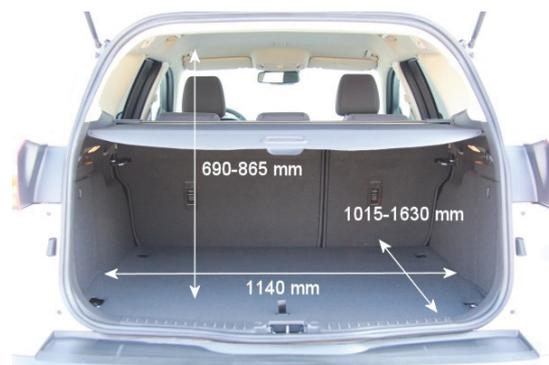
Trotz versenkbaren Kopfstützen wird die Sicht nach schräg hinten durch die breiten Dachsäulen beeinträchtigt.



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

1,6 Kofferraum-Volumen*

⊕ Der Kofferraum des Ford Focus Turnier fällt im Klassenvergleich großzügig aus. Gemessen bis zur Gepäckraumabdeckung passen 410 l in den Kofferraum. Entfernt man die Abdeckung, können bis unters Dach rund 655 l eingeladen werden. Dann lassen sich bis zu zwölf handelsübliche Getränkekisten stapeln. Klappt man die Rücksitzlehnen um, finden 790 (bis Fensterunterkante) bzw. 1.385 l (dachhoch) im Kofferraum Platz.



Mit üppigen 410 l Kofferraumvolumen kann der Turnier punkten.

1,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Der Focus Turnier überzeugt durch die gute Zugänglich- und Nutzbarkeit des Kofferraums. Die Kofferraumklappe lässt sich leicht anheben sowie schließen. Unter der geöffneten Heckklappe finden selbst große Personen bis über 1,90 m genügend Platz, ohne sich den Kopf anzustoßen. Beladen lässt sich der Kombi dank der sehr niedrigen Ladekante (60 cm über der Fahrbahn) problemlos. Der Kofferraumboden ist fast eben zur Ladekante, was das Ein- und Ausladen von Gepäck erleichtert. Der Ladeboden ist auch bei umgeklappter Rückbank komplett eben. Dank der hohen und recht breiten Ladeöffnung ist der Kofferraum gut zugänglich und lässt sich auch aufgrund des praktischen Formats einwandfrei nutzen. Der Kofferraum wird bei Dunkelheit durch zwei Lampen gut ausgeleuchtet.

3,2 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzbank ist asymmetrisch geteilt, beim Vorklappen können die Kopfstützen eingesteckt bleiben. Etwas umständlich ist das separate Hochklappen der Rücksitzflächen. Für Kleinigkeiten gibt es nur wenige Ablagen. Es finden sich nur Gepäckösen sowie kleinere Fächer in der Reserveradmulde. Richtige Ablagefächer sucht man aber vergebens. Ein Kofferraumtrennnetz zur Ladungssicherung ist optional erhältlich.

⊖ Beim Zurückklappen der Lehnen muss man darauf achten, nicht die Gurte einzuklemmen und zu beschädigen.

2,1 INNENRAUM

1,8 Bedienung

Zum Facelift wurde das Bedienkonzept des Focus gründlich überarbeitet. Dadurch fällt die Bedienung nun ein gutes Stück leichter, was vor allem an der reduzierten Anzahl an Drehregler und Tasten liegt. Die Bedienelemente sind nun ergonomischer angeordnet und die Eingewöhnung fällt nicht mehr ganz so hoch aus. Großen Anteil daran hat der nun lieferbare Acht-Zoll-Touchscreen (Ford SYNC 2) - die vielen kleinen Tasten zur Radiobedienung gehören damit der Vergangenheit an. Durch die hohe Funktionsvielfalt benötigt man aber doch eine gewisse Eingewöhnungszeit. Auch das Klimabedienteil sowie die Tasten im Lenkrad wurden überarbeitet. Der Handbremshebel ist ein Stück nach hinten gewandert und nun besser greifbar.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität des Focus gibt wenig Anlass für Kritik.

Gleichzeitig wurde im Bereich des Schalthebels Platz geschaffen, um die bisher verstreuten Tasten sinnig zusammenzufassen. In der Summe ist Ford die dringend notwendige Überarbeitung des Bedienkonzepts gelungen und sorgt nun für einen deutlich höheren Bedienkomfort.

