



Ford Focus Turnier 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium Vignale PowerShift Automatik

Fünftüriger Kombi der Kompaktklasse (114 kW / 155 PS)

Deutschland galt lange Zeit als Nation der Kombifahrer. Doch SUVs laufen diesem praktischen und bezahlbaren Segment allmählich den Rang ab. Das sieht man auch bei Ford, wo sich der Kuga mittlerweile häufiger verkauft als der einstige Megaseller Focus. Dabei kann der 4,67 m lange Turnier durchweg auch als Allrounder überzeugen. Er ist geräumig, gut ausgestattet und mit dem 155 PS starken Dreizylinder-Turbo sogar sportlich. Dazu gefällt sportlichen Fahrernaturen die dynamische Fahrwerk- und Lenkungsabstimmung. Im Alltag setzt sich obendrein das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe gut und im besten Sinn unauffällig in Szene - auch wenn Sportfahrer die knackigen Schaltgetriebe von Ford bevorzugen sollten. Ob manuell oder automatisch geschaltet - neu ist das 48-Volt-Netz, das dem Focus über einen Starter-Generator einen Extraboost von 16 PS verpasst. Das Mildhybrid-System ist aber vor allem als Spritsparhilfe gedacht. Und tatsächlich verbraucht der Focus Turnier 1.0 EcoBoost im Ecotest durchschnittlich 6,1 l auf 100 km. Das sind 0,2 Liter weniger als das Vorfaceliftmodell (2019) mit gleichem Motor aber nur 125 PS und weniger anspruchsvoller Abgasnorm Euro 6d-Temp. Preislich ist der 2022er Focus seinem Vorgänger aber längst enteilt. Mindestens 34.300 Euro kostet ein Turnier mit dem hier getesteten Antrieb - auch weil Titanium jetzt die Basisausstattung ist. Wer die höherwertigen Ausstattungslinien bevorzugt, kann den Wert leicht auf mehr als 40.000 Euro treiben. Spätestens jetzt ist man im Preissegment von Kompakt-SUVs angelangt. Und dem einen oder anderen Ford-Kunden dürfte da der Kuga besser gefallen. **Konkurrenten:** u.a. Hyundai i30 Kombi, Opel Astra Sports Tourer, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

- +** viel Platz für Insassen und Gepäck, umfangreiche Ausstattung, agile Fahreigenschaften, praktischer Türkantenschutz
- trotz Mildhybrid nur durchschnittlicher Verbrauch, etwas laute Fahrgeräusche, hoher Grundpreis ohne bisherige Basisausstattungen

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,3**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,4
	Senioren	3,1
	Langstrecke	2,8
	Transport	2,1
	Fahrspaß	2,7
	Preis/Leistung	2,5

Ecotest ★★★★★☆

2,3 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,5 Verarbeitung

An der Qualität der Karosserie gibt es wenig 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 ist etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich Ford um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Bereich des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen ist weich gestaltet, letztere sogar in der zweiten Reihe - mittlerweile eine Seltenheit in der Kompaktklasse. Das trifft auch auf die mit Stoff bespannten A-Säulen zu. Die getestete Variante Titanium Vignale wartet im Interieur mit edlen Details wie Ledersitzen und einem mit Kunstleder bezogenem

2,7 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,1 l/100 km an, ergibt sich mit dem 52 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 850 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 541 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Auf der serienmäßigen Reling darf der Focus Turnier bis 75 kg tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zwei E-Bikes reichen. Bei einer Reifenpanne muss man sich mit dem serienmäßigen Notrad behelfen; Reifen mit Notlaufeigenschaften bieten die Kölner nicht an. Ohne Mehrpreis gibt es anstelle des Notrads auch ein Reifenreparaturset. Mit 4,67 m Länge ist der Ford recht lang für einen Kompaktkombi, die Breite mit 1,99 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,1 m. Gebremste Anhänger dürfen übrigens 1,5 t wiegen - ungebremste bis zu 720 kg.

