



Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium X

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(92 kW / 125 PS)

Schon der erste Ford Focus aus dem Jahr 1998 hatte sich schnell den Ruf als dynamische Variante in der Kompaktklasse erarbeitet - und beim ADAC Autotest beweist die vierte Generation, dass man sich seiner Tradition bewusst ist. Unbenommen der Tatsache, dass die getestete Variante mit 125 PS nicht gerade als Sportmodell durchgeht, gefällt die Art und Weise, wie der kompakte Kölner das Thema Kurven angeht. Agil und präzise im Einlenkvorgang, folgt der Ford der Linie zuverlässig, bis das punktgenau regelnde ESP im Grenzbereich die Pfosten absteckt. So fährt man mit Fahrspaß über Landstraßen und hat einfach ein bisschen mehr Lächeln im Gesicht als mit vielen anderen Autos. Die erlebbare Dynamik bringt mit sich, dass man nicht gerade im komfortabelsten Auto der unteren Mittelklasse sitzt, Ford übertreibt es mit der Straffheit aber nicht. Auch bringt die zackig reagierende Lenkung für manche Fahrernaturen eine leichte Einschränkung bei der entspannten Autobahnfahrt mit sich. In Sachen Sicherheitsausstattung und Multimedia-Kompetenz gibt es keine Klagen, der Ford ist hier voll auf Höhe der Zeit. Der mittlerweile altbekannte Dreizylinder mit nur einem Liter Hubraum bringt es im Testwagen auf 125 PS und wird zudem von einem Mildhybrid-System unterstützt. Der Ectotest-Verbrauch von 6,2 l Super auf 100 km ist aber nicht rekordverdächtig. Auch beim Kauf merkt man, dass man nicht ausgesprochen sparsam unterwegs ist, hat man auch beim Focus die Marke von 30.000 Euro doch schon weit überschritten - ein schwacher Trost: Quasi jedes Auto wurde in den letzten Jahren deutlich teurer. Zudem ist der Focus einfach ein richtig gutes Auto, wie die Note von 2,2 im ADAC Autotest beweist. **Konkurrenten:** u.a. Audi A3, BMW 1er, Hyundai i30, Kia Ceed, Opel Astra, VW Golf.

- ⊕ **Dynamiktalent, gute Serienausstattung, umfassende Fahrsicherheitssysteme**
- ⊖ **angesichts der Leistung nicht besonders sparsamer Antrieb, weitgehende Abkehr von Tasten bringt Bediennachteile mit sich**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,2**

AUTOKOSTEN **2,6**

Zielgruppencheck

	Familie	2,8
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,0
	Langstrecke	2,6
	Transport	2,8
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,4

Ecotest **★★★★☆**

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 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. Im Allgemeinen hat Ford den Unterboden mit unzähligen Verkleidungen aerodynamisch optimiert und sogar den Abgasstrang annähernd eben integriert. Auch im Innenraum bemüht sich Ford um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Bereich des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen ist weich gestaltet, letzteres trifft anders als beim zuletzt getesteten Kombi in der hochwertigen Vignale-Ausstattung aber nicht auf die hinteren Türen zu. Auch die mit Stoff bespannten A-Säulen haben wir beim jetzt getesteten Focus Titanium nicht mehr

vorgefunden. Die Verarbeitung des Focus 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. Auch der Kofferramboden gefällt uns nicht, er ist von minderer Qualität und deshalb nicht besonders formstabil.

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,2 l/100 km an, ergibt sich mit dem 52 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 840 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 599 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Auf dem Dach findet man keine Reling, darf mit einem geeigneten Träger aber insgesamt bis zu 75 kg transportieren. 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 Reifen-

reparaturset behelfen. Gegen Mehrpreis gibt es anstelle des Reifenreparatursets auch ein Notrad. Mit 4,38 m Länge ist der Ford für einen Kompakten nicht allzu kurz, die Breite mit 1,99 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m. Gebremste Anhänger dürfen übrigens 1,1 t wiegen - ungebremste bis zu 665 kg.

⊕ Eine Ford-Spezialität und auch beim Testwagen wieder überzeugend: Die optionalen Türkantenschützer, die sich beim Öffnen der Türen automatisch um deren Kanten legen.