+ 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 wird aber vom Lenkrad verdeckt und ist nicht ideal zugänglich. Der Lichtschalter lässt sich einfach betätigen und ist auch bei ausgeschaltetem Licht beleuchtet. Der serienmäßige Regensensor schaltet die Wischer automatisch an und regelt die Wischgeschwindigkeit. Alle Schalter sind bei Dunkelheit einwandfrei beleuchtet, auch die Lenkradtasten. Die Instrumente sind sehr gut ablesbar, für alle wichtigen Funktionen gibt es Anzeigen und Kontrollleuchten. Ein Bordcomputer zum Abrufen des Durchschnittsverbrauchs und der Restreichweite ist serienmäßig an Bord. Alle vier elektrischen Fensterheber besitzen eine Auf-/Abwärtsautomatik, funktionieren auch nach dem Abstellen des Motors (bis eine Tür geöffnet wird) und verfügen über einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Das Radio lässt sich über gut erreichbare Tasten sowie über den in sehr guter Höhe angebrachten Touchscreen einwandfrei bedienen. Die Lautsprecher vermitteln einen klaren Klang mit kräftigen Bässen. Das Klimabedienteil ist übersichtlich aufgebaut, allerdings tief angeordnet, was während der Fahrt eine starke Blickabwendung von der Fahrbahn erfordern kann. Detaileinstellungen der Klimaautomatik lassen sich über den Touchscreen im Bordmenü durchführen. Ablagen gibt es vorn wie hinten genügend. Vorn findet man Becherhalter in der Mittelkonsole und große Türfächer, in der auch Flaschen Platz finden. Hinten gibt es ebenfalls Becherhalter in der Mittelarmlehne, Türfächer und Lehnentaschen an den Rückseiten der Vordersitzlehnen. Das Handschuhfach ist zwar recht flach gestaltet, dafür aber sehr tief und beleuchtet. Vorn wie hinten gibt es eine zentrale Lampe am Dachhimmel, die auch Leseleuchten integriert hat. Der Innenraum wird somit hell genug beleuchtet. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

- Fahrer und Beifahrer müssen sich zum Schließen voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil die Griffe zu weit weg liegen. Die Lordosenstützen der Vordersitze sind während der Fahrt nicht zu bedienen, da sie kaum erreichbar sind.

1,9 Raumangebot vorne*

+ Die sehr großzügige Kopffreiheit und Innenbreite auf den Vorderplätzen sorgen für ein üppiges Raumempfinden. Der Fahrersitz lässt sich für Personen bis rund 1,95 m weit genug zurückschieben.

2,7 Raumangebot hinten*

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt, finden hinten noch Personen bis knapp 1,90 m Größe ausreichend Beinfreiheit vor. Die Innenbreite geht in Ordnung, ist für drei Erwachsene nebeneinander aber etwas zu eng. Das subjektive Raumempfinden ist angenehm.

- Wenn die vorderen Sitze weit nach hinten gestellt sind, steht die Sitzschiene im Fußraum stark ab. Dadurch kann man sich die Schuhe zerkratzen bzw. sich sogar am Fuß verletzen, wenn man beispielsweise Sandalen trägt.

4,0 Innenraum-Variabilität

Es werden keine Sitzvarianten angeboten, daher ist die Innenraum-Variabilität nur ausreichend.

2,4

KOMFORT

2,3

Federung

Für den Focus gibt es neben dem Standardfahrwerk keine Optionen. Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten ist für den Focus weder ein Sport- noch ein adaptives Fahrwerk in der Aufpreisliste zu finden.

⊕ Das ist aber auch nicht zwingend erforderlich, da mit dem Standardfahrwerk ein guter Kompromiss aus einer sportlich straffen, aber gleichzeitig durchaus langstreckentauglichen Feder-Dämpfer-Abstimmung gelungen ist. Lange Bodenwellen bringen den Kombi nicht aus der Ruhe und auch mit voller Beladung steht an der Hinterachse genügend Federweg zur Verfügung. Etwas deutlicher dringen kurzweilige Fahrbahnunebenheiten oder auch Einzelhindernisse wie abgesenkte Kanaldeckel zu den Insassen durch. Angenehm reagiert das Fahrzeug bei feinen Unebenheiten oder rauem Fahrbahnbelag. Es tritt so gut wie kein Stuckern auf. Anders sieht es bei Kopfsteinpflaster aus. Dann können je nach Geschwindigkeit deutliche Eigenresonanzen und Vibrationen in den Innenraum durchdringen. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich Nickbewegungen in Grenzen und die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist sehr gering.