2,5 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich gut abschätzen, hinten etwas besser als vorne, weil man die vordere Kante nicht im Blick hat. Bodennahe Hindernisse vorne kann man sehr gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer. Parksensoren vorn und hinten sind außer beim Grundmodell Serie, Rückfahrkamera und ein Parkassistent kosten Aufpreis. Immerhin sind sie im Paket recht günstig zu haben. 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 Turnier ein befriedigendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule.

Armaturenbrett auf. 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.

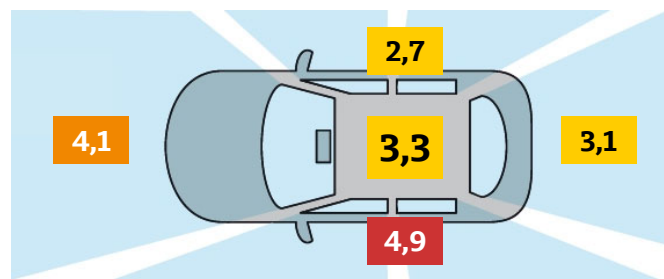
⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.



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

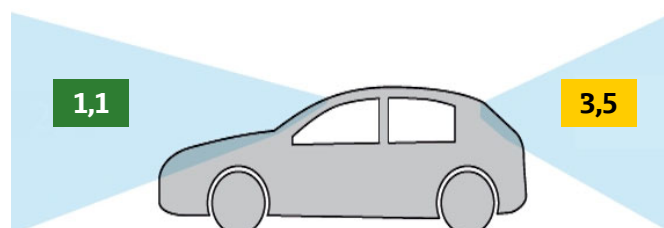
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.



⊕ Serienmäßig ist der neue Focus mit konventionellen Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es zwei LED-Lichtsysteme, wobei der Testwagen die hochpreisige Variante mit Matrix-Technologie, Kurvenlicht und blendfreiem

Fernlichtassistenten an Bord hatte. Die Ausleuchtung ist sehr gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. LED-Abbiegelicht mittels der Nebelscheinwerfer ist mit Ausnahme der Basisausstattung ohnehin stets dabei.

2,7 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank den angemessen dimensionierten Türausschnitten weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen. Zudem sind die Vordersitze in der untersten Einstellung recht niedrig (41 cm über der Straße). Der Schweller ist allerdings weder zu breit noch zu hoch.

Das Ein- und Aussteigen in Reihe zwei gestaltet sich etwas unbequemer. Hier stört 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.

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

1,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Der Kofferraum fällt nur groß aus, auch größere Kombis bieten nicht immer mehr Stauraum. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 415 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 708 l oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umlappen der Rückbank stehen 872 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.585 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrische Antrieb des Testwagens hilft hier zusätzlich. Bestellt man diesen, ist immer auch ein Keyless-System für alle Türen dabei. Das Öffnen und Schließen der angenehm zügig arbeitenden Klappe funktioniert per Fußschwenk unter die Stoßstange, per Tastendruck am Heck, per Fernbedienung oder auch über einen Schalter im Innenraum. Ab rund 1,90 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nur 63 cm über der Straße und nahezu auf einer Ebene mit dem Ladeboden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, mit zwei Lampen wird er nachts zudem gut 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.

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



Mit üppigen 415-1.585 l Kofferraumvolumen kann der Focus Turnier punkten.



Mit etwa 63 cm liegt die Ladekante auf einem angenehm niedrigen Niveau. Das erleichtert das Be- und Entladen deutlich.

2,1 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gehört beim Titanium Vignale dazu. 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 integrierten Federn selbstständig um. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. An den Seiten findet man Ablagefächer und zwei Taschenhaken.