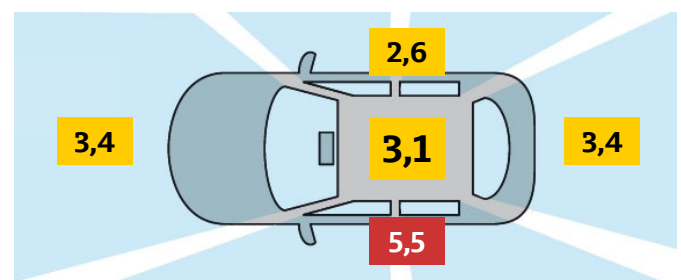
2,5 Licht und Sicht

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 beim Focus immer Serie, Rückfahrkamera kommt bei den X-Modellen ohne Aufpreis hinzu und ein Parkassistent kostet immer Aufpreis. Immerhin ist er 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 ein befriedigendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule.

⊕ Serienmäßig ist der neue Focus immer mit LED-Scheinwerfern samt Abbiegelicht ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es - wie bei unserem Testwagen - eine Variante mit Matrix-Technologie, Kurvenlicht und blendfreiem Fernlicht-

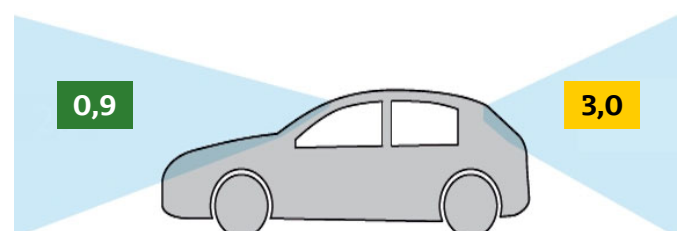
Rundumsicht

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.



assistenten. Die Ausleuchtung ist sehr gut, die noch angemessen homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen.

2,6 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.

2,9 Kofferraum-Volumen

⊕ Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil klassenübliche 330 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 460 l oder alternativ sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 715 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.290 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

3,4 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb der Klappe ist der Kombivariante vorbehalten. Ab rund 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt 69 cm über der Straße und nahezu auf einer Ebene mit dem Ladeboden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, mit nur einer Lampe wird er nachts aber nur mäßig ausgeleuchtet. Die Hutablage kann man ausbauen, aber nicht unter dem Kofferraumboden verstauen.

2,8 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gehört ebenfalls dazu. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müssen nicht entfernt werden. Dafür muss man oben an den Lehnen einen Taster drücken und kann die Lehnen dann leicht



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

⊖ Das serienmäßige schlüssellose Zugangssystem des Testwagens (für beide Vordertüren und die Heckklappe) funktioniert gut, ist aber nur unzureichend gegen Diebstahl gesichert: Es lässt sich mit einem vergleichsweise simplen Reichweitenverlängerer überlisten. Immerhin kann man das System im Menü deaktivieren. Mehr Informationen zum Thema unter www.adac.de/keyless.



Mit 330 l Fassungsvermögen ist der Kofferraum des Focus von klassenüblicher Größe.

⊖ Legt man die Rücksitzlehnen um, entsteht eine große Stufe.

umklappen. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie davon Schaden nehmen können. An den Seiten des Kofferraums findet man zwei Taschennägel, aber keine Ablagen. Die vier Zurrösen im Kofferraum sind stabil, aber

leider recht hoch angebracht - so kann man kein Netz in Bodennähe spannen, um kleinere Gepäckstücke zu sichern.

2,4 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.

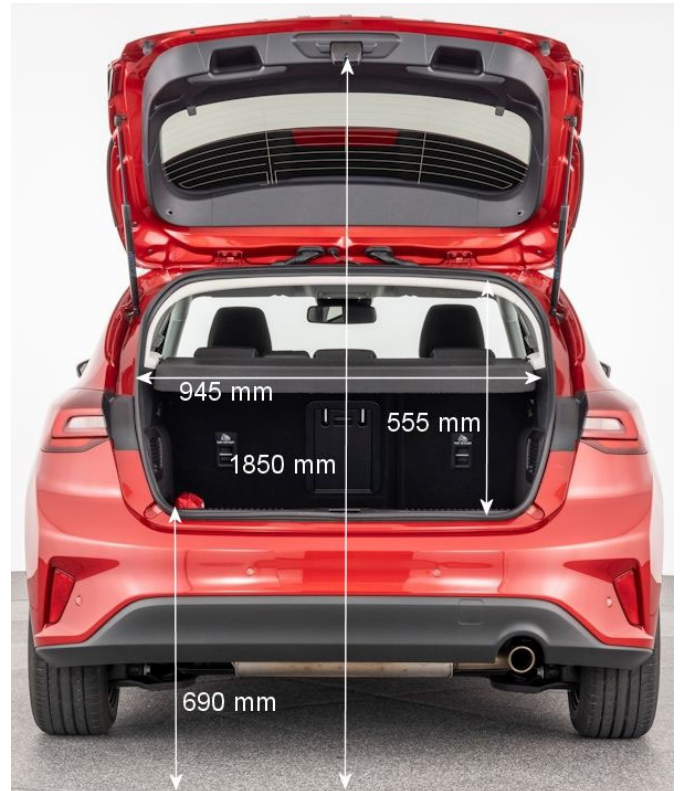
⊕ Ford hat das Armaturenbrett beim Facelift kräftig modernisiert. Der große Touchscreen ist freistehend angebracht und damit für den Fahrer gut zu bedienen. Leider verzichtet Ford auf praktische Direktwahltasten für die grundlegenden Funktionen (Navigation, Radio, Telefon, etc.), auch ein praktischer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