2,5

Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen serienmäßig 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 aber 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 Personen haben etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

2,3

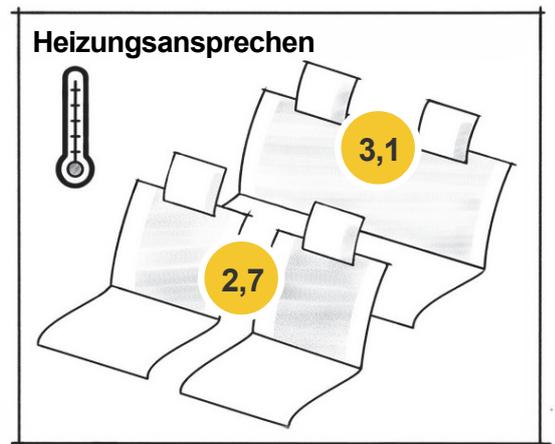
Innengeräusch

⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 68,9 dB (A) auf niedrigem Niveau. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche in Grenzen. Der Vierzylindermotor ist dabei kaum im Innenraum präsent und wird nur bei hohen Drehzahlen etwas lauter.

2,5

Klimatisierung

Die Heizung des Focus 1.5 EcoBoost spricht bei niedrigen Außentemperaturen vorn wie hinten in zufriedenstellender Zeit an und sorgt in akzeptabler Zeit für einen warmen Innenraum.



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

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig verbaut, Fahrer und Beifahrer können ihre Wunschtemperaturen separat vorwählen. Die Intensität des Automatikprogramms lässt sich aber nicht separat einstellen. Die Luftmengenverteilung für oben, Mitte und unten kann individuell angepasst werden. Das erfolgt entweder über die Tasten am Klimabedienteil oder über den Touchscreen. Unverständlicherweise können am Touchscreen aber keine weiteren Einstellungen vorgenommen werden, sondern nur die gleichen, wie bereits mit den Tasten. Der Sinn des Klimamenus ist daher nicht unbedingt nachvollziehbar. Optional gibt es eine Frontscheibenheizung mit feinen Drähten im Glas - das ist im Winter sehr praktisch, führt aber teilweise zu störenden Lichtreflektionen.

1,9 MOTOR/ANTRIEB

1,6 Fahrleistungen*

⊕ Der 1.5 EcoBoost-Motor mit 150 PS überzeugt mit souveränen Fahrleistungen und angenehmer Durchzugskraft. Der Zwischensprint von 60 auf 100 km/h ist bereits nach 4,9 Sekunden erledigt (2./3. Gang). Aber auch die Elastizitätsmessungen sind tadellos. Im vierten Gang vergehen rund 7,3 s von 60 auf 100 km/h, im fünften sind es 9,7 s und selbst im sechsten Gang vergehen nur 13,9 s. Hier hilft das bereits bei 1.600 1/min anliegende maximale Drehmoment von 240 Nm.

2,2 Laufkultur

⊕ Die Laufkultur des Vierzylinder-Benziners ist gut, er ist nie unangenehm laut im Innenraum präsent. Vibrationen werden kaum in den Innenraum übertragen. Sie sind aber unter Last leicht an den Pedalen spürbar. Selbst bei sehr niedrigen Drehzahlen neigt der Motor kaum zum Dröhnen.

1,9 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. Durch einen Zugring ist der Rückwärtsgang vor versehentlichem Einlegen geschützt. Durch seine Synchronisierung kann er auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos und verschleißarm eingelegt werden. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren, wird aber unsanft gekuppelt, kann es im Antriebsstrang auch mal rucken. Das Anfahren an Steigungen wird durch die Berganfahrhilfe erleichtert, die ein Zurückrollen des Fahrzeugs für eine kurze Zeit verhindert. Die Schaltpunktanzeige hilft dem Fahrer entsprechend dem Betriebszustand einen geeigneten Gang zu wählen. Das Start-Stopp-System funktioniert einwandfrei.

2,3 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist einwandfrei abgestuft, es steht für jeden Betriebszustand ein geeigneter Gang zur Verfügung. Die Gesamtübersetzung wurde nicht zu kurz gewählt. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit rund 2.800 1/min.

