



Ford Focus Turnier ST 2.3 EcoBoost Styling-Paket

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (206 kW / 280 PS)

Schon der erste Ford Focus von 1998 wurde für seine hohe Agilität gelobt, die sportlichen ST- und RS-Modelle legten stets noch eine gute Schippe Sportlichkeit nach. So auch beim aktuellen Ford Focus ST, in dessen Motorraum der aus Ford Mustang und Focus RS der letzten Generation bekannte Vierzylinder mit 2,3 Litern Hubraum schnaubt. Im Kompaktsportler entwickelt der Turbobenziner 280 PS und stramme 420 Nm. Unterstützt vom knackigen Sechsganggetriebe und einer geregelten, aktiven Vorderachssperre steht so die Längsdynamik außer Zweifel: Keine sechs Sekunden sollen laut Ford aus dem Stand bis 100 km/h vergehen.

Grundsätzlich ist der ST als Turnier auch für den Alltag gut gerüstet, der große Kofferraum bleibt unverändert und es steht sogar die optionale Anhängerkupplung zur Wahl. Durch den hohen Verbrauch von 8,3 Litern auf 100 Kilometer ist die Reichweite natürlich eingeschränkt, den größten Einfluss auf die Alltagstauglichkeit haben aber das Fahrwerk und die Lenkung. Der ST ist zwar äußerst agil, aber dadurch auf der Autobahn ziemlich nervös und gerade innerorts nicht allzu komfortabel.

Dadurch hebt er sich aber auch von einigen seiner Konkurrenten ab, die zwar auch schnelle Kompakte bauen, aber das Thema Sport nicht immer so weit denken wie Ford. Andererseits ist der Focus Turnier ST natürlich ziemlich eindimensional, die starken und kompakten Kombis aus dem Volkswagen-Konzern bieten vor allem durch die dort verfügbaren adaptiven Dämpfer eine deutlich größere Bandbreite. Preislich liegt der ST im Bewerberumfeld, der annähernd voll ausgestattete Testwagen kostet etwa 41.000 Euro. **Konkurrenten:** u.a. Seat Leon Cupra ST, VW Golf Variant R.

⊕ **äußerst agiler Kompaktkombi, praktischer Türkantenschutz, umfangreiche Sicherheitsausstattung, druckvoller Motor**

⊖ **ESP sollte unter Sicherheitsaspekten früher regeln, hoher Verbrauch, hohe CO-Emissionen unter Vollast**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,5**

AUTOKOSTEN **2,9**

Zielgruppencheck

Familie **2,7**

Stadtverkehr **3,4**

Senioren **3,6**

Langstrecke **3,2**

Transport **2,0**

Fahrspaß **1,3**

Preis/Leistung **2,7**

Ecotest **★★★☆☆**

2,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,4 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es nichts auszusetzen, alle Bauteile sind sauber verarbeitet und weitgehend passgenau verbaut. Die Spalten verlaufen gleichmäßig und schmal. Der Unterboden ist größtenteils glattflächig mit Verkleidungen (mit Filz überzogen) abgedeckt. Lediglich der mittlere Bodenbereich um den Auspuff sowie der hintere Bereich sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich Ford um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck - der beim ST mit einer Prise Sportlichkeit daher kommt. Die Zierleisten im Carbon-Look sowie ein mit perforiertem Leder bezogenes ST-Lenkrad deuten aber eher dezent an, dass man im sportlichen Topmodell Platz genommen hat. Deutlichstes Zeichen sind die prominenten Recaro-Sportsitze, die beim ST mit Styling-Paket Sitzmittelbahnen aus Dinamica beinhalten.