2,1 Multimedia/Konnektivität

⊕ Das Multimedia-Angebot im neuen Focus ist bemerkenswert gut. Das serienmäßige Infotainmentsystem umfasst ein Digital-Radio (DAB+) samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming, induktiver Ladeschale, Online-Navigationssystem, zwei USB-Anschlüsse sowie Smartphone-Integration per Apple CarPlay und Android Auto (kabellos). Kernstück des Systems ist der mittig angeordnete 13,2 Zoll große Touchscreen mit dem Ford SYNC 4 Bediensystem. Hat man seinen FordPass-Account mit dem

2,1 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



Mit 69 cm liegt die Ladekante auf einer noch akzeptablen Höhe.



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

Auto verbunden, kann man auch den eigenen Alexa-Account verbinden und per App einige Dinge fernsteuern bzw. Fahrzeugdaten und -standort einsehen. Optional bleibt lediglich ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit zehn Lautsprechern.

vorne ohne Zweifel, wodurch man das Raumangebot als großzügig empfindet. Das optionale Panoramadach steigert das luftige Gefühl nochmals, ist aber nur für die Kombivariante Turnier erhältlich.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, hätten von der Beinfreiheit her fast zwei Meter große Personen Platz auf den Rücksitzen. Allerdings limitiert die Kopffreiheit auf etwa 1,90 m Körpergröße. 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.

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 mit Filz ausgekleideten Türfächer sind ausreichend groß und nehmen auch 1-Liter-Flaschen problemlos auf. Ein Brillenfach am Dachhimmel gibt es nur für den Ford Focus Turnier. Für die Fondinsassen stehen weniger Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Die hinteren Türfächer sind zwar ebenfalls mit Filz ausgeschlagen, aber eher knapp



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

bemessen und fassen höchstens 0,5-Liter-Flaschen; überdies gibt es Netze an den Rückseiten der Vordersitze. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,7 KOMFORT

2,8 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 dennoch nicht immer souverän geschluckt. Auf der Autobahn liegt der Focus satt, und 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, nur für den 280 PS starken Focus ST X ist gegen Aufpreis auch eine adaptive Dämpferregelung erhältlich.

2,8 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist serienmäßig mit einer Zweiwege-Lordosenstütze und einer Höheneinstellung ausgestattet. Zudem gibt es Ergonomie-Sitze des Testwagens, bei diesen kann die Lordosenstütze in vier Wegen eingestellt werden, außerdem ist dann die Sitzfläche verlängerbar. Auch eine elektrische Bedienung ist erhältlich. Dies gilt im Falle des Testwagens aber alles nur für den Fahrersitz, der Beifahrersitz ist beim Ford Focus Mildhybrid auch gegen Aufpreis nicht in der Höhe einstellbar oder mit einer variablen Lordosenstütze

erhältlich. Der Grund ist schnell gefunden: Unter dem Beifahrersitz ist die Hybridbatterie untergebracht. Der Ergonomie-Fahrersitz gefällt mit gutem Sitzkomfort und ausgeprägten, aber nicht allzu straffen Seitenwangen. 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.

2,8 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 68,2 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.

2,3 Klimatisierung

⊕ Jeder Focus kommt serienmäßig mit einer Zweizonen-Klimaautomatik, deren Automatikmodus 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 - bis auf die Düsen unter den Vordersitzen - keine Luftausströmer. Auch im Kompaktsegment ist das knausrig.

2,4 MOTOR/ANTRIEB

2,6 Fahrleistungen

⊕ Der Dreizylinder mit einem Liter Hubraum leistet dank Turboaufladung 125 PS und ein maximales Drehmoment von 170 Nm, das bereits ab 1.400 Touren zur Verfügung steht. Zusätzlich unterstützt bei der getesteten Mildhybridvariante noch ein kleiner Elektromotor, der im Schubtrieb eine 48-Volt-Lithiumbatterie lädt. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in flotten 6,3 s, von 80 auf 120 km/h

dauert es bei unseren Messungen 8,2 s. Die Elastizitätsprüfungen (von 60 auf 100 km/h in den Gängen vier bis sechs) absolviert der Focus dank dem früh anliegenden Drehmoment sowie der passenden Getriebeübersetzung ebenfalls angemessen zügig. Ford gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,2 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt respektable 200 km/h.