2,0

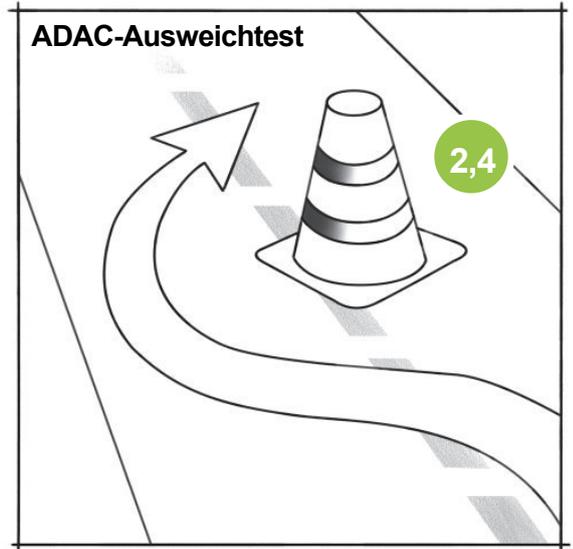
FAHREIGENSCHAFTEN

2,4

Fahrstabilität

⊕ Der Focus Turnier besitzt eine gute Fahrstabilität und lässt sich insgesamt gut kontrollieren. Bei einem plötzlichen Lenkimpuls sind zwar deutliche Karosseriebewegungen vorhanden, doch pendelt das Fahrzeug kaum nach und bleibt damit gut beherrschbar. Das ESP greift zudem früh ein und unterstützt den Fahrer. Von Längsrinnen, Fahrbahnverwerfungen oder Seitenwind lässt sich der Focus kaum beeindrucken und zeigt einen guten Geradeauslauf. Wenn die Fahrbahn weniger griffig ist, greift die elektronische Traktionskontrolle ein und bremst durchdrehende Antriebsräder. Das elektronische Sperrdifferential "Torque Vectoring Control" verbessert die Traktion beim Beschleunigen in Kurven. Beim ADAC Ausweichtest hinterlässt der Focus Turnier einen guten Eindruck, auch wenn das elektronische Stabilitätsprogramm stark eingreifen muss, um den Kombi in der Spur zu halten. Beim Gegenlenken zeigt sich das Fahrzeug zwar hecklastig - die Übersteuerneigung wird aber durch rigorose ESP-Eingriffe unterbunden. Damit gelingt es dem Fahrer, das Fahrzeug sicher in die Ausfahrgasse zurückzulenken. In schnell gefahrenen Kurven bleibt das Fahrzeug lange neutral. Im Grenzbereich schiebt es über die Vorderräder und bleibt dabei gut kontrollierbar. Geht man in einer schnell gefahrenen Kurve schlagartig vom Gas und leitet einen Lastwechsel ein, drängt das Heck deutlich nach und muss auch dann durch Gegenlenken und ESP-Eingriffe stabilisiert werden - die Reaktionen sind aber wie schon beim Ausweichtest noch gut beherrschbar.

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.

2,4

Lenkung*

⊕ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an und bietet eine ausgezeichnete Mittenzentrierung. Sie ist äußerst zielgenau und vermittelt dem Fahrer einen guten Fahrbahnkontakt. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand gering aus und dank der direkten Auslegung muss man auch nicht zu viel Kurbeln. Der Wendekreis fällt mit 11,0 m für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse nicht zu groß aus - hier hat Ford gegenüber dem Vorfacelift-Modell deutlich nachgebessert.

1,3

Bremse

⊕ Die Bremse spricht schnell an und lässt sich fein dosieren. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 215/50 R17, Continental ContiSportContact5 95W). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve geht in Ordnung.