2,3 INNENRAUM

2,4 Bedienung

Mit dem Facelift trägt der Focus statt klassischer Rundinstrumente nun ein Display. Das beinhaltet deutlich mehr Informationen als früher, wirkt auf den ersten Blick aber etwas überfrachtet. Nach etwas Eingewöhnungszeit findet man sich aber gut zurecht. Dennoch trägt der digitale Tacho keine Skalierung. Die Klimabedienung ist jetzt obendrein in den großen Touchscreen gewandert. Das erschwert das Finden der richtigen Einstellung.

⊕ Ford hat das Armaturenbrett beim Facelift kräftig modernisiert. Der große Touchscreen ist freistehend angebracht und damit für den Fahrer gut zu bedienen. Leider verzichtet Ford auf praktische Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.), auch ein praktischer Drehregler zum Scrollen oder Zoomen fehlt leider. 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 vielen

Tasten überfrachtet. Selbst nach längerer Eingewöhnung muss man für dessen Bedienung den Blick von der Straße abwenden, um die richtige der kleinen Tasten zu drücken. Die vier elektrischen Fensterheber verfügen allesamt über Abwärts- und Aufwärtsautomatik samt Einklemmschutz auch im manuellen Modus.



Die Verarbeitungsqualität im Innenraum ist gut, auch die Materialanmutung macht einen wertigen Eindruck. Die Bedienung ist weitgehend funktionell.

Kernstück des Systems ist der mittig angeordnete 13,2 Zoll große Touchscreen mit dem Ford SYNC 4 Bediensystem. Optional bleiben lediglich ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit zehn Lautsprechern, induktives Laden sowie ein WLAN-Hotspot.

2,2 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im neuen Focus ist bemerkenswert gut. Das Infotainmentsystem umfasst ein Digital-Radio (DAB) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos).

2,2 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 fast 2,10 m reichen. Breit genug ist der Innenraum vorne ohne

Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Das nur für den Turnier optionale Panoramadach steigert das luftige Gefühl nochmals.

2,2 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.

2,9 Innenraum-Variabilität

Wie die meisten Kompaktfahrzeuge belässt es auch der Focus Turnier in puncto Variabilität bei asymmetrisch umklappbaren Rücksitzlehnen. Vorn befinden sich zahlreiche gut nutzbare Ablage- und Verstaumöglichkeiten, die mit Filz ausgekleideten 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



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

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

2,6 KOMFORT

2,7 Federung

⊕ Seine sportliche Ausrichtung kann der Ford Focus bei gelassener Fahrt nicht ganz verbergen. Dennoch federt er schon mit dem Standardfahrwerk gelassen über die meisten Hindernisse hinweg. Schlaglöcher, Kanaldeckel und Kopfsteinpflaster werden recht gekonnt geschluckt. Auf der Autobahn liegt der Focus satt, aber verkneift sich störendes Stuckern.

Neben dem Standardfahrwerk gibt es je nach Modell noch weitere Systeme. Der Focus ist in der Ausstattung ST-Line serienmäßig mit einem Sportfahrwerk ausgestattet, gegen Aufpreis ist auch eine adaptive Dämpferregelung erhältlich.

2,8 Sitze

⊕ Im Focus Titanium Vignale sind beide Vordersitze auch in der Höhe einstellbar und bieten eine Zweiwege-Lordosenstütze. Für eine Sitzneigungseinstellung sind die elektrisch verstellbaren Sitze an Bord. Zudem gibt es Ergonomie-Sitze, bei diesen kann die Lordosenstütze in beide Richtungen eingestellt werden, außerdem ist dann die Sitzfläche ausziehbar.

Der Testwagen hat keine der aufpreispflichtigen Sitze verbaut,

gefällt aber auch schon mit angenehmem Sitzkomfort. Auch die Sitzposition vorn gibt wenig Grund zur Klage, eine in der Höhe verstellbare Mittelarmlehne und in Längsrichtung justierbare Kopfstützen wären jedoch wünschenswert.

In Reihe zwei sitzt man nicht so bequem wie vorn. Die Bank ist recht weich gepolstert und zudem kaum konturiert.