Der obere Bereich des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen ist weich gestaltet, letztere sogar in der zweiten

Reihe - mittlerweile eine Seltenheit in der Kompaktklasse. Der Dachhimmel ist hochwertig und die A-Säulen des Kombis sind mit Stoff bespannt. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

⊕ Praktisch ist die einfache Entriegelung der Motorhaube: Es genügt, zweimal den Hebel im Fahrerfußraum zu ziehen und die Haube lässt sich öffnen. Ebenfalls weiter gedacht hat Ford bei den Türaußenkanten, hier gibt es gegen Aufpreis einen Türkantenschutz. Öffnet man die Türen, fährt mechanisch betätigt ein Gummielement um die Türkante, um vor Lackschäden zu schützen.

⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich in der Handhabung.

2,9 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 8,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem 52 Liter fassenden Tank eine theoretische Reichweite von rund 625 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 575 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Reifenreparaturset oder dem optionalen Notrad behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bieten die Kölner nicht an. Mit 4,67 m Länge kratzt der Ford an der Mittelklasse, ist aber noch nicht zu lang für den Stadtverkehr, auch die Breite mit 1,99 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,6 m.

⊕ Auf der serienmäßigen Reling darf der Focus Turnier auch als ST bis zu 75 kg transportieren. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis zu 90 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zwei E-Bikes reichen. Wenn ein Anhänger hinten dran soll, darf er 1,6 Tonnen wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (750 kg bei ungebremsten Anhängern). Als Zugfahrzeug und auch als Transporter im Allgemeinen eignet sich der Focus also auch als ST - keine Selbstverständlichkeit bei so sportlichen Modellen.

2,4 Licht und Sicht

Die Fahrzeugecken lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorn kann man sehr gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Parksensoren vorn und hinten sowie eine Rückfahrkamera sind beim ST Serie, ein Parklenkassistent kostet Aufpreis.

Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in klassenüblicher Höhe und hat durch die Fensterflächen eine gute Sicht nach draußen. Zumindest nach vorn und zur Seite, nach schräg hinten sieht man nicht so gut - das spiegelt auch die ADAC Rundumsichtmessung wider, die dem Focus ein befriedigendes Zeugnis ausstellt. Vor allem nach hinten rechts stört die breite D-Säule.



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

⊕ Serienmäßig sind beim Focus ST mit Styling-Paket Voll-LED-Scheinwerfer inklusive Abbiegelicht per Nebelscheinwerfer an Bord. Ein einfacher Fernlichtassistent ist optional. Gegen Aufpreis gibt es die adaptiven LED-Scheinwerfer des Testwagens. Vor allem deren adaptive Regelung gefällt und bietet einen echten Mehrwert mit passendem Kurvenlicht, das kamerabasiert schon vor dem Lenken in die Kurve schwenkt. Kreuzungen und Kreisverkehre leuchtet er breit aus, er erkennt auch Stoppschilder und wirft dann ebenfalls einen sehr breiten Teppich aus Licht vor den Focus. Auf der Autobahn ist die Ausleuchtung dann schmal und weit. Zudem, und das ist leider selten geworden, ist bei den adaptiven Scheinwerfern eine Scheinwerferreinigungsanlage dabei.

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank der angemessen dimensionierten Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Die Vordersitze sind in der untersten Einstellung recht niedrig (40 cm über der Straße), die kräftigen Seitenwangen der ST-Sportsitze erschweren den Zugang aber. Der Schweller ist allerdings weder zu breit noch zu hoch. Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich vernünftig. Hier stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums und die trotz Kombi-Karosserie schon ab der B-Säule abfallende Dachlinie. Die Türen werden vorn an drei, hinten an zwei Positionen sicher offen gehalten. Haltegriffe gibt es für alle außen Sitzenden. Die Umfeldbeleuchtung umfasst neben den Front- und Rücklichtern auch Zusatzleuchten in den Außenspiegeln.