1,9

SICHERHEIT

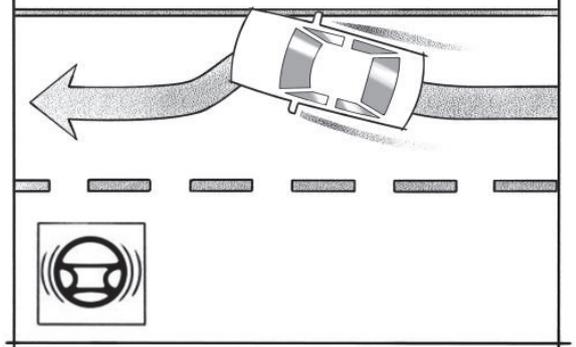
1,4

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Zur Reifendruckerkennung sind Sensoren in den Rädern verbaut - dennoch lassen sich die Reifendrücke nicht im Kombiinstrument anzeigen. Es wird lediglich eine Warnung bei zu wenig Reifendruck ausgegeben. Das optionale Xenonlicht umfasst auch Abbiege- sowie dynamisches Kurvenlicht. Neben einem City-Notbremssystem (bis 50 km/h aktiv), einem Spurwechsel- und einem Spurhalteassistenten (mit Lenkeingriff oder mit Lenkrad-Vibration, wählbar) kann auch ein Müdigkeitswarner sowie eine Verkehrszeichenerkennung geordert werden. Optional ist auch ein Abstandsregeltempomat mit Auffahrwarnsystem erhältlich. Ein Speedlimiter ist Serie. Gegen Aufpreis ist nun auch ein Totwinkel-Assistent erhältlich. Das System überwacht die seitlichen Bereiche neben dem Fahrzeug. Befindet sich in diesem Bereich ein anderes Fahrzeug, wird dies dem Fahrer durch Lampen in den Außenspiegeln signalisiert. Eine Akutwarnung gibt das System aber nicht aus, wenn der Fahrer den Blinker setzt. Das System unterstützt auch beim Rangieren mit der Querverkehr-Erkennungsfunktion. Ist der Rückwärtsgang eingelegt, können querende Fahrzeuge erkannt werden und es wird eine Warnung ausgegeben. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zudem wird ab Stillstand automatisch die Warnblinkanlage aktiviert. Unbeabsichtigtes Anfahren ist nicht möglich, weil der Motor nur bei getretenem Kupplungspedal gestartet werden kann. Rückstrahler warnen bei geöffneten Vordertüren. Nun erhältlich ist das aus anderen Baureihen bekannte Schlüsselsystem "MyKey". Der Zweitschlüssel lässt sich individuell programmieren. So kann z.B. die maximale Fahrgeschwindigkeit oder Lautstärke des Radios begrenzt werden. Es kann auch eingestellt werden, dass Sicherheitssysteme nicht deaktiviert werden können. Das MyKey Sicherheitssystem ist eine sehr innovative und sinnvolle Ergänzung, wenn das Fahrzeug z.B. von Fahranfängern genutzt wird.

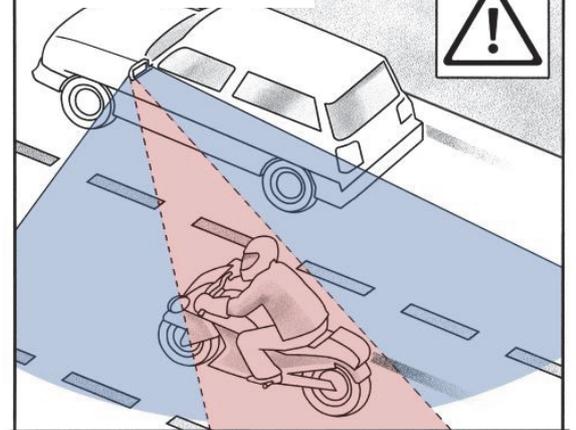
⊖ Bei eingeschalteter Warnblinkanlage ist die Blinkerfunktion deaktiviert, so kann z. B. beim Abschleppen keine Richtungsänderung angezeigt werden.

Spurhalteassistent



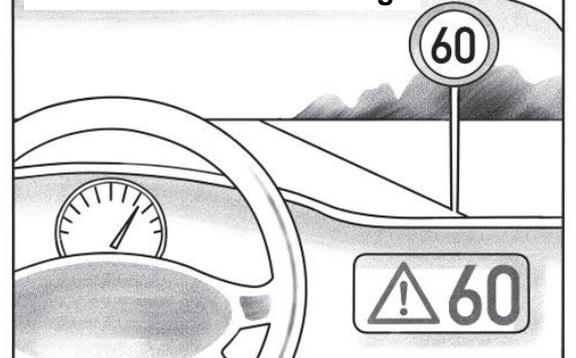
Infrarotsensoren oder Kameras erkennen die Fahrbahn-Markierungen. Verlässt der Fahrer seine Spur ohne zu Blinken (etwa wegen Unachtsamkeit oder Sekundenschlaf), erfolgt eine optische, akustische oder haptische Warnung.

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.