3,3 Innengeräusch

Nicht nur die Unterbodenabdeckungen sind mit Filz verkleidet, auch die Radhäuser vorn und hinten sind damit ausgestattet. An vielen Stellen hat Ford großen Aufwand betrieben, um die Fahrgeräusche gering zu halten. Dennoch haben wir bei 130 km/h im Innenraum eine Lautstärke von 70,4 dB(A) gemessen - ein eher

durchschnittlicher Wert. Der Dreizylinder-Benziner bleibt außer bei Vollgas akustisch angenehm im Hintergrund, die Windgeräusche steigen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht über Gebühr an.

2,1 Klimatisierung

⊕ In der getesteten Ausstattung besitzt der Focus schon serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatik-

modus in drei Intensitätsstufen einstellbar ist. Die vorderen Sitze sowie das Lenkrad lassen sich gegen Aufpreis beheizen, ebenso

die Windschutzscheibe mithilfe feiner Drähte. Eine Standheizung findet man nicht mehr in der Optionsliste.

⊖ Im Fond gibt es keine Luftausströmer. Für einen Kombi wirkt das etwas knausrig.

2,3 MOTOR/ANTRIEB

1,9 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder mit einem Liter Hubraum leistet dank Turboaufladung 155 PS und entwickelt ein maximales Drehmoment von 190 Nm, das bereits ab 1.900 Touren verfügbar ist. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in

flotten 5,2 s, den von 80 auf 100 km/h in 6,6 s. Nur 1,4 s vergehen von 15 bis 30 km/h. Ford gibt den Sprit aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,6 Sekunden an, die Höchst-geschwindigkeit beträgt respektable 206 km/h.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen aufgeladenen Dreizylinder hat der EcoBoost beeindruckend viel Dampf. Die Leistungsentfaltung bei hoher Last geht in Ordnung, der Motor zieht wacker durch das Drehzahlband. Deutlich unter 1.500 Touren brummt der Motor aber merklich. Unauffälliger geworden ist dagegen die Zylinder-abschaltung. Hatte sich

das Vor-Faceliftmodell im Teillastbereich noch kräftig geschüttelt, ist die Energiesparteknik jetzt nicht mehr zu spüren. Unterstützt wird der Motor vom Mild-Hybrid-System und dem PowerShift-Doppelkupplungsgetriebe.

2,5 Schaltung/Getriebe

Beim Rangieren könnte die Kriechfunktion allerdings etwas direkter funktionieren. Bei plötzlichem Gasgeben - beispielsweise bei einem Überholvorgang auf der Landstraße - könnte die Automatik schneller reagieren.

⊕ Ford ist bekannt für seine knackigen Schaltgetriebe. Hier im Testwagen arbeitet der Dreizylinder allerdings mit dem optionalen PowerShift-Doppelkupplungsgetriebe zusammen,

das die bisherige Achtstufen-Wandlernautomatik ersetzt. Für den Alltagsverkehr ist das eine Bereicherung, denn die Siebengang-Box arbeitet unauffällig und effizient. Die Schaltvorgänge funktionieren butterweich und sieben Gänge halten das Drehzahlniveau grundsätzlich niedrig. Bei Tempo 130 liegen 2900 Umdrehungen an. Bedient wird die Automatik über einen klassischen Wählhebel.

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 Fahrstabilität

⊕ Der Ford Focus Turnier bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Kölners kaum. Die Aufbauabewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der Fronttriebler zwar leichte Lastwechsel-reaktionen, wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Turnier gut beherrschbar und ist sicher unterwegs. Im ADAC Ausweichtest quitiert der Focus das erste Anlenken mit leicht drängendem Heck, wodurch das ESP gefordert wird und den

Wagen stabilisiert. Der Fünftürer geht in kontrolliertes Untersteuern über, das aber beherrschbar bleibt, weil das ESP nur soviel wie notwendig regelt und das zudem dezent und effektiv. So bleibt der Kompakte nicht nur gut beherrschbar, sondern vermittelt auch Fahrspaß, weil Korrekturen des Fahrers selbst im Grenzbereich gut umgesetzt werden. Die Traktion ist gut, auch wenn der Fronttriebler beim kräftigen Herausbeschleunigen aus Kurven im zweiten Gang etwas mit den Rändern scharrt. Die Antriebsschlupfregelung (ASR) greift schnell und sensibel ein.