1,9 Kofferraum-Volumen

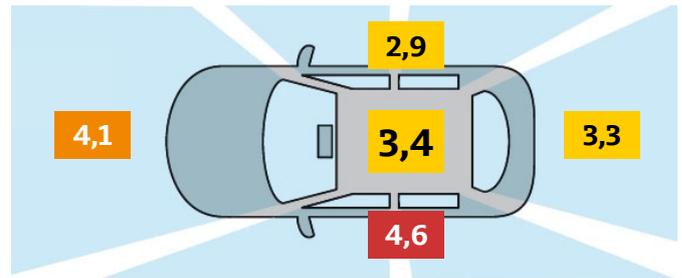
⊕ Der Kofferraum fällt groß aus, auch größere Kombis bieten nicht immer mehr Stauraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 415 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 710 Liter oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 875 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.590 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb des Testwagens samt Betätigung per Fußschwenk unter die Heckstoßstange ist beim ST mit Styling-Paket Serie. Das Öffnen und Schließen der angenehm zügig arbeitenden Klappe funktioniert nicht nur per Fußschwenk unter die Stoßstange, sondern auch per Tastendruck am Heck, per Fernbedienung oder auch über

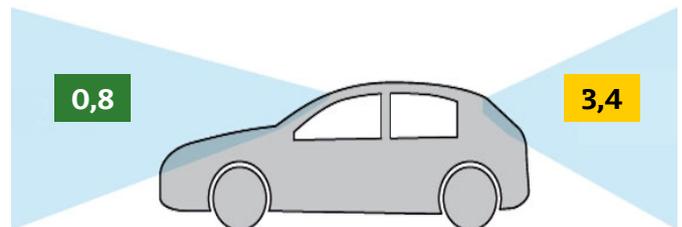
Rundumsicht

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 und hinter dem Fahrzeug erkennt.



⊕ Gegen Aufpreis ist für den Focus ein praktischer Türkantenschutz zu haben, der sich beim Öffnen der Tür um einen Teil der Türkante legt.

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwagens funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Mehr Informationen zum Thema unter www.adac.de/keyless.



Mit üppigen 415-1.590 l Kofferraumvolumen kann der Focus Turnier ST punkten.

einen Schalter im Innenraum.

Ab knapp 1,90 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die

Ladekante liegt beim ST nur 63 Zentimeter über der Straße und knapp einen Zentimeter über dem Ladeboden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, mit zwei Lampen wird er nachts zudem hell ausgeleuchtet. Auch über das Rollo zur

Kofferraumabdeckung hat man sich Gedanken gemacht. Es lässt sich unter dem Ladeboden verstauen, zudem kann man es über eine Führungsschiene an der seitlichen Kofferraumabdeckung bemerkenswert einfach ein- und ausbauen.

2,3 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es beim ST serienmäßig. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Dafür muss man entweder am Hebel im Kofferraum ziehen oder oben an den Lehnen einen Taster drücken - dann fallen die Lehnen dank integrierter Federn selbstständig um. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie dabei Schaden nehmen können. Ein Kofferraumtrennnetz ist für den Focus Turnier verfügbar. Hinter der Fondsitzebank sind Ösen im Dachhimmel serienmäßig. Im Zubehör findet man auch ein stabiles Gepäckraum-Schutzgitter, das hinter den Vordersitzen angebracht werden kann. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, um beispielsweise ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. An den Seiten findet man Ablagefächer und zwei Taschenhaken.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, auch die Materialanmutung macht einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell. Das umfangreiche Bordcomputer-Menü und das mit Tasten übersäte Multifunktionslenkrad geben jedoch Anlass zur Kritik.

2,1 INNENRAUM

2,2 Bedienung

⊕ Ford hat das Armaturenbrett im Vergleich zum Vorgänger komplett umgekrempelt. Der Touchscreen ist nun wie bei vielen Konkurrenzmodellen freistehend angebracht und damit für den Fahrer deutlich besser zu bedienen, auch wenn er nicht zu diesem geneigt ist. Leider verzichtet Ford auf praktische Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.), auch ein praktischer Drehregler zum Scrollen oder Zoomen fehlt. Glücklicherweise setzen die Kölner weiterhin auf einen Lautstärkedrehregler. Die Bedieneinheit der optionalen Klimaautomatik ist zwar übersichtlich gestaltet, dürfte aber etwas weiter oben angebracht sein. Insgesamt wirkt die Mittelkonsole sehr aufgeräumt, dafür ist das Multifunktionslenkrad mit seinen 18 Tasten hoffnungslos überfrachtet. Selbst nach längerer Eingewöhnung muss man für dessen Bedienung den Blick von der Straße abwenden, um die richtige der kleinen Tasten zu drücken.