Verkehrszeichenerkennung



Eine Videokamera an der Fahrzeugfront erkennt Verkehrszeichen, die auf Tempo-Limits oder Überholverbote hinweisen und stellt diese für einige Sekunden in einer Anzeige im Armaturenbrett dar.

1,9 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 klar für fünf Sterne (Stand 05/2011). 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. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich hohe Zugkraft aufbringen. 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. 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.

- Im Fond reichen die Kopfstützen nur für Passagiere bis zu einer Größe von 1,70 m. Der Abstand zum Kopf fällt durchschnittlich aus. Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und der Verbandskasten besitzt keinen eigenen Halter. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.



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

2,2 Kindersicherheit

+ Im ADAC Crashtest erreicht der Focus bei der Kindersicherheit gute 82% der Punkte (Stand 05/2011). 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. Laut Anleitung sind auf den äußeren Sitzplätzen alle Kindersitzklassen zulässig. Die Fensterheber haben einen früh eingreifenden Einklemmschutz. Im Family-Paket ist auch eine elektrische Kindersicherung für die hinteren Türen enthalten, die vom Fahrerplatz aus deaktiviert werden kann.

- Eine Beifahrerairbag-Deaktivierung ist nicht vorhanden. Bei Bedarf muss die Beifahrerairbag-Deaktivierung in einer Fachwerkstatt nachgerüstet werden. Laut Hersteller sind mit aktivierten Airbags auf dem Beifahrersitz keine rückwärts gerichteten Kinderrückhaltesysteme zulässig. Die Gurtschlösser im Fond sind nicht verwechslungssicher.

2,1 Fußgängerschutz

+ Der Ford Focus kann mit guten Ergebnissen beim Fußgängerschutz punkten. Es wurden 72% erreicht (Stand 05/2011). Entschärft sind die Vorderkante und die mittleren Bereiche der Motorhaube sowie die Stoßfänger. Zu aggressiv sind noch die seitlichen Bereiche der Motorhaube und des Stoßfängers.

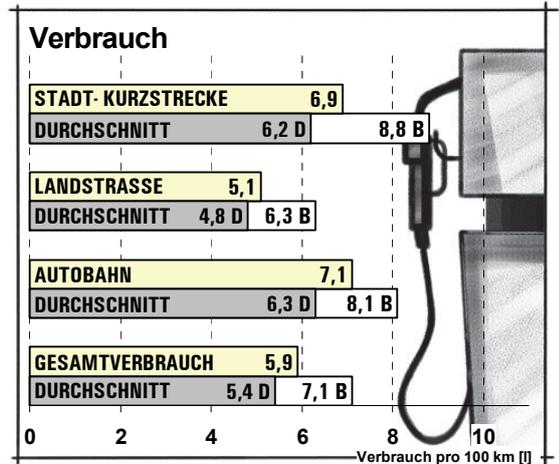
2,5 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO2*

Der Focus Turnier 1.5 EcoBoost schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 163 g/km zufriedenstellend ab - das entspricht 28 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,9 l Super auf 100 km. Innerorts verbraucht das Fahrzeug 6,9 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 7,1 l pro 100 km.

1,7 Schadstoffe

+ Im Schadstoff-Kapitel erhält der Focus 43 von 50 möglichen Punkten. Keine der gemessenen Schadstoffgruppen zeigt besondere Auffälligkeiten. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Ford auf 71 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

3,5 AUTOKOSTEN

4,2 Betriebskosten*

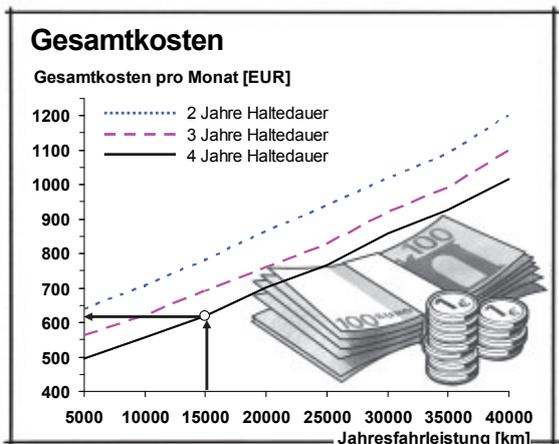
- Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Focus Turnier 1.5 EcoBoost nicht besonders sparsam mit dem gegenüber Diesel teurerem Super-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel keine gute Bewertung.