2,2 Lenkung

⊕ Die Lenkung im Ford Focus unterstreicht den dynamischen Charakter des Kompakten. Da sie recht leichtgängig ist und Lenkbefehle um die Mittellage spontan umgesetzt werden, fühlt sich der Wagen spürbar agiler an als die meisten Wettbewerber. Die Kehrseite dieser Medaille ist eine leichte Nervosität bei

Autobahnfahrten, hier könnte der Kölner seine Bahnen gelassener ziehen. An der Zielgenauigkeit gibt es hingegen wenig auszusetzen, Korrekturen im Kurvenverlauf sind selten vonnöten. Mit 2,6 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Focus-Lenkung recht direkt übersetzt.

2,2 Bremse

⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-Focus durchschnittlich 34,3 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht dabei direkt an und lässt sich einwandfrei dosieren.

2,1 SICHERHEIT

1,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der neue Focus gut ab. Bereits das Basismodell ist mit Spurhalteassistent, Tempomat und automatischem Geschwindigkeitsbegrenzer ausgestattet. Auch ein Notbremsassistent samt Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung, Abstands- und Kollisionswarnung gehören zum Serienumfang. Gegen Aufpreis lässt sich das Sicherheitspaket um eine adaptive Abstandsregelung mit Stauassistent (radargestützt), ein Head-Up-Display (mit Projektionsscheibe), einen Ausweich- sowie einen Totwinkelassistenten erweitern. Letzterer beinhaltet auch eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsausparken. Eine kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie ein Müdigkeitswarner sind ebenfalls gegen Aufpreis zu haben.

2,1 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Ford Focus mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 06/2018) ein sehr gutes Ergebnis. Insgesamt fährt der Focus 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 1,90 m Größe. Vorn werden die Insassen aktiv ermahnt, sich anzugurten. Für die hinteren Passagiere wird dem Fahrer angezeigt, welche Gurte angelegt sind; beim Abschnallen während der Fahrt ertönt ein Warnsignal und die Anzeige erscheint erneut. Ein Kofferraumtrennnetz ist für den Focus Turnier verfügbar, dafür sollten zusätzlich die dafür vorgesehenen Befestigungsösen hinter den Vordersitzen geordnet werden. Hinter der Fondsitzbank sind solche 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, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen.

⊖ Der Verbandkasten hat keinen definierten Platz. Das Warndreieck kann hingegen gut erreichbar unter dem Beifahrersitz verstaut werden. Hinten schützen die Kopfstützen nur bis 1,70 m Körpergröße gut - das ist zu wenig.

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

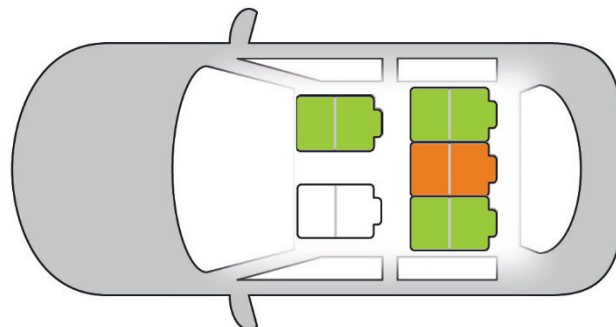
	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremsassistent	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	Option
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	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

2,3 Kindersicherheit

⊕ Beim Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der Focus im Kapitel Kindersicherheit ein Ergebnis von 87 Prozent (Test: 06/2018). 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 auch mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. Hinten außen aber behindert die Sitzkontur manche Kindersitze in ihrem festen Sitz, 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.