Ebenfalls verbesserungswürdig ist das umfangreiche und verschachtelte Bordcomputer-Menü. Die Einstellmöglichkeiten etwa der Fahrerassistenzsysteme sind zwar sehr vielfältig, während des Fahrens ist die Ablenkungsgefahr dadurch allerdings groß.

Positiv fallen die sehr gut ablesbaren Rundinstrumente auf. Ford verzichtet auf eine virtuelle Darstellung und zeigt, dass es im Hinblick auf die Ablesbarkeit keinen Grund gibt, den klassischen Tachometer- und Drehzahlzeiger aufs Abstellgleis zu schieben. Der Motorstartknopf ist etwas ungünstig rechts hinter dem Lenkrad angebracht. Dort ist er schlecht zu sehen und zudem nach links gekippt, wodurch man ihn nicht sonderlich gut betätigen kann.

Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz auch im manuellen Modus.

1,7 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im neuen Focus ist bemerkenswert gut - die Serienausstattung des ST umfasst

sogar beinahe alles, was es für den kompakten Ford gibt. Das serienmäßige Infotainmentsystem umfasst ein Radio mit

DAB+ samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto. Induktives Laden des Smartphones ist ebenfalls standardmäßig möglich, genauso wie jeder ST mit einem

WLAN-Hotspot sowie diversen Remote-Control-Funktionen ausgestattet ist. Freundinnen und Freunden des guten Klangs stehen gegen Aufpreis ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit zehn Lautsprechern und - mittlerweile eine Besonderheit - ein CD-Player zur Verfügung.

2,0 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Focus vorn reichlich Platz. Selbst gut 1,95 m große Menschen können sich die Sitze weit genug zurückschieben, die Kopffreiheit würde sogar für 2,10 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne

ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot trotz des beim Focus ST dunklen Dachhimmels als großzügig empfindet. Das nur für den Turnier optionale Panoramadach steigert das luftige Gefühl.

2,1 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen auch fast zwei Meter große Personen Platz. Für zwei Personen nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng - nur für kurze Strecken empfehlenswert. Das Raumgefühl ist trotz der hohen Seitenlinie noch gut.



Im Fond finden immerhin Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 2,0 m Platz.

3,1 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Focus in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Im Focus Turnier gibt es zudem ein Brillenfach am Dachhimmel. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind eher knapp bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es

Netze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,9 KOMFORT

3,8 Federung

Ford ist stolz auf das neue ST-Sportfahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung, die trotz großer Sportlichkeit auch einen guten Restkomfort bieten soll. Sogar eine dedizierte Schlagloch-Erkennung wird in der Preisliste angepriesen. Ob Ford hier die eierlegende Wollmilchsau anbieten kann, ist im Rahmen dieses Tests nicht zu klären, da es das geregelte Fahrwerkssystem nicht für die Turnier-Variante des ST gibt. In diesem erlebt man Sportlichkeit stets und ständig. Nicht

jede Fahrernatur würde sich lange Reiseetappen mit dem ST wünschen, denn es muss sich schon um ein besonders neues und hochwertiges Stück Bundesautobahn handeln, damit einem der sportliche Kölner nicht beflissentlich und deutlich mitteilt, dass man gerade über eine Querfuge gefahren ist und dass diese Bodenwelle jetzt doch schon sehr handfest war. Was dem ST natürlich fremd ist: ein Aufschaukeln jeder Art. Der Ford liegt stets satt auf der Straße.

