



Ford Focus RS

**Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(257 kW / 350 PS)**

Die 2009 vorgestellte, zweite Generation des Focus RS hat eine treue Fangemeinde um sich geschart, hauptsächlich aufgrund des charakterstarken Fünfzylinder-Turbomotors. In der aktuellen, dritten Generation des Wagens ist ein 2,3 Liter großer Vierzylinder mit 350 PS verbaut, der dem Ford Mustang entliehen wurde. Diesem geht zwar der sagenumwobene Klang des Vorgängers ab, dennoch ist der imposante Sound des Wagens für Sportfahrer faszinierend. Im Vergleich zum frontgetriebenen Vorgänger ebenfalls neu ist der Allradantrieb, dieser braucht unter fahrdynamischen Gesichtspunkten keine Konkurrenz fürchten: Der Focus RS ist eines der agilsten Fahrzeuge auf dem Markt. Gleichzeitig kann man im Alltag die Vorzüge einer fünftürigen Steilhecklimousine nutzen. Der Komfort aber leidet naturgemäß unter dem lauten Auspuff, dem harten Fahrwerk und den straff gepolsterten, optionalen Schalensitzen. Langen Etappen steht darüber hinaus der Verbrauch entgegen: Im EcoTest wurden 8,6 Liter Super Plus auf 100 Kilometer ermittelt - häufige Tankstopps sind vorprogrammiert. War der hohe Verbrauch angesichts der Motorleistung noch zu erwarten, ist die mangelhafte Abgasreinigung schlicht enttäuschend. Der Preis des Focus RS liegt für die Leistungsklasse mit 40.075 Euro noch im überschaubaren Rahmen. Viele aktive Assistenzsysteme, wie etwa Totwinkelwarner oder Spurhalteassistent aus den normalen Focus-Modellen sind für den RS leider nicht verfügbar. Lediglich eine City-Notbremsfunktion ist erhältlich. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a.: Audi RS3, BMW M140i, Mercedes A45 AMG, Seat Leon Cupra, VW Golf R.

+ überaus potenter Motor, herausragend fahraktiver Allradantrieb

- sehr hoher Verbrauch, hartes Fahrwerk, wenige aktive Sicherheitssysteme verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST 3,4

AUTOKOSTEN 3,5

Zielgruppencheck

	Familie	3,5
	Stadtverkehr	3,7
	Senioren	2,8
	Langstrecke	3,7
	Transport	3,5
	Fahrspaß	1,2
	Preis/Leistung	3,5

EcoTest ★☆☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 Verarbeitung

Der stärkste Focus ist wie seine schwächeren Brüder solide verarbeitet, Klassenbester wird er jedoch nicht. Die Spaltmaße und Passungen der Karosserie sind gelungen, im Innenraum könnte beispielsweise der Dachhimmel sauberer verarbeitet sein. Es dominieren schwarze Kunststoffoberflächen, die zum großen Teil nicht geschäumt sind und so nur eine mittelmäßige Haptik bieten.

3,4 Alltagstauglichkeit

Das RS Modell ist annähernd so alltagstauglich wie die "normalen" Focus-Modelle, die Reichweite ist durch den höheren Verbrauch aber deutlich eingeschränkt: Basierend auf dem Ecotest-Verbrauch ist der 51 l fassende Tank nach spätestens 590 km leer.

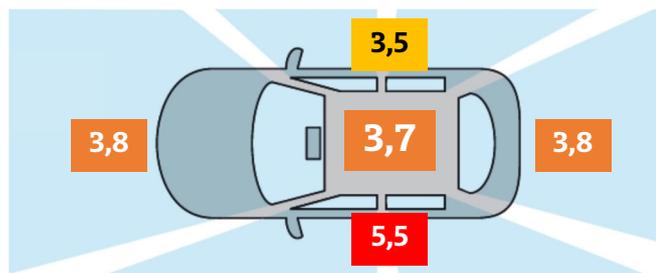
⊕ Wie bei Ford üblich, verfügt auch der Focus über einen in die Tankklappe integrierten Tankdeckel, zusammen mit dem ausgeklügelten Fehlbetankungsschutz ist dies eine durchdachte und alltagstaugliche Lösung.

⊖ Durch die voluminöse Abgasanlage ist die Montage einer Anhängerkupplung nicht möglich, mit dieser

2,6 Licht und Sicht

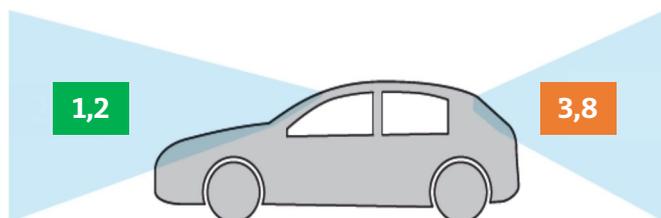
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen.



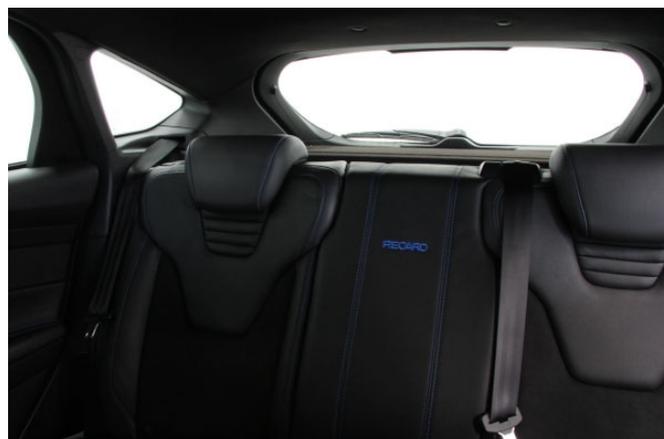
Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.



Der markante Heckspoiler sowie die vierschichtige Metalliclackierung namens „Nitrous-Blau“ sind dem RS-Modell vorbehalten.

Einschränkung müssen RS-Fahrer leben. Auch ist hinten kein Abschlepphaken verfügbar. Weiterer RS-spezifischer Kritikpunkt, durch den aber auch schon das schwächere Sportmodell Focus ST aufgefallen ist: Der Wendekreis fällt im Alltag schon nach kurzer Zeit als zu groß auf, die Messung bestätigt dies - enorme 12,5 m sind nötig, um das Auto zu wenden.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht erheblich ein.

Um die Übersichtlichkeit der Karosserie ist es nicht schlecht bestellt, die Sicht nach schräg hinten wird aber durch die breiten Dachsäulen eingeschränkt.

⊕ Serienmäßig verfügt der RS über Xenon-Scheinwerfer, die in Kurven mitschwenken und beim Abbiegen ein statisches Abbiegelicht aktivieren. Zusätzlich verändert sich der Lichtkegel entsprechend dem Tempo, dem Lenkwinkel und der befahrenen Straße in sieben

verschiedenen Stufen. Bei höherem Tempo leuchten die Scheinwerfer bei Dunkelheit einen schmalen, aber längeren Korridor aus. Im langsameren Stadtverkehr senkt sich der Lichtkegel etwas ab und hellt dadurch den Bereich unmittelbar vor dem Fahrzeug stärker auf.

2,3 Ein-/Ausstieg

Wie auch beim normalen Focus klappt das Ein- und Aussteigen recht gut, vorn stören die ausgeprägten Sitzwangen der optionalen Schalensitze - auch die Standardsitze des RS verfügen aber über seitenhaltfördernd stark konturierte Wangen.

⊕ Haltegriffe sind über allen Sitzplätzen am Dachhimmel zu finden.

3,5 Kofferraum-Volumen

Die RS-spezifische Allradtechnik kostet Bauraum an der Hinterachse, wodurch wiederum das Kofferraumvolumen eingeschränkt wird. 235 l fasst das Ladeabteil so noch, dachhoch beladen sind es immerhin 375 l oder sieben Getränkekisten. Legt man die Rücksitzlehnen um und belädt den Ford bis zum Dach, passen maximal 1020 l Gepäck hinein.

2,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die mit 70 cm ziemlich hohe Ladekante erschwert das Beladen mit schwerem Gepäck, ansonsten ist der Kofferraum der Fahrzeugklasse entsprechend tadellos nutzbar.

⊕ Auch 1,90 m große Personen stoßen sich an der geöffneten Heckklappe nicht den Kopf. Der durch den Allradantrieb höhere Kofferraumboden lässt die Ladekantenhöhe innen auf sieben Zentimeter schrumpfen - so muss man das Gepäck zumindest beim Ausladen nicht weit anheben.

4,0 Kofferraum-Variabilität

⊖ Die Handhabung der asymmetrisch geteilt klappbaren Rücksitzlehne ist umständlich: Um eine ebene Fläche zu erhalten, müssen zunächst die Rücksitzflächen aufgestellt werden. Ein Kofferraum-Trennnetz für hoch im Kofferraum gestapeltes Gepäck ist nicht erhältlich. Man

⊖ Die feinen Heizdrähte der gegen Aufpreis beheizbaren Frontscheibe erzeugen nachts störende Reflektionen. Ärgerlich: Die für den normalen Focus verfügbare Fernlichtautomatik gibt es nicht in der Ausstattungsliste des RS. Wird man abgeschleppt und hat deswegen den Warnblinker aktiviert, kann beim Abbiegen nicht geblinkt werden.

⊖ Das Armaturenbrett ragt im Kniebereich weit in den Fahrzeuginnenraum, darauf achtet man spätestens nach dem ersten schmerzhaften Kontakt während des Einsteigens.

Das nicht deaktivierbare schlüssellose Zugangssystem des Testwagens kann mit einem simplen Reichweitenverlängerer überlistet werden. Weitere Informationen sind unter www.adac.de/keyless verfügbar.



Lediglich 235 l fasst das Gepäckabteil des RS. Hier bieten manche Kleinwagen mehr Platz.

⊖ Die Hutablage kann nirgendwo im Fahrzeug verstaut werden und muss im Zweifel zwischengelagert werden, wenn man sie ladegutbedingt ausbauen muss.

sollte also zumindest die hinteren Kopfstützen so weit wie möglich heraus ziehen, um das Gepäck beim Verzögern oder gar bei einem Unfall wenigstens etwas daran zu hindern, in den Innenraum zu rutschen.

2,5 INNENRAUM

2,2 Bedienung

Der Ford Focus RS ist ab dem Modelljahr 2017 serienmäßig mit dem neuen Infotainmentsystem Sync 3 ausgestattet, das eine im Vergleich zum Vorgänger Sync 2 komplett neue Menüstruktur und einen neuen, dann kapazitiven Touchscreen aufweist. Der Testwagen ist allerdings noch ein Modell des Jahres 2016, weshalb hier noch das Sync 2 verbaut ist, das eine nicht immer logische Menüstruktur hat, nach einer Eingewöhnungszeit aber annehmbar zu bedienen ist. Dass Einstellungen teilweise per Lenkradtasten im Bordcomputer und teilweise per Touchscreen vorzunehmen sind, ist aber unglücklich: Im deutlich größeren Sync-Bildschirm wären die Fahrzeugeinstellungen übersichtlicher darzustellen und darüber hinaus fände man alles an einem Ort.

⊕ Alle Schalter im Focus sind leicht erreichbar und sinnfällig beschriftet, die Tasten der Klimaanlage und des Radio-/ CD-Einheit sind logisch gruppiert. Insgesamt fällt die Bedienung des Autos nicht schwer, die klar ablesbaren Instrumente werfen ebenfalls keine Fragen auf. Wie auch der Focus ST verfügt der RS über drei Zusatzanzeigen auf dem Armaturenbrett, die Öldruck, Ladedruck und Öltemperatur darstellen.

2,3 Multimedia/Konnektivität

Sync 2 bietet kein Android Auto oder Apple Car Play (erst Sync 3), kann über Ford Apps aber einige ausgewählte iOS und Android Apps vom angeschlossenen Handy auf den Bildschirm übertragen.

⊕ Das Sync 2 des Testwagens gibt Medien per CD, USB-Anschluss, Line-In, 3,5 mm Klinkestecker, Bluetooth und FM-/AM-/DAB-Radio wieder. Auch eine SD-Karte kann als

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Die Kopffreiheit ist für Fahrer bis zu etwa zwei Metern ausreichend, trotz der nicht höhenverstellbaren optionalen Schalensitze des Testwagens. Fahrer bis zu

⊖ Die inneren Türgriffe der vorderen Türen sind weit hinten angebracht, weshalb man sich bei geöffneten Türen weit aus dem Auto lehnen muss, um die Tür zu schließen. Auch der Touchscreen ist etwas zu weit vom Fahrer entfernt montiert, man muss den Arm weit strecken, um ihn zu bedienen.



Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist weitgehend gut, die Verarbeitungsqualität geht ebenfalls in Ordnung.

Audioquelle genutzt werden, dann muss man allerdings die SD-Karte mit den Navigationsdaten entfernen. Die erweiterte Sprachsteuerung des Sync-Systems erkennt auch Befehle wie "Ich bin hungrig!" und sucht anschließend nach Restaurants und ähnlichem. Die Temperatur und Luftverteilung der Klimaanlage lässt sich ebenfalls per Sprachbefehl steuern, wie auch das Navigationssystem.

1,95 m Körpergröße haben ausreichend Beinfreiheit. Das Raumgefühl im Focus ist gut, man fühlt sich nicht eingengt.

3,2 Raumangebot hinten

Hinten reicht der Platz für etwa 1,85 m große Passagiere aus, auch subjektiv ist es etwas beengter als vorn.

3,4 Innenraum-Variabilität

⊕ Vorn gibt es einige, gut nutzbare Ablagen, vor allem das variable System für Becher und Flaschen im Mittelunnel gefällt.

⊖ Die hinteren Passagiere haben Ablagen in den Türen und neben der Sitzfläche sowie eine kleine am Mittelunnel. Becherhalter und Taschen an den Vordersitzen sucht man aber vergebens.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m ausreichend Platz.

3,6 KOMFORT

4,3 Federung

⊖ Der Focus RS hat als einziges Modell seiner Baureihe verstellbare Dämpfer verbaut. Schon im Normalmodus ist das Fahrwerk ausgesprochen straff, gerade im Stadtverkehr ist das Auto deplatziert. Die Achsen poltern zwar nicht, jede Unebenheit wird aber nur rudimentär abgedämpft. Auch auf der Landstraße und der Autobahn zeigt sich, dass derart sportliche Fahrzeuge einen enormen Verlust an Komfort bedeuten: Jede Bodenwelle wird den

Insassen vom mitteilungsfreudigen Fahrwerk nur schwach gedämpft präsentiert. Stellt man die Dämpfer auf Sport, wird das Auto auf annähernd allen öffentlichen Straßen eigentlich unfahrbar. Die Räder können bei Bodenwellen schlicht den Fahrbahnkontakt verlieren, derart straff sind die Dämpfer dann eingestellt. Dieser Modus eignet sich nur für topfebene Rennstrecken.

3,5 Sitze

Der Testwagen ist mit den optionalen Schalensitzen ausgestattet, die sehr ausgeprägte Seitenwangen haben. Die äußeren Rücksitze sind im Vergleich zum Standard Focus etwas ausgeprägter konturiert, gerade an den Lehnen. Der mittlere Sitz hinten ist schmal, straff gepolstert und bietet sich nur für kurze Strecken an.

⊕ Der Seitenhalt der Recaro Schalensitze ist tadellos, auch in sehr engagiert angegangenen Kurven wird man vom Sitz sicher festgehalten. Die Wangen der Lehnen sind

nicht sehr eng, so können auch etwas beleibtere Menschen vorn sitzen, ohne eingequetscht zu werden.

⊖ Die Polsterung ist deutlich zu dünn, um nach einer langen Etappe entspannt aus dem Auto zu steigen. Die Sitzkonsolen der unter sportlichen Aspekten empfehlenswerten Schalensitze erlauben keine Höhenverstellung, darüber hinaus sind die Sitze recht hoch montiert. Wer gern etwas niedriger im Auto sitzt oder sehr groß ist, sollte die serienmäßigen, höhenverstellbaren Sitze Probe sitzen.

3,9 Innengeräusch

⊕ Die Karosserie des Focus erzeugt auch bei höheren Geschwindigkeiten kaum Windgeräusche, die Abrollgeräusche der Reifen sind vom Innenraum ebenfalls gut abgeschottet.

⊖ Trotz des niedrigen Abroll- und Windgeräuschniveaus ist der Focus ein sehr lautes Auto. Gemessene 71,9 dB(A) beträgt der Pegel im Innenraum schon bei konstanten 130

km/h im sechsten Gang. Der Pegel liegt deutlich höher, sobald durchbeschleunigt wird: Ansaugeräusche, leichtes Turbopfeifen und insbesondere der sehr voluminöse und trommelnde Klang der Abgasanlage, vermischt mit knallenden Salven bei Lastwechseln und beim Schalten: Der Focus RS beherrscht die ganze Klaviatur des Sportwagenklangs. Der Komfort leidet darunter natürlich.

2,6 Klimatisierung

Der RS ist serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaanlage ausgestattet, die keine einstellbare Intensität bietet, aber die Luftverteilung weiter automatisch regelt, wenn man die Lüfterstärke manuell verändert. Die Umluft wird im

Automatikbetrieb ebenfalls automatisch geregelt. Die optionale Scheibenheizung sorgt im Winter schnell für freie Sicht, die ebenfalls aufpreispflichtigen Heizungen für die Vordersitze (nicht bei Wahl der Schalensitze) und das Lenkrad vermitteln ein angenehmes Temperaturgefühl.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,1 Fahrleistungen

⊕ Der Hersteller verspricht eine Höchstgeschwindigkeit von 266 km/h und eine Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h in unter fünf Sekunden. Die beim ADAC Autotest gemessenen Elastizitätswerte machen deutlich: Egal in welchem Gang, der Sprint von 60 auf 100 km/h und damit beispielhaft ein Überholvorgang auf der Landstraße ist in Windeseile erledigt. Zusammengefasst: Die Beschleunigungen, die der 2,3 Liter große Vierzylinder ermöglicht, sind über alle Zweifel erhaben. Entliehen wurde der Motor aus der schwächeren Variante des Ford Mustang, leistet nach einer Überarbeitung aber gute 30 PS mehr, nämlich 350. Diese liegen bei 6.000 Umdrehungen an, zwischen 2.000 und 4.500 Touren drückt der Vollaluminium-Motor 440 Nm auf die Kurbelwelle. Beschleunigt man mit Vollgas, liegen im Overboost für einige Augenblicke sogar maximale 470 Nm an.



Um dem leistungsstarken Motor genügend Luft zur Verfügung zu stellen, sind der Luftfilterkasten und das Filterelement für hohen Durchlass optimiert.

2,3 Laufkultur/Leistungsentfaltung

In Bezug auf Vibrationen ist der Motor besser, als es der lebhaft Klang vermuten lässt. Brummfrequenzen sind nur im sehr niedrigen Drehzahlbereich vorhanden.

⊕ Der Motor spricht trotz Turbo nur minimal verzögert auf Gasbefehle an und zieht den Focus mit Bärenkräften

gleichmäßig durch das Drehzahlband nach vorne, erst in sehr hohen Drehzahlregionen lässt der Schub merklich nach. Die für eine optimale Beschleunigung passende Schaltdrehzahl liegt bei 5.900 Umdrehungen und wird durch einen Schaltblitz signalisiert.

1,8 Schaltung/Getriebe

⊕ Der RS ist immer mit einem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet. Die sechs Fahrstufen sind zueinander passend abgestuft, die Gesamtübersetzung ist aber eher kurz, was unter Verbrauchs- und Komfortaspekten negativ, den sportlichen Fahrleistungen aber zuträglich ist.

Die Bedienung von Kupplung und Schalthebel ist passend zum Fahrzeugkonzept: Knackig und genau, aber mit etwas erhöhtem Kraftaufwand.

2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

⊕ Beim ADAC Ausweichtest zeigt sich, ob der Focus RS aus seinem harten Fahrwerk fahrdynamische Vorteile ziehen kann: Dies ist der Fall, und zwar in beeindruckender Art und Weise. Den standardisierten, wie in einer realen Gefahrensituation ruckartig durchgeführten Ausweichvorgang mit 90 km/h erledigt der Wagen ohne mit der Wimper zu zucken. Er untersteuert kein bißchen und ist punktgenau durch den doppelten Spurwechsel zu dirigieren. Auch mit deutlich höheren Einfahrgeschwindigkeiten ist das Manöver mit dem RS durchführbar.

Einen gewichtigen Anteil am hochdynamischen Kurvenverhalten hat der neuartige Allradantrieb, der mittels elektronisch gesteuerter Kupplungen die Kraftverteilung zwischen der Vorder- und der Hinterachse und auch zwischen den Rädern einer Achse regelt: So kann im Extremfall die gesamte Motorleistung an nur ein Rad geschickt werden. Da die Regelung stufenlos und sehr feinfühlig erfolgt, ist der Effekt des "torque vectoring" gut

nutzbar: In Kurvenfahrten wird das kurvenäußere Hinterrad mit mehr Drehmoment beaufschlagt, was zu einem Eindrehen des Wagens in die Kurve führt, womit der Richtungswunsch des Fahrers unterstützt wird. Auch der einzigartige Drift-Modus kann durch den Antriebsstrang erreicht werden: In diesem Modus wird das Einleiten und Halten eines Drifts durch das Auto unterstützt - auch ungeübtere Fahrer können sich so an die hohe Kunst der Beherrschung eines instabilen Fahrzeugs herantasten. Dieser Modus darf natürlich ausschließlich auf abgesperrtem Gelände verwendet werden, darüber hinaus werden das Auto und die Reifen hoch belastet.

⊖ Die verbindliche Auslegung des Fahrwerks und der Lenkung zieht nach sich, dass der Focus RS zum entspannten Dahingleiten auf öffentlichen Straßen nicht geeignet ist. Spurrinnen läuft er stark nach, gerade bei hohen Geschwindigkeiten ist das Fahrverhalten sehr nervös.

1,8 Lenkung

⊕ Das Auto kann höchst zielgenau dirigiert werden, die Mittellage der Lenkung ist tadellos definiert, die Rückmeldung von der Straße vorbildlich. Passend zum Fahrzeug sind die Lenkkräfte auf eher hohem Niveau. Beim Rangieren und bei der sportlichen Kurvenhatz gefällt die

direkte Auslegung des Lenkgetriebes: Es genügen zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

⊖ Unter Last wird das Handmoment am Lenkrad deutlich beeinflusst, das Auto muss mit fester Hand geführt werden.

2,5 Bremse

Der gemittelte Bremsweg aus zehn Bremsungen liegt bei 35,6 m, ein mittelmäßiger Wert, der dem Beschleunigungsvermögen des Autos nicht angemessen ist. Gefahren wurde mit halber Zuladung, die Bereifung des RS sind Mi-

chelin Pilot Super Sport in der Größe 235/35 R19 91Y. Optional kann man den Wagen ab Werk mit straßenzugelassenen Semislicks der gleichen Größe erhalten. Diese sind im Alltag aber nicht zu empfehlen, da sie auf nasser oder feuchter Straße nur sehr wenig Haftung aufbauen können.

3,4 SICHERHEIT

4,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Die meisten Assistenzsysteme, die für die anderen Focus Modelle verfügbar sind, können für den RS nicht geordert werden. Gegen Aufpreis erhältlich sind lediglich eine autonom bremsendes Nothaltsystem für den Stadtverkehr, das bis 50 km/h Unfälle vermeiden kann und ein Tempomat mit anwählbarem Geschwindigkeitsbegrenzer.

2,9 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Die Bewertung des Ford Focus im ADAC Crashtest beträgt gute 92 % der Punkte für den Insassenschutz - zu beachten ist aber, dass die optionalen Schalensitze des Testwagens nicht über Seitenairbags verfügen, diese findet man in den Standardsitzen serienmäßig. Frontairbags für Fahrer und Beifahrer sowie von vorn bis hinten reichende Kopfairbags gibt es aber in jedem Focus.

⊖ Der hintere Mittelsitz des RS hat keine Kopfstütze, auch fehlen bei diesem Modell Zurrösen im Kofferraum zur Gepäckbefestigung.

3,3 Kindersicherheit

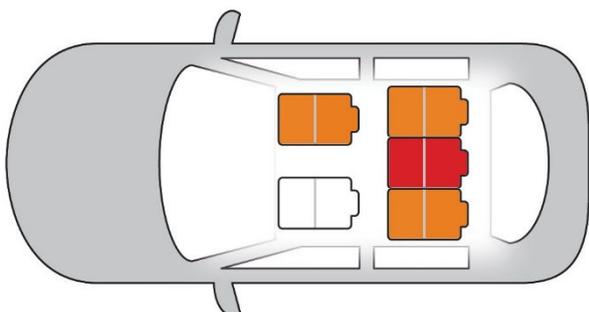
Es können drei Kindersitze gleichzeitig im Focus installiert werden: Zwei auf der Rückbank, einer auf dem Beifahrersitz. Die Gurte auf dem Beifahrersitz eignen sich gut zur Montage eines Kindersitzes, eine Beifahrerairbag-Abschaltung per Schlüsselschalter im Handschuhfach ist Serie. Die elektrischen Fensterheber der hinteren Türen verfügen über einen Einklemmschutz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)



DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	Elektronisches Stabilitätsprogramm	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	optional
	vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	optional
	Tempomat	optional
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head Up Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊕ Beim ADAC Crashtest erreicht der Focus gute 82 % der Punkte im Kapitel Kindersicherheit.

Das Angurten der Sitze geht dank der stabilen Gurtschlösser leicht von der Hand. Hohe Kindersitze sind auf der Rückbank problemlos zu installieren.

⊖ Mittels Gurten sind Kindersitze auf den äußeren hinteren Sitzplätzen nur eingeschränkt montierbar, da sie aufgrund der Gurtgeometrie leicht schräg stehen und die Gurte für Sitze mit sehr hohem Gurtbedarf nicht

ausreichen. Der mittlere hintere Sitz eignet sich überhaupt nicht für Kindersitze, da sich dort darüber hinaus keine Isofix-Befestigung befindet.

Installiert man eine Babyschale samt Base und Fußstütze auf dem linken hinteren Sitz, ist der Fahrersitz nicht mehr komplett nach hinten verschiebbar. Vor dem Kauf einer solchen Babyschale sollte man unbedingt bei installiertem Sitz prüfen, ob auf dem Fahrerplatz genügend Beinfreiheit gewährleistet ist.

3,2 Fußgängerschutz

Laut der Ergebnisse aus dem ADAC Crashtest sind die seitlichen Bereiche der Motorhaube und die A-Säulen recht

unnachgiebig, was mit 72 % der Punkte in diesem Kapitel zu einem nur mittelmäßigen Ergebnis führt.

5,5 UMWELT/ECOTEST

5,4 Verbrauch/CO₂

⊖ Die hohe Leistungsausbeute des Motors muss an der Tankstelle bezahlt werden: 8,6 l auf 100 km beträgt der im EcoTest ermittelte Durchschnittsverbrauch, die CO₂-Bilanz beträgt 231 g/km, was für nur 6 Punkte in diesem Kapitel des EcoTests reicht. Gerade für einen Vierzylinder ist das ein enorm hoher Wert. Ford empfiehlt "für optimale Fahrzeugleistung" Super Plus zu tanken, Super wird allerdings auch akzeptiert.

5,5 Schadstoffe

⊖ Der RS fällt insbesondere wegen seiner stark erhöhten Partikelemissionen auf und bekommt deswegen in diesem Kapitel die denkbar schlechteste Bewertung: 0 Punkte. Insgesamt bleibt es im EcoTest also bei 6 Punkten, dafür bekommt der Focus RS nur einen von fünf Sternen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	9,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,4	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	10,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	8,6	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

3,5 AUTOKOSTEN

3,5 Monatliche Gesamtkosten

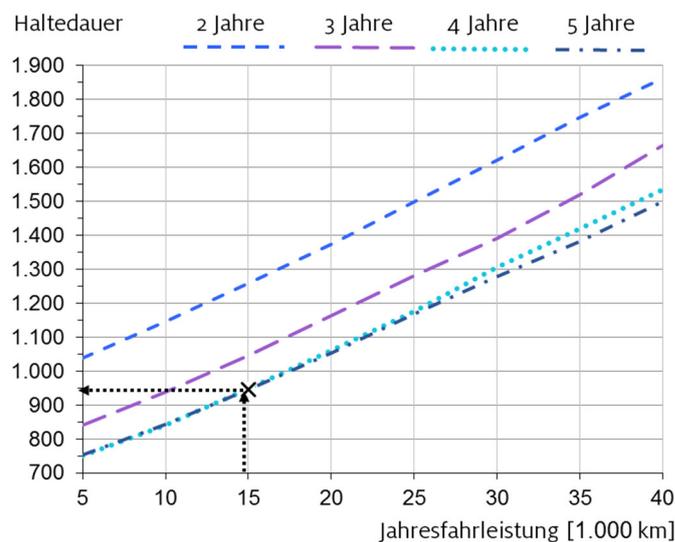
Der Einstandspreis von 40.075 Euro ist angesichts der gebotenen Leistung und Fahrdynamik nicht zu hoch, die Ausstattung ist darüber hinaus umfangreich, da Klimaanlage und Sync-Infotainmentsystem serienmäßig an Bord sind. Navigation inklusive Sony Premium-Soundsystem kostet aber Aufpreis und viele für die übrigen Focus-Modelle erhältlichen Assistenzsysteme sind für den RS nicht verfügbar.

Alle 12 Monate oder 20.000 km ist eine Wartung fällig, nach zwei Jahren oder 40.000 km steht dann eine große Inspektion an. Der Motor verfügt über eine wartungsarme Steuerkette.

⊖ Bei solch leistungsstarken Modellen sind die Versicherungseinstufungen meist ungünstig: Der Focus RS bildet da keine Ausnahme.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 946 Euro bei 15.000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Turbobenziner, Direkteinspritzung	
Hubraum	2.261 ccm
Leistung	257 kW / 350 PS (bei 6.000 1/min)
Maximales Drehmoment	440 Nm (bei 2.000 – 4.500 1/min)
Kraftübertragung	Allradantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	268 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	4,7 s
Verbrauch pro 100 km	7,7 l
CO ₂ -Ausstoß	175 g/km
cw-Wert/Stirfläche	0,354 / 2,30 m ²
Klimaanlage Kältemittel	R134a
Reifengröße (Serie)	235/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.390 mm/1.823 mm/1.472 mm
Leergewicht/Zuladung	1.599 kg/426 kg
Anhängelast ungebremst/gebremst	-/-
Kofferraumvolumen normal/geklappt	260 l/1.045 l
Stützlast/Dachlast	-/75 kg
Tankinhalt Kraftstoff/Harnstoff	51 l/-
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Saarlouis

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	2,7 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	4,4 s/6,0 s/8,2 s
Drehzahl bei 130 km/h (größter Gang)	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	235/35 R19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Super Sport
Wendekreis links/rechts	12,5 m/12,5 m
EcoTest-Verbrauch	8,6 l/100 km
Stadt/Land/BAB	9,0/7,4/10,2 l/100 km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	195 g/km (WTW* 231 g/km)
Reichweite	590 km
Innengeräusch 130km/h	71,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.020 mm
Leergewicht/Zuladung	1.566 kg/459 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	235 l/600 l/1.020 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	157 Euro
Fixkosten	157 Euro	Wertverlust	480 Euro
Monatliche Gesamtkosten	946 Euro		
Steuer pro Jahr	206 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/27/24		
Basispreis Ford Focus RS	40.075 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ:12.04.2016
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	46.890 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	8445 km

Auffälligkeiten/Mängel Der Testwagen ist ein Modell des Modelljahres 2016, seit August 2016 ist das Modelljahr 2017 auf dem Markt.

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. 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. *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.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5) ■ gut (1,6 – 2,5) ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
■ ausreichend (3,6 – 4,5) ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	Serie
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	Serie/-/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/Serie
Regen- /Lichtsenso	Serie/Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	190 Euro°/190 Euro°/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-/400 Euro°
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/ 360° Kamera	270 Euro°/-
Head-Up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	360 Euro°

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie/Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-/-
Fußgänger-/ City-Notbremsfunktion	-/250 Euro°
Spurassistent	-
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/Serie/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	615 Euro°
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie/Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abbl. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten (im Paket)	300 Euro/-
Lenkradheizung	190 Euro
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	-
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	785 Euro/-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

3,4

AUTOKOSTEN

3,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,9	Motor/Antrieb	1,6
Verarbeitung	2,7	Fahrleistungen	1,1
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,3
Licht und Sicht	2,6	Schaltung/Getriebe	1,8
Ein-/Ausstieg	2,3	Fahreigenschaften	2,4
Kofferraum-Volumen	3,5	Fahrstabilität	2,7
Kofferraum-Nutzbarkeit	2,7	Lenkung	1,8
Kofferraum-Variabilität	4,0	Bremse	2,5
Innenraum	2,5	Sicherheit	3,4
Bedienung	2,2	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,0
Multimedia/Konnektivität	2,3	Passive Sicherheit - Insassen	2,9
Raumangebot vorn	2,1	Kindersicherheit	3,3
Raumangebot hinten	3,2	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	3,4	Umwelt/EcoTest	5,5
Komfort	3,6	Verbrauch/CO ₂	5,4
Federung	4,3	Schadstoffe	5,5
Sitze	3,5		
Innengeräusch	3,9		
Klimatisierung	2,6		

Stand: Oktober 2016

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.