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)

3,0 Fußgängerschutz

72 Prozent der Punkte bekommt der Kompaktwagen für den Fußgängerschutz beim Crashtest gemäß Euro NCAP-Norm (Test: 06/2018). Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,2 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Focus Turnier 1.0 EcoBoost in Kombination mit dem Siebengang-Doppelkuppelungsgetriebe und dem 48-Volt-Startergenerator liegt im Ecotest bei 6,1 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 166 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das trotz des Downsizing-Mildhybrid-Konzepts lediglich für 28 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich - das Ergebnis kann nicht ganz zufriedenstellen, denn manche Konkurrenten bieten in dieser Leistungsklasse sparsamere Motoren. Innerorts liegt der Verbrauch bei 6,0 l, außerorts bei 5,2 l und auf der Autobahn bei 7,5 l alle 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, beim Kohlenmonoxid ist der 1,0-Liter-Turbo aber auffällig und fettet unter hoher Last das Kraftstoffgemisch an. Der Ottopartikelfilter erledigt seine Aufgabe wirkungsvoll, die Werte liegen deutlich unter den Grenzwerten. Am Ende sind 42 von 50 möglichen

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,0	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,5	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Punkten im Bereich Schadstoffe ein gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford auf 70 Punkte und erzielt damit hauchdünn vier von fünf möglichen Sternen.

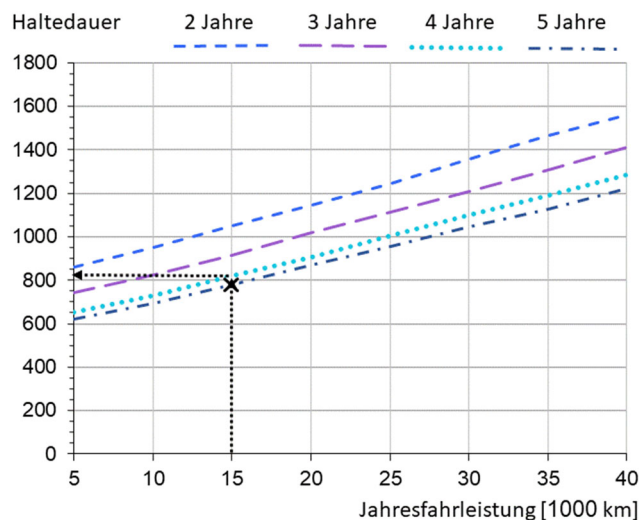
2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

Die Kostensteigerungen in allen Bereichen führen gerade in der preissensiblen Kompaktklasse zu deutlichen Verschlechterungen bei der Kostenbewertung. Vor allem die gestiegenen Anschaffungspreise verhaseln in letzter Zeit die Bilanzen. Zum Zeitpunkt des Tests kostet ein Focus Turnier mit dem 155 PS starken Mildhybrid-Antrieb und dem Powershift-Getriebe mindestens 34.300 Euro. Was einst die Topausstattung war ist nun die Basisversion. Und so ist die Titanium-Linie schon großzügig ausgestattet. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise ein Navigationssystem, Parksensoren vorn und hinten, ein Notbremsystem samt Personenerkennung und 16-Zoll-Leichtmetallräder. Für Annehmlichkeiten wie Sitzheizung oder Rückfahrkamera muss man jedoch den Geldbeutel zücken. Beim Testwagen erhöht sich der Preis so auf 41.020 Euro. Die Kfz-Steuer beträgt 73 Euro pro Jahr. Die Benziner müssen alle 24 Monate oder 24.000 km zur Inspektion - je nach dem, was zuerst eintritt. Ford gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie und zwölf Jahre gegen Durchrostung.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 779 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost Hybrid	1.0 EcoBoost Hybrid	1.5 EcoBlue Automatik	ST X
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	3/999	4/1499	4/2261
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	92 (125)	114 (155)	85 (115)	206 (280)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	170/1400	190/1900	250/2000	420/3000
0-100 km/h [s]	10,5	10,4	9,0	12,1	5,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	198	198	209	188	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (WLTP)	5,5 l S	5,3 l S	5,2 l S	5,0 l D	8,0 l S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (WLTP)	125	120	119	130	183
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/24	14/20/24	14/20/24	16/19/23	16/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	82	71	68	215	265
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	718	721	732	799	990
Preis [Euro]	31.200	32.000	33.500	35.500	43.500

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		
3-Zylinder-Ottomotor (Mild-Hybrid), Turbo, Euro 6d		
Hubraum	999 ccm	
Leistung	114 kW/155 PS bei 6.000 1/min	
Maximales Drehmoment	190 Nm bei 1.900 1/min	
Kraftübertragung	Frontantrieb	
Getriebe	7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe	
Höchstgeschwindigkeit	206 km/h	
Beschleunigung 0-100 km/h	8,6 s	
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l	
CO ₂ -Ausstoß (WLTP)	121 g/km	
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.	
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf	
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50 R17	
Länge/Breite/Höhe	4.672/1.825/1.469 mm	
Leergewicht/Zuladung	1.451/554 kg	
Kofferraumvolumen normal/geklappt	635/1.653 l	
Anhängelast ungebremst/gebremst	725/1.500 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 (in Fahrstufe D)	5,2 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	2.900 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,3 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,1 m
Ecotest-Verbrauch	6,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,0/5,2/7,5 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	143 g/km (WTW* 166 g/km)
Reichweite	850 km
Innengeräusch 130 km/h	70,4 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.464/541 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/875/1.590 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)			
Betriebskosten	152 Euro	Werkstattkosten	79 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	453 Euro
Monatliche Gesamtkosten	779 Euro		
Steuer pro Jahr	73 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/24		
Basispreis Focus Turnier 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium Vignale PowerShift	37.250 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG	
Pressefahrzeug	EZ: 31.01.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	43.020 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	11.114 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 der Kraftstoffe entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	Serie/1.150 Euro°
Regen-/Lichtsensord	Serie
Fernlichtassistent	900 Euro°(Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/900 Euro°(Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	300 Euro°(Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	300 Euro°(Paket)/-
Head-up-Display	450 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	900 Euro°(Paket)
Schlüsselloses Zugangssystem	900 Euro°(Paket)

SICHERHEIT	
Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Seire
Spurwechselsassistent	900 Euro°(Paket)

INNEN	
Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Seire/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN	
Anhängerkupplung	670 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach Panoramaschiebedach	1.200 Euro°

TESTURTEIL	
AUTOTEST (ohne Autokosten)	2,3
AUTOKOSTEN	2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,3	Motor/Antrieb	2,3
Verarbeitung	2,5	Fahrleistungen	1,9
Alltagstauglichkeit	2,7	Laufkultur/Leistungsentfaltung	2,8
Licht und Sicht	2,5	Schaltung/Getriebe	2,5
Ein-/Ausstieg	2,7	Fahreigenschaften	2,2
Kofferraum-Volumen	1,9	Fahrstabilität	2,2
Kofferraum-Nutzbarkeit	1,8	Lenkung	2,2
Kofferraum-Variabilität	2,1	Bremse	2,2
Innenraum	2,3	Sicherheit	2,1
Bedienung	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	1,7
Multimedia/Konnektivität	2,2	Passive Sicherheit - Insassen	2,1
Raumangebot vorn	2,2	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot hinten	2,2	Fußgängerschutz	3,0
Innenraum-Variabilität	2,9	Umwelt/Ecotest	2,5
Komfort	2,6	Verbrauch/CO2	3,2
Federung	2,7	Schadstoffe	1,8
Sitze	2,8		
Innengeräusch	3,3		
Klimatisierung	2,1		

Stand: Dezember 2022
Test und Text: Markus Schönfeld