2,5 Sitze

⊕ Der ST kommt immer mit zupackenden Recaro-Sportsitzen vorn, deren Seitenwangen aus Leder auch bei

äußerst dynamischer Fahrweise ein Verrutschen verhindern. Dennoch sind sie nicht unbequem, sondern für die meisten

Insassen körpergerecht gestaltet. Wählt man den ST mit Styling-Paket, dann sind die Sitzmittelbahnen mit Dinamica ausgelegt - ein hochwertiger Stoff, der an Wildleder oder Alcantara erinnert. Zudem sind die Sitze dann elektrisch

einstellbar. Hinten sitzt man wie im normalen Focus vernünftig und klassenüblich - vom wertigen Leder-Dinamica Bezug profitiert man aber auch hier.

3,6 Innengeräusch

Bei der Geräuschdämmung hat Ford großen Aufwand betrieben, was sich in einem ordentlichen Geräuschkomfort widerspiegelt. Nur wird dieses Bemühen vom Turbobenziner im ST torpediert - er ist nur bei vorsichtigem Teillastbetrieb im Hintergrund und gibt ansonsten den Ton an. Unverständlich, dass Ford nicht zumindest bei der grundsätzlich familienfreund-

lichen Turnier-Version des ST eine besonders leise Auspuffklappenstellung anbietet. Bei konstanten 130 km/h im höchsten Gang haben wir im Innenraum eine Lautstärke von 70.8 dB(A) gemessen - damit gehört der ST im Vergleich auch objektiv zu den lauten Autos.

2,1 Klimatisierung

⊕ Der ST hat eine Zweizonen-Klimaautomatik serienmäßig. Deren Automatikmodus ist in drei Intensitätsstufen einstellbar. Die Luftverteilung ist aber nur gemeinsam für beide Seiten regelbar. Sitzheizung vorn ist Serie, das Lenkrad

lässt sich gegen Aufpreis beheizen. Dasselbe gilt für die Windschutzscheibe - hier findet man dann feine Drähte im Glas, die unter Strom rasch für freie Sicht sorgen. Eine Standheizung gibt es nur für die Diesel-Variante des ST.

1,6 MOTOR/ANTRIEB

1,3 Fahrleistungen

⊕ 280 PS und 420 Nm, denen 1.490 Kilogramm gegenüber stehen - zum Verkehrshindernis wird man mit dem ST nur, wenn man es denn unbedingt will. 250 km/h sind drin mit dem ST, in 5,8 Sekunden kann man ihn laut Ford aus dem Stand auf 100 km/h bringen. Auch unsere Messungen stellen klar, dass

der Testwagen das ST-Logo zu Recht trägt. So geht es etwa bei Bedarf in drei Sekunden von 60 auf 100 km/h. Auch im höchsten Gang ist der Durchzug noch beachtlich: In der sechsten Welle braucht man 9,3 Sekunden von 60 auf 100 km/h.

2,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der 2,3 Liter große Vierzylinder ist ein eher robuster Geselle. Zwar sind seine Vibrationen nie wirklich störend, es gibt aber deutlich laufruhigere Vierzylinder. Dem Turbomotor fehlt bei ganz niedrigen Drehzahlen noch ein bisschen der

Druck, sobald aber die Nadel des Drehzahlmessers um die 1.500 Touren anzeigt, geht es kräftig und ab 3.000 Umdrehungen dann vehement voran.

1,5 Schaltung/Getriebe

Den ST gibt es auf Wunsch auch mit einer Achtgang-Automatik. Interessanterweise ist diese die aus der Ford-Welt bekannte Achtgang-Automatik, der zweite Gang aber wird von der Getriebebesteuerung schlicht nicht gewählt. Der Testwagen ist mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet, das auf ganzer Linie überzeugen kann.

stets genügend Durchzugskraft vorhanden ist. Bei Tempo 130 zeigt die Drehzahlmessernadel 3.000 Touren an - Ford hat den Motor im höchsten Gang damit weder zu lang noch zu kurz übersetzt.

⊕ Die sechs Gänge flutschen präzise und auf kürzeren Wegen als beim Standard-Focus in die gewünschte Gasse, unterstützt von der fein dosierbaren Kupplung. So macht Schalten Spaß! Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist durch einen Sperring vor versehentlichem Einlegen geschützt. Die Gänge sind passend gestuft, sodass beim Hochschalten

Das Start-Stopp-System arbeitet unauffällig und schnell, neben einer Berganfahrhilfe bietet der Focus zudem eine Autohold-Funktion. Letztere sorgt dafür, dass die Bremse bei Stillstand des Wagens automatisch aktiviert wird. Betätigt man das Gaspedal, wird die Bremse gelöst und der Wagen fährt wie gewohnt an. Fährt man im Sport- oder Rennstreckenmodus, gibt der ST beim Runterschalten automatisch Zwischengas - wie übrigens auch im Modus namens "Rutschig".

2,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,7 Fahrstabilität

⊕ Traktion ist das große Schlagwort bei leistungsstarken Fronttrieblern - der ST hat als Benziner serienmäßig eine elektronisch geregelte Differenzialsperre an Bord. Über Kupplungen lenkt diese bei Bedarf mehr Drehmoment an das Rad, das gerade mehr Traktion hat. Im Extremfall wird das gesamte Drehmoment an ein Rad geleitet. Die gute Traktion des Ford ist im Alltag erlebbar, es zuckt aber mitunter merklich im Lenkrad, wenn die Sperre arbeitet. Bei Nässe tut sich aber auch die intelligenteste Sperre schwer, 420 Nm über die Vorderräder zu verdauen - hier sind die Antriebsräder auch im ST überfordert.

Ford meinte es bei der Entwicklung des ST ernst mit der Bezeichnung, die für "Sports Technology" steht. Auch als

Kombi lenkt der Focus ST äußerst zackig ein, beim ADAC Ausweichtest sind aufgrund der reaktionsfreudigen und präzisen Vorderachse im Zusammenspiel mit der lebendigen Hinterachse launige und schnelle Manöver möglich.

⊖ Die eben angesprochene Lebendigkeit der Hinterachse geht teilweise zu weit. Selbst mit voll aktiviertem ESP bricht das Heck des Kölners beim Ausweichtest stark aus, man sollte dann am Lenkrad schon wissen, was man tut. Ein solches Verhalten wäre im anwählbaren Rennstrecken-Modus vertretbar, im normalen Straßenmodus sollte das ESP eher regeln.

1,7 Lenkung

⊕ Schon die Lenkung des Standard-Focus ist sportlich ausgelegt, für den ST wurde nochmal deutlich nachgewürzt. Herausgekommen ist ein fein und passend zum sehr agilen Charakter des Sportfocus abgestimmtes Lenkgefühl. Mit nur zwei Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Lenkung gerade für einen kompakten Kombi sehr direkt ausgelegt. Das Handmoment lässt sich über die Fahrmodi verstellen, schon im Normalbetrieb hat man gut was in der Hand.

Wie der Focus auf Lenkbefehle reagiert, ist eine Schau. Annähernd verzögerungsfrei setzen die 235er Reifen an der Vorderachse Lenkbefehle um. Da zudem die identisch bereifte Hinterachse nicht trödelt, sondern beizeiten der vorderen Spur

nacheifert, sind Wechselkurven, wie man sie auf Landstraßen in eher rural geprägten Gegenden findet, eine wahre Freude. Über die Fahrbahnbeschaffenheit wird man vom dicken, mit perforiertem Leder bezogenen Lenkrad nie im Unklaren gelassen. Wohl um trotz der direkten Übersetzung eine noch akzeptable Geradeausfahrt zu ermöglichen, kann man die Mitte der Lenkung deutlich erfühlen - dennoch ist der ST auf der Autobahn kein Auto, das man "mal so nebenbei" fährt. Hier ist Konzentration angesagt. Die Vorderachssperre tritt je nach Fahrmodus mehr oder weniger rabiart in Aktion, das spürt man dann auch im Lenkrad - den Focus ST muss man so fahren, wie man eigentlich ohnehin richtig Auto fährt: Mit zwei Händen am Lenkrad.

1,5 Bremse

Die Bremsperformance des aktuellen Focus ist über jeden Zweifel erhaben - der ST kann es standesgemäß ebenso gut. Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-ST durchschnittlich 32,5 Meter (Mittel aus zehn

Einzelmessungen) - das ist ein imponierendes Ergebnis. Die Zweikolben-Schwimmsattelbremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,7 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der neue Focus sehr gut ab, der ST macht da keine Ausnahme. Bereits das Basismodell ist mit Spurhalteassistent, Tempomat und automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Auch ein Notbremsassistent samt Fußgänger- und Fahrradfahrerererkennung sowie Abstands- und Kollisionswarnung gehören zum Serienumfang.

Gegen Aufpreis lässt sich das Sicherheitspaket um eine adaptive, radargestützte Abstandsregelung mit Stauassistent (Stauassistent nur mit Automatikgetriebe), ein Head-up-Display (mit Projektionsscheibe), einen Ausweich- sowie einen Totwinkelassistenten erweitern. Letzterer beinhaltet auch eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsausparken. Eine Seltenheit in dieser Fahrzeugklasse ist der optionale Ausweichassistent, der den Fahrer bei einem Ausweichmanöver mit gezielten Lenkeingriffen unterstützt. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie ein Müdigkeitswarner sind ebenfalls gegen Aufpreis zu haben.

1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Ford Focus in einem Nachtest von 2019 mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte für den Insassenschutz ein gutes Ergebnis. Im Test von 2018 waren es noch 85 Prozent, Ford hat seitdem die Kopfstützen verbessert. Insgesamt fährt der Focus weiterhin ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Der Kölner bietet Front- und Seitenairbags vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,95 m Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Insassen wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen definierten Platz.

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Focus im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 87 Prozent. Isofix-Befestigungen samt iSize-Freigabe und Ankerhaken gibt es für die beiden äußeren Plätze der Rückbank, dort lassen sich geeignete Sitze gut befestigen. Auf eben diesen hinteren Sitzen sowie auf dem Beifahrersitz können Kindersitze trotz der ausgeprägten Seitenwangen auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Hinten außen aber verhindert die Sitzkontur den stabilen

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-up-Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

Einbau mancher Kindersitze, eine Probemontage ist vor dem Kindersitzkauf anzuraten. Die Beifahrerairbags können über einen Schlüsselschalter am Armaturenbrett deaktiviert werden, dann dürfen dort auch rückwärts gerichtete Babyschalen montiert werden. Der Mittelsitz auf der Rückbank eignet sich nur schlecht für Kindersitze, dort gibt es keine Isofix-Halterungen, die Gurtlänge ist eingeschränkt und die Gurtanlenkpunkte ungünstig.

2,8 Fußgängerschutz

72 Prozent der Punkte bekommt der Kompaktwagen für den Fußgängerschutz. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

3,9 UMWELT/ECOTEST

5,3 Verbrauch/CO₂

⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Focus Turnier ST 2.3 in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im Ecotest bei 8,3 Litern Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 228 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das lediglich für 7 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch bei 9,3 l, außerorts bei 7,1 l und auf der Autobahn bei 9,6 l alle 100 km.

2,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, beim Kohlenmonoxidausstoß unter hoher Last ist der Turbomotor aber sehr auffällig. Deshalb sind nur 35 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe möglich. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford auf 42 Punkte und erzielt damit magere zwei von fünf möglichen Sternen.

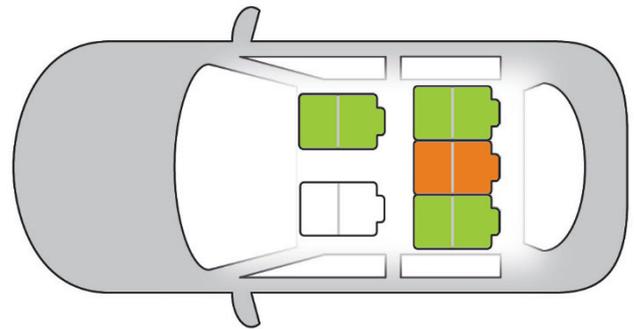
2,9 AUTOKOSTEN

2,9 Monatliche Gesamtkosten

Ford verlangt für den Testwagen mindestens 37.724 Euro (16% MwSt.), dafür bekommt man den Focus ST Turnier mit Styling-Paket. Die Serienausstattung ist sehr ordentlich, ein bisschen was geht natürlich noch: Mit nahezu der gesamten Sonderausstattung landet der Testwagen bei fast 41.000 Euro.

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)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	93	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	7,1	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	96	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	83	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoBoost Trend	1.0 EcoBoost Trend	1.5 EcoBoost Cool & Connect Aut.	1.0 EcoBoost Hybrid Trend	1.5 EcoBoost Titanium Aut.	1.5 EcoBlue Trend	1.5 EcoBlue Trend	2.0 EcoBlue Cool & Connect
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/998	3/998	3/1499	3/998	3/1499	4/1499	4/1499	4/1995
Leistung [kW (PS)]	74 (100)	92 (125)	110 (150)	114 (155)	134 (182)	70 (95)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	170/1400	240/1600	235/2000	240/1600	300/1750	300/1750	370/2000
0-100 km/h [s]	12,5	10,3	9,1	9,4	8,6	11,8	10,3	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	184	198	206	209	218	181	194	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	5,3 S	5,5 S	7,0 S	5,2 S	7,0 S	4,5 D	4,6 D	5,0 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	102	101	125	94	125	96	96	112
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/19/23	14/19/23	14/19/23	14/19/23	14/21/24	14/18/21	14/18/21	15/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	68	78	156	64	154	186	190	260
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	564	588	668	629	693	571	591	638
Preis [Euro]	21.738	23.103	29.244	27.538	31.486	24.077	25.247	29.634

Aufbau

ST = Stufenheck
 SR = Schrägheck
 CP = Coupe
 C = Cabriolet
 RO = Roadster

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

KB = Kombi
 GR = Van
 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

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP-EVAP-ISC (WLTP), OPF	
Hubraum	2.261 cm³
Leistung	206 kW/280 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	420 Nm bei 3.000 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	250 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	5,8 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	8,2 l
CO ₂ -Ausstoß	179 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	235/35 R19
Länge/Breite/Höhe	4.668/1.825/1.466 mm
Leergewicht/Zuladung	1.543/522 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	608/1.653 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	52 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Saarlouis

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	3,0 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	4,6/6,4/9,3 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,5 m
Reifengröße Testwagen	235/35 ZR19 91Y
Reifenmarke Testwagen	Michelin Pilot Sport 4S
Wendekreis links/rechts	11,6 m
EcoTest-Verbrauch	8,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	9,3/7,1/9,6 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	193 g/km (WTW* 228 g/km)
Reichweite	625 km
Innengeräusch 130 km/h	70,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.490/575 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/875/1.590 l

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

Betriebskosten	155 Euro	Werkstattkosten	113 Euro
Fixkosten	122 Euro	Wertverlust	429 Euro
Monatliche Gesamtkosten	819 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	230 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/23/27		
Basispreis Focus Turnier ST 2.3 EcoBoost Styling-Paket	37.724 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 18.09.2019
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	40.985 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.225 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 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. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

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 (nicht für Turnier)	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	Serie/487 Euro°
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (Paket)	487 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/487 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	487 Euro°
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	439 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselsassistent (Paket)	488 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/195 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Paket)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung (Paket)	341 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehm-/schwenkbar)	653 Euro/858 Euro
Metalllackierung	ab 585 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.170 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,5

AUTOKOSTEN

2,9

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

Stand: Oktober 2020

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.