3,4 Werkstatt- / Reifenkosten*

Alle 20.000 km oder alle 12 Monate ist eine kleinere Wartung - alle 40.000 km oder zwei Jahre ein großer Service fällig. Der 1,5-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 den Reifenersatz verhindern zudem eine bessere Benotung.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 620 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,7 Wertstabilität*

Für den Focus Turnier 1.5 EcoBoost kann während des vierjährigen Kalkulationszeitraumes nur ein mäßiger Restwertverlauf erwartet werden.

4,2 Kosten für Anschaffung*

– Die getestete Variante kostet mindestens 25.260 Euro. Trotz der weitgehend kompletten Serienausstattung fällt der Preis für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse recht hoch aus. Sehr empfehlenswert sind die optionalen aktiven Sicherheitssysteme, die zusammengefasst im Technologie-Paket für 850 Euro erhältlich sind.

1,9 Fixkosten*

+ Die Fixkosten fallen gering aus. Jährlich werden nur 96 Euro an Kfz-Steuer fällig. Besonders günstig ist der Focus in der Haftpflichtversicherung eingestuft (KH: 13).

– Deutlich teurer sind dagegen die Teil- und Vollkaskoversicherung (TK: 21; VK: 19).

3,5 Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen noch akzeptabel aus. Aufgrund der geringen Fixkosten eignet sich die getestete Variante vor allem für Wenigfahrer. Wer viel unterwegs ist, ist mit der Dieselve Variante besser bedient.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost Start/ Stopp	1.0 EcoBoost Start/ Stopp	1.5 EcoBoost Start/ Stopp	1.5 TDCi Start/ Stopp	1.5 TDCi ECOnetic	1.5 TDCi Start/ Stopp	2.0 TDCi Start/ Stopp
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	3/998	3/998	4/1498	4/1499	4/1499	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	74 (100)	92 (125)	134 (182)	70 (95)	77 (105)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	141/2500	170/1400	170/1400	240/1600	250/1750	270/1750	270/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	15,1	12,7	11,2	8,8	12,2	12,1	10,7	9,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	185	193	222	180	187	193	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,0 S	4,8 S	4,8 S	5,6 S	3,8 D	3,4 D	3,8 D	4,0 D
CO2 [g/km]	139	109	110	128	98	88	98	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/19	15/17/19	15/17/19	13/19/21	14/18/21	14/18/21	14/18/21	16/18/22
Steuer pro Jahr [Euro]	120	48	50	96	148	142	148	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	520	505	587	638	517	567	590	616
Preis [Euro]	17.360	18.460	21.610	26.260	21.710	23.610	23.860	26.760

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster
KB = Kombi
GR = Van

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle
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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	1498 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm
bei	1600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,0/11,0 m
Höchstgeschwindigkeit	210 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	4,9 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,9 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,9/5,1/7,1 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	128 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	163 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,9 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4560/1823/1492 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2020 mm
Leergewicht/Zuladung	1430 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	410 l/790 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	675 kg/1500 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	930 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	116 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	91 Euro
Monatlicher Wertverlust	354 Euro
Monatliche Gesamtkosten	620 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	13/19/21
Grundpreis	25.260 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 rund 350 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC Autotest ist nach dem ab 01.01.2015 gültigen ADAC Testprotokoll erstellt. Die Testergebnisse sind daher nur bedingt mit den Autotests vor dem 01.01.2015 vergleichbar.

Die Angaben zu Kfz-Steuer und Autokosten basieren auf zum Veröffentlichungszeitpunkt aktuellen Daten. Die Autokosten wurden mit dem seit 01.01.2015 gültigen Berechnungsmodell erstellt. Diese sind daher nicht mit den Autokosten früherer Tests vergleichbar. Die aktuellsten Kostenberechnungen aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-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.

Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbieglicht (inkl. Xenon)	1.040 Euro ^o
Abstandsregelung, elektronisch (ACC)	870 Euro ^o
Automatikgetriebe	1.750 Euro
City-Notbremsfunktion	250 Euro ^o
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (inkl. Xenon)	1.040 Euro ^o
Parklenkassistent	670 Euro ^o
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (Technologie-Paket)	850 Euro ^o
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	480 Euro ^o
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Verkehrsschilderkennung (Technologie-Paket)	850 Euro ^o
Xenonlicht	1.040 Euro ^o

INNEN

Airbag, Seite vorne	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag	nicht erhältlich
Navigationssystem	300 Euro ^o
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	ab 510 Euro ^o
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	565 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,2

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen