



Ford Focus 1.0 EcoBoost Start/Stop Titanium

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (74 kW / 100 PS)

Ende 2014 hat Ford den Focus umfangreich überarbeitet. Dabei haben sich die Kölner vor allem die Kritik an dem unübersichtlichen Bediensystem zu Herzen genommen und der Tastenflut auf der Mittelkonsole ein Ende gemacht. Stattdessen bündelt nun ein großes Touchscreen-Display die meisten Funktionen, wodurch das Cockpit deutlich aufgeräumter wirkt. Neben dem nun gefälligeren Karosseriekleid samt Kühlergrill im aktuellen Ford-Look legten die Kölner auch Hand an das Fahrwerk. Die Lenkung wurde ebenso wie die Fahrwerksabstimmung leicht überarbeitet. In puncto Assistenzsysteme war die aktuelle Focus-Generation bei ihrem Erscheinen Vorreiter im Segment, jetzt spielt sie wieder ganz vorne mit. Der City-Notbremsassistent funktioniert nun bis 50 statt 30 km/h, zudem kann der Parkassistent den Wagen nicht mehr nur in Längs-, sondern auch in Querparklücken rangieren und zusätzlich sogar das Ausparken übernehmen. Als Antriebsquelle des Focus 1.0 EcoBoost dient die 100 PS leistende Variante des Dreizylinders. Mit dem Turbobenziner ist der Fünftürer ausreichend motorisiert, leider verzichtet Ford auf einen drehzahlensenkenden sechsten Gang. Dies schlägt sich vor allem beim ADAC EcoTest nieder, in dem der Focus mit einem Verbrauch von 5,7 l/100 km und einem CO₂-Ausstoß von 159 g/km nicht glänzen kann. Die getestete Variante schlägt in der höchsten Ausstattung Titanium mit 22.310 Euro zu Buche. Damit ist der Ford zwar keinesfalls ein Sonderangebot, die umfangreiche Serienausstattung mit Annehmlichkeiten wie Klimaautomatik, Tempomat und Licht-/Regensensor tröstet darüber aber etwas hinweg. **Karosserievarianten:** Kombi.

Konkurrenten: BMW Einser, Hyundai i30, Mercedes A-Klasse, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

- +** agile Fahreigenschaften, viele Assistenzsysteme erhältlich, bequeme Vordersitze, hohes Sicherheitsniveau, geringe Fixkosten
- mäßige Fahrleistungen, kurz übersetztes 5-Gang-Getriebe, keine Beifahrerairbag-Deaktivierung



ADAC-URTEIL

2,3 AUTOTEST

2,9 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,5 Familie

2,9 Stadtverkehr

2,9 Senioren

2,2 Langstrecke

2,7 Transport

2,9 Fahrspaß

2,6 Preis/Leistung

2,6

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,5

Verarbeitung

+ Die Verarbeitung des Ford Focus 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 meisten Kunststoffelemente im Innenraum sind passgenau und fühlen sich insgesamt recht wertig an. Applikationen im Aluminium-Look 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 in den vorderen Türausschnitten bewahren den Lack aber vor Kratzern. Als innovatives Extra gibt es gegen Aufpreis einen ausfahrbaren Türkantenschutz. Beim Öffnen einer Türe schwingt er nach außen und legt sich über die Türkante - die Gefahr von Parkschäden durch unvorsichtig geöffnete Türen wird dadurch verringert, gleichzeitig wird die Optik des Fahrzeugs aber nicht gestört.

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

2,5

Alltagstauglichkeit

Auf dem Dach können Lasten bis 75 kg befördert werden. Insgesamt ist eine Zuladung von 560 kg erlaubt. Die zulässige Anhängelast beträgt gebremst lediglich 1.000 kg und ungebremst 635 kg. Serienmäßig ist der Ford Focus lediglich mit einem Reifenpannenset ausgestattet. Gegen Aufpreis ist immerhin ein Notrad erhältlich.

+ Mit einer Tankfüllung können dank des großen 55 l Tanks Reichweiten von rund 965 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. Die hohe zulässige Stützlast von 75 kg ermöglicht auch den Transport von Fahrradträgern mit zwei schwereren Fahrrädern (z.B. E-Bikes) auf einer Anhängerkupplung.

2,4

Sicht

Bei der ADAC Rundumsichtmessung schneidet der Focus nur zufriedenstellend bis ausreichend ab. 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. 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 Sichtbereich erweitert.



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

⊕ 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 (im Testwagen verbaut). Bi-Xenonscheinwerfer mit hellem LED-Tagfahrlicht, dynamischem Kurven- und statischem Abbiegelicht sind gegen Aufpreis zu haben (im Testwagen verbaut). Aufgrund der besseren Straßenausleuchtung sind die hellen Xenonscheinwerfer ein empfehlenswertes Ausstattungsdetail. Ebenso erhältlich ist ein Fernlichtassistent (im Testwagen), der das Fernlicht automatisch auf- und abblendet. Der Innenspiegel blendet bei störendem Scheinwerferlicht automatisch ab. Die Scheibenwischer vorn bewegen sich gegenläufig zu den A-Säulen (sogenannte Schmetterlingswischer), wodurch sie einen sehr großen Bereich der Scheibe abdecken.

⊖ 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. ein Beschlagen vermieden, jedoch sorgen die feinen Heizdrähte nachts für störende Lichtreflexe, die durch die Scheinwerfer entgegenkommender Fahrzeuge erzeugt werden. Blendempfindliche Personen sollten deshalb besser auf die Frontscheibenheizung verzichten.

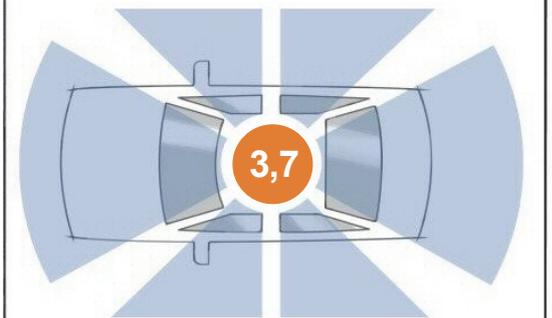
2,5 Ein-/Ausstieg

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 dreistufige Arretierung ist kräftig genug, um die Türen auch an Steigungen zuverlässig offen halten zu können. Als nettes Gimmick gibt es beim Focus eine Ambientebeleuchtung in den Türen, die bei geschlossener Tür blau leuchtet und bei geöffneter Tür auf eine rote Beleuchtung umschaltet (optionale Multicolor-Ambientebeleuchtung).

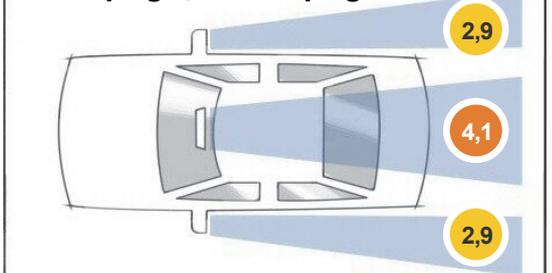
⊕ Serienmäßig gibt es eine Funkfernbedienung zum Öffnen und Verriegeln der Türen - die Tasten lassen sich auch im Dunkeln einwandfrei erfüllen. Optional ist zudem ein schlüsselloses Zugangssystem (im Testwagen verbaut) erhältlich, mit dem sich sowohl die Türen ver- und entriegeln als auch der Motor starten lässt, ohne dafür den Schlüssel in die Hand nehmen zu müssen. Zum Umfang dieses Systems zählt auch die Umfeldbeleuchtung, die mit einer zusätzlichen Lampe im Außenspiegel den Bodenbereich ausleuchtet. Für alle außen Sitzenden gibt es Haltegriffe am Dachhimmel, die vor allem das Aussteigen erleichtern.

⊖ 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.

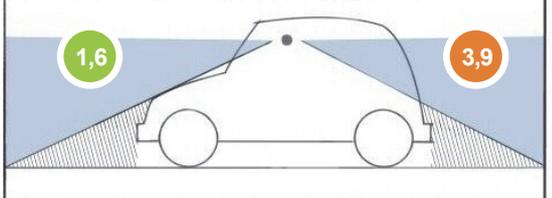
Rundumsicht



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.

2,7 Kofferraum-Volumen*

Der Kofferraum des fünftürigen Focus fällt mit 345 l durchschnittlich groß aus. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 485 l. Dann lassen sich bis zu sieben handelsübliche Getränkeboxen stapeln.

+ 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.



Der Kofferraum ist mit 345 l Volumen von klassenüblicher Größe. Störend ist die relativ hohe Ladekante.

2,8 Kofferraum-Zugänglichkeit

Die Ladekante liegt 72 cm über der Fahrbahn und 20 cm über dem Kofferraumboden - nicht optimal, um schweres Gepäck ein- und auszuladen.

+ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, zwei praktische Haltegriffe an der Innenseite erleichtern die Handhabung. 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 den Kofferraum gut und hell genug aus. Durch die geringe Tiefe gelangt man gut auch an weit vorn liegende Gegenstände.

- Selbst bei hochgeklappter Sitzbank und umgelegten Rücksitzlehnen ist die Ladefläche nicht vollkommen eben.

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 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 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.

2,1 INNENRAUM

1,9 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 Bedienelementen auf der Mittelkonsole liegt. Sie sind nun ergonomischer angeordnet, die Eingewöhnungsphase fällt daher nicht mehr so langwierig 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.



Die Funktionalität und Verarbeitungsqualität des Focus sind gut und geben wenig Anlass zur Kritik.

Der Handbremshebel ist ein Stück nach hinten gewandert und nun besser greifbar. 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 gut gelungen und sorgt nun für einen deutlich höheren Bedienkomfort.

+ Das Lenkrad lässt sich in einem weiten Bereich in Höhe und Weite einstellen. 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 wichtigen Schalter sind bei Dunkelheit 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. 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. Während es für die vorn Sitzenden Leseleuchten gibt, steht für die Fondpassagiere nur eine zentrale Lampe zur Verfügung. Bei nicht richtig verschlossenen Türen oder Heckklappe wird dies dem Fahrer im Kombiinstrument angezeigt.

- Um den Touchscreen-Bildschirm zu bedienen, muss der Fahrer den Arm weit ausstrecken, da sich das Display zwar ergonomisch günstig weit oben befindet, aber nach hinten versetzt ist. Das ist auf Dauer unbequem. Zudem müssen sich Fahrer und Beifahrer bei voll geöffneter Türen weit aus dem Auto lehnen, weil auch 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.

2,8 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 gering. 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,90 m ausreichend Platz vor.

4,0 Innenraum-Variabilität

Da für den Focus keine Sitzvarianten angeboten werden, reicht es hier nur für eine ausreichende Bewertung.

2,5 KOMFORT

2,3 Federung

Ford bietet den Focus ausschließlich mit dem Standardfahrwerk an. Im Gegensatz zu vielen Konkurrenten sind 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 Fünftürer 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 oder Querfugen zu den Insassen durch. Angenehm reagiert das Fahrzeug bei feinen Unebenheiten oder rauem Fahrbahnbelag. Stuckern tritt kaum auf. Beim Beschleunigen und Bremsen halten sich Nickbewegungen in Grenzen und die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven ist gering.

2,5 Sitze

⊕ Fahrer- und Beifahrersitz verfügen serienmäßig über eine Höheneinstellung, damit können sie an unterschiedlichen Personengrößen gut angepasst werden. Die Konturen der Lehnen und Flächen sind ordentlich, der Seitenhalt gut. Die in der Ausstattungsvariante Titanium serienmäßigen Sportsitze sind bequem gepolstert. Die Lehnen der Vordersitze könnten für große Personen aber etwas 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 sowie die Polsterung geht in Ordnung. Weniger gefällt der Sitzkomfort auf dem mittleren Sitz. Während die Polsterung der Sitzfläche zu weich ausfällt, ist die Lehne aufgrund der integrierten Armlehne etwas zu hart. Die Sitzposition ist insgesamt zufriedenstellend, große Personen haben aber etwas wenig Oberschenkelunterstützung.

2,2 Innengeräusch

Der Motor klingt recht kernig und ist vor allem bei niedrigen und mittleren Geschwindigkeiten aufgrund seines Dreizylinder-typischen trommelnden Laufgeräusches akustisch recht präsent. Ein zusätzlicher sechster Gang und ein daraus resultierendes niedrigeres Drehzahlniveau würde dem Geräuschkomfort zweifellos zu Gute kommen.

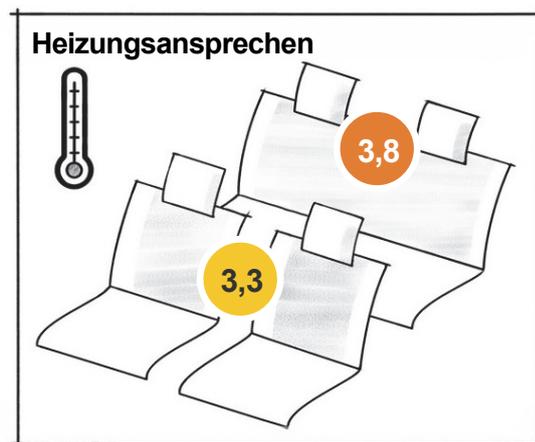
⊕ Der bei 130 km/h gemessene Geräuschpegel im Innenraum liegt mit 68,0 dB (A) auf niedrigem Niveau. Wind- und Fahrgeräusche halten sich bis in hohe Geschwindigkeitsbereiche in Grenzen. Die in den Radhäusern verbauten Dämmmatten senken die Abrollgeräusche merklich.

2,7 Klimatisierung

Die Heizung des Focus 1.0 EcoBoost spricht bei niedrigen Außentemperaturen vorn in zufriedenstellender Zeit an und sorgt in akzeptabler Zeit für einen warmen Innenraum. Hinten dauert es deutlich länger. Vor allem im Schulter-/Kopfbereich bleibt es lange kalt, was auch an den fehlenden Luftaustrittsdüsen im Fond liegen dürfte.

⊕ Eine Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist in der Titanium-Ausstattung serienmäßig an Bord, 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.

⊖ Eine Umluftautomatik mittels Luftgütesensor ist für den Focus nicht erhältlich.



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

3,0 MOTOR/ANTRIEB

3,7 Fahrleistungen*

Der 100 PS leistende Einliter-Dreizylinder sorgt im 1340 kg schweren Focus (Testwert, vollgetankt, ohne Beladung) für befriedigende Fahrleistungen. Bei hoher Zuladung oder an Autobahnsteigungen sind die Zugkraftreserven jedoch rasch aufgebraucht und man wünscht sich einen kräftigeren Motor. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in 8,3 Sekunden. Für die Elastizitätsprüfung im vierten bzw. fünften Gang (von 60 auf 100 km/h) benötigt der Focus 11,6 bzw. 15,5 Sekunden.

2,5 Laufkultur

⊕ Der Dreizylinder-Benziner legt eine gute Laufkultur an den Tag. Nur bei Drehzahlen unterhalb von 1.500 Umdrehungen neigt der Direkteinspritzer zu leichtem Dröhnen, zudem sind dann auch Vibrationen im Lenkrad zu spüren. Abgesehen davon überzeugt das Aggregat, das ohne eine vibrationstilgende Ausgleichswelle auskommt, mit einer für einen Dreizylinder ausgesprochen guten Laufruhe.

2,5 Schaltung

⊕ Die Schaltpräzision des Fünfgang-Getriebes ist gut. Die Schaltwege hat Ford angenehm kurz gewählt. Die Kupplung lässt sich ordentlich dosieren. Wird jedoch unsanft gekuppelt, kann es im Antriebsstrang schon 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.

– Der Rückwärtsgang befindet sich rechts hinten und ist nicht wie bei der Sechsgang-Variante (bei 125 PS-Modell Serie) durch einen Zugring vor versehentlichem Einlegen gesichert. Zudem kracht es beim Einlegen des Rückwärtsgangs im Getriebe, wenn der Wagen noch langsam vorwärts rollt.

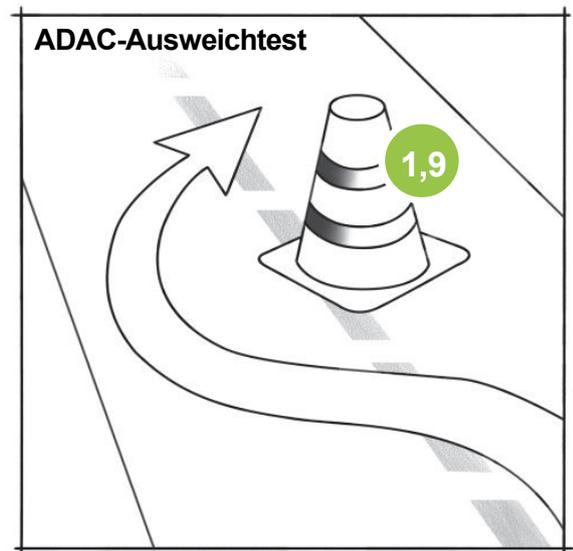
3,3 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe ist aufgrund der fehlenden Fahrstufe nicht so weit gespreizt wie die Sechsgang-Schaltung im Focus 1.0 EcoBoost mit 125 PS. Zudem fallen die Drehzahlsprünge zwischen den einzelnen Gängen größer aus. Bei zügiger Autobahnfahrt sorgt die kürzere Übersetzung des höchsten Gangs für ein höheres Drehzahlniveau, was nicht nur dem Geräuschkomfort abträglich ist, sondern sich auch negativ auf den Verbrauch auswirkt. Bei 130 km/h dreht der Motor im höchsten Gang mit 3.300 1/min.

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

+ Der Focus 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 Längsrillen, 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 macht der Focus eine gute Figur. Er reagiert präzise auf Lenkbefehle, untersteuert im Grenzbereich sicher und wird vom ESP jeder Zeit 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 und bleibt dabei gut kontrollierbar. Beim plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve neigt der Focus zu leichten Lastwechselreaktionen, die aber unkritisch sind und durch das früh eingreifende ESP korrigiert werden.



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.

2,3 Lenkung*

Der Wendekreis fällt mit rund 11,0 m für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse durchschnittlich groß aus.

+ Die Lenkung spricht um die Mittellage spontan an und bietet eine ausgezeichnete Mittenzentrierung. Sie ist äußerst zielgenau und angenehm stoßarm. Während das Ansprechen und das Lenkgefühl bei kleinen Lenkwinkeln keinen Grund zur Klage bieten, dürfte die Rückmeldung bei stärkerem Lenkeinschlag aufgrund des vergleichsweise geringen Kraftbedarfs besser sein. Beim Rangieren fällt der Kraftaufwand gering aus und dank der direkten Auslegung hält sich der Lenkaufwand vor allem in der Stadt in Grenzen.

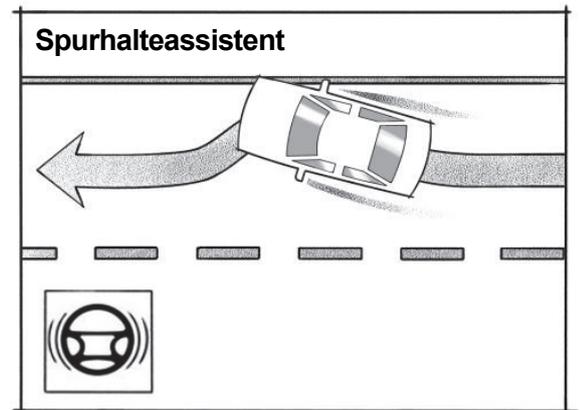
1,5 Bremse

+ Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h steht das Fahrzeug nach durchschnittlich 34,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, 215/50 R17, Continental ContiSportContact 5 95W). Die Bremse spricht spontan an und lässt sich gut dosieren. Die Spurtreue beim Bremsen in einer Kurve geht in Ordnung.

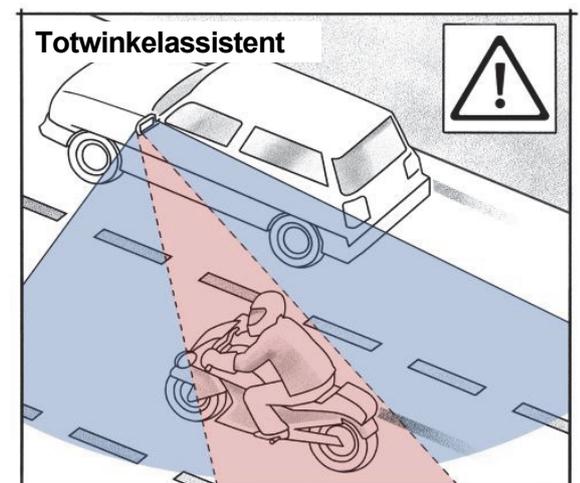
1,7 SICHERHEIT

1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

+ Das Fahrzeug ist serienmäßig mit ESP, einem Bremsassistenten und einem direkt messenden Reifendruckkontrollsystem ausgestattet. Zur Reifendruckerfassung sind Sensoren in den Rädern verbaut. Allerdings lassen sich die Reifendrücke nicht im Kombiinstrument anzeigen, stattdessen wird lediglich eine Warnung bei zu wenig Reifendruck ausgegeben. Das optionale Xenonlicht, das den Lichtkegel je nach Fahrsituation anpasst, umfasst auch ein Abbiege- sowie dynamisches Kurvenlicht. Neben einem City-Notbremssystem, das jetzt bis 50 km/h aktiv ist, 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. Der Parkassistent umfasst eine 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.



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.

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

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 klar für fünf Sterne (Stand 05/2011). Die Kopfstützen der Vordersitze bieten Personen bis zu einer Größe von 1,90 m sehr guten Schutz, der Abstand zwischen Kopf und Kopfstütze ist sehr gering. An den stabilen, griffgerechten Türgriffen lassen sich hohe Zugkräfte 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 nicht besonders teure Family-Paket 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 dabei nicht zu groß aus. Das Warndreieck ist unter dem Kofferraumboden untergebracht und der Verbandskasten besitzt keinen eigenen Halter. Dadurch können sie im Bedarfsfall schlecht erreichbar sein.

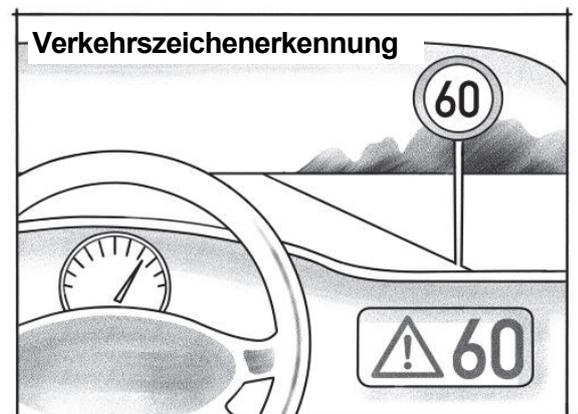
2,1 Kindersicherheit

⊕ 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 gering. Auf den beiden äußeren Sitzplätzen können Kindersitze mit Isofix und Ankerhaken gut befestigt werden. Aber auch mit den Gurten klappt die sichere Unterbringung einwandfrei, da 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 sie 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.



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



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.

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.

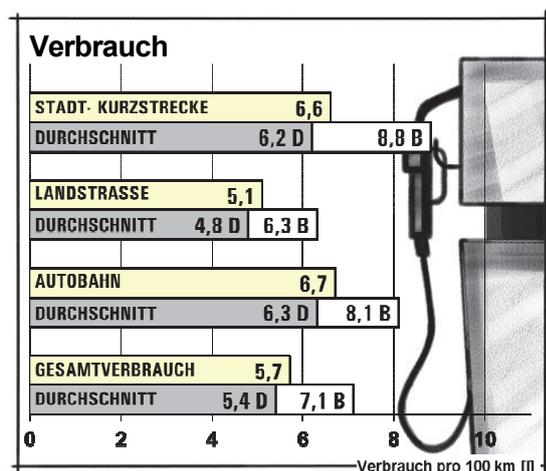
2,4 UMWELT/ECOTEST

3,0 Verbrauch/CO2*

Der Focus 1.0 EcoBoost schneidet in diesem Kapitel mit einer CO₂-Bilanz von 159 g/km zufriedenstellend ab - das entspricht 30 Punkten. Aus der Messung resultiert ein Durchschnittsverbrauch von 5,7 l Super auf 100 km. Innerorts verbraucht das Fahrzeug 6,6 l, außerorts 5,1 l und auf der Autobahn 6,7 l pro 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Im Schadstoff-Kapitel erhält der Focus 42 von 50 möglichen Punkten. Auffälligkeiten zeigt der Focus beim NO_x-Ausstoß, der beim ADAC Autobahnzyklus für einen Benziner untypisch stark ansteigt. Zudem ist auch die Partikelaußstoß leicht erhöht. Zusammen mit den CO₂-Punkten bringt es der Ford auf 72 Punkte - das entspricht vier von fünf Sternen im ADAC EcoTest.



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

2,9 AUTOKOSTEN

3,1 Betriebskosten*

Die Betriebskosten ergeben sich zu weiten Teilen aus den Aufwendungen für den Kraftstoff. Da der Focus 1.0 EcoBoost nicht besonders sparsam mit dem gegenüber Diesel teureren Super-Kraftstoff umgeht, erhält er in diesem Kapitel eine befriedigende Bewertung.

3,3 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.

3,9

Wertstabilität*

Für den fünftürigen Focus 1.0 EcoBoost Titanium kann während des vierjährigen Kalkulationszeitraumes nur ein mäßiger Restwertverlauf erwartet werden.

3,7

Kosten für Anschaffung*

Die getestete Variante in der höchsten Ausstattung Titanium kostet mindestens 22.310 Euro. Trotz der weitgehend kompletten Serienausstattung fällt der Preis für ein Fahrzeug in der unteren Mittelklasse nicht sonderlich günstig aus. Sehr empfehlenswert sind die optionalen aktiven Sicherheitssysteme (City-Notbremsassistent, Verkehrszeichenerkennung, Totwinkel- und Spurhalteassistent), die zusammengefasst im Technologie-Paket erhältlich sind.

1,5

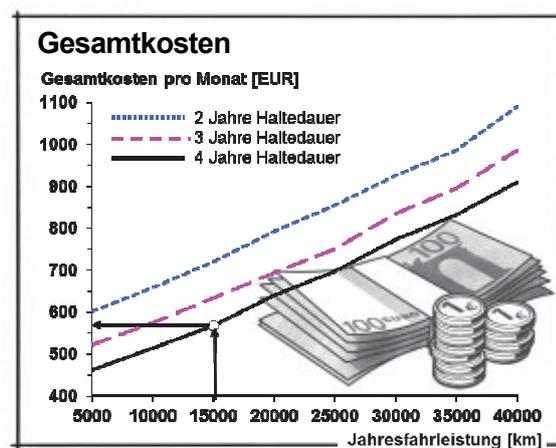
Fixkosten*

⊕ Die Fixkosten fallen gering aus. Jährlich werden nur 40 Euro an Kfz-Steuer fällig, die Kasko-Einstufungen sind für ein Fahrzeug der unteren Mittelklasse nicht sonderlich günstig (KH: 17; VK: 17; TK: 19).

2,7

Monatliche Gesamtkosten*

Die absoluten monatlichen Gesamtkosten fallen akzeptabel aus. Aufgrund der geringen Fixkosten eignet sich die getestete Variante vor allem für Wenigfahrer. Wer viele Kilometer im Jahr abspult, ist mit der sparsameren Dieselvariante besser bedient.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 568 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

WEITERE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 Ti-VCT	1.0 EcoBoost Start/ Stopp	1.5 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	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1596	3/998	4/1498	4/1498	4/1499	4/1499	4/1499	4/1997
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	92 (125)	110 (150)	134 (182)	70 (95)	77 (105)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	141/2500	170/1400	240/1600	240/1600	250/1750	270/1750	270/1750	370/2000
0-100 km/h[s]	14,9	11,0	8,9	8,6	12,0	11,9	10,5	8,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	170	193	210	222	180	187	193	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,9 S	4,7 S	5,5 S	5,5 S	3,8 D	3,4 D	3,8 D	4,0 D
CO2 [g/km]	136	108	127	127	98	88	98	105
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/17/19	17/19/19	15/19/21	15/19/21	18/17/20	18/17/20	18/19/20	18/20/23
Steuer pro Jahr [Euro]	114	46	94	94	148	142	148	210
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	515	591	604	637	518	567	599	624
Preis [Euro]	16.450	20.810	23.360	25.460	20.910	22.810	23.060	25.960

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-Haftpfl.
 VK = Vollkasko
 TK = Teilkasko

Kraftstoff

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

DATEN UND MESSWERTE

3-Zylinder Otto	Schadstoffklasse Euro6
Hubraum	998 ccm
Leistung	74 kW (100 PS)
bei	6000 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm
bei	1400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/55R16
Reifengröße (Testwagen)	215/50R17W
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	10,95/11 m
Höchstgeschwindigkeit	185 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,5 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2. + 3.Gang)	8,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	34,8 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	4,6 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	5,7 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,6/5,1/6,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe	105 g/km
CO2-Ausstoß Test(*WTW)	159 g/km
Innengeräusch 130km/h	68,0 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4360/1823/1469 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2015 mm
Leergewicht/Zuladung	1340 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/710 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	635 kg/1000 kg
Dachlast	75 kg
Tankinhalt	55 l
Reichweite	965 km
Garantie	2 Jahre
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	99 Euro
Monatliche Werkstattkosten	58 Euro
Monatliche Fixkosten	86 Euro
Monatlicher Wertverlust	325 Euro
Monatliche Gesamtkosten	568 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/17/19
Grundpreis	22.310 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 (im Paket)	1040 Euro°
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht (im Paket)	1040 Euro°
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	Serie
Spurassistent (im Paket)	850 Euro°
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent (im Paket)	850 Euro°
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	1040 Euro°

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	510 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	565 Euro°
Leichtmetallfelgen	Serie
Schiebe-Hubdach	785 Euro

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,3

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

¹ ohne Wirtschaftlichkeit * Werte klassenbezogen