2,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Für einen aufgeladenen Dreizylinder hat der EcoBoost schon wirklich viel Leistung. 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. Bei niedriger Last und Lastwechseln ist der

Antriebsstrang mitunter etwas unharmonisch, weil nach der Gaswegnahme zunächst der normale Schubtrieb des Motors kommt, bevor kurz danach die stärkere Verzögerung durch die Rekuperation des Mildhybrid-Systems einsetzt.

2,0 Schaltung/Getriebe

Den Dreizylinder-Hybrid mit 125 PS gibt es auf Wunsch auch mit einer Siebengang-Automatik. Der Testwagen ist aber mit dem manuellen Sechsgang-Getriebe ausgestattet, das auf ganzer Linie überzeugen kann.

⊕ Die sechs Gänge flutschen leicht und präzise in die gewünschte Gasse, unterstützt von der fein dosierbaren, aber vergleichsweise straffen Kupplung. Der Rückwärtsgang befindet sich hinten rechts und ist durch einen Sperring vor versehentlichem Einlegen geschützt. Die Gänge sind passend

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

2,2 FAHREIGENSCHAFTEN

2,1 Fahrstabilität

⊕ Der Ford Focus bietet insgesamt eine gute Fahrstabilität und beruhigt sich nach plötzlichen Lenkmanövern schnell wieder. Spurrinnen beeinflussen die Richtungsstabilität des Kölners kaum. Die Aufbaubewegungen halten sich angenehm in Grenzen. Hebt man das Gaspedal in Kurven, zeigt der

Fronttriebler zwar leichte Lastwechselreaktionen, wird bei Bedarf allerdings zuverlässig vom ESP eingefangen. In der Summe bleibt der Kompakte 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. Der Focus bleibt mal wieder seinem Ruf als überdurchschnittlich dynamischer Kompakter treu. Die Traktion ist gut, auch wenn der Fronttriebler beim kräftigen Herausbeschleunigen aus Kurven im zweiten Gang manchmal mit den Rädern 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. Auch geht das letzte Stück Fahrbahnrückmeldung in einer leichten, aber spürbaren Teigigkeit verloren. An der Zielgenauigkeit gibt es hingegen wenig auszusetzen, Korrekturen im Kurvenverlauf sind selten vonnöten. Mit 2,7 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag ist die Focus-Lenkung recht direkt übersetzt.

2,3 Bremse
























⊕ Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-Focus durchschnittlich 34,4 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein gutes Ergebnis. Die Bremse spricht dabei direkt an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,6 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der Focus sehr 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, Stauassistent nur in Verbindung mit Automatikgetriebe), ein Head-Up-Display (mit Projektionsscheibe), einen Ausweich- sowie einen Totwinkelassistenten erweitern. Letzterer beinhaltet auch eine Querverkehrswarnung beim Rückwärtsausparken. Eine

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauendes Notbremsassistent	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	Serie
	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, direkt messend

kamerabasierte Verkehrszeichenerkennung sowie ein Müdigkeitswarner sind ebenfalls gegen Aufpreis zu haben. Besonders hervorzuheben, weil keine Selbstverständlichkeit: Auch wenn man den Abstandtempomaten bestellt hat, kann

man diesen in einen reinen Tempomat-Modus versetzen. So hat man immer das System zur Hand, das man gerade nutzen möchte.

1,7 Passive Sicherheit - Insassen

Ein Kofferraumtrennnetz ist nur für den Focus Turnier verfügbar, dafür sollten zusätzlich die dafür vorgesehenen Befestigungsösen hinter den Vordersitzen geordert werden. Hinter der Fondsitzebank sind solche Ösen im Dachhimmel serienmäßig. Im Zubehör findet man auch ein stabiles Gepäckraum-Schutzgitter, das hinter den Vordersitzen angebracht werden kann.

⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP-Norm erzielt der Ford Focus mit 96 Prozent der erreichbaren Punkte (Test: 06/2018, für das Faceliftmodell 10/2021 bestätigt) 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. Auch einen Hinweis auf nicht zu vergessende Kinder auf der Rückbank gibt es nach dem Abstellen des Wagens, diesen kann man im Menü aber auch deaktivieren. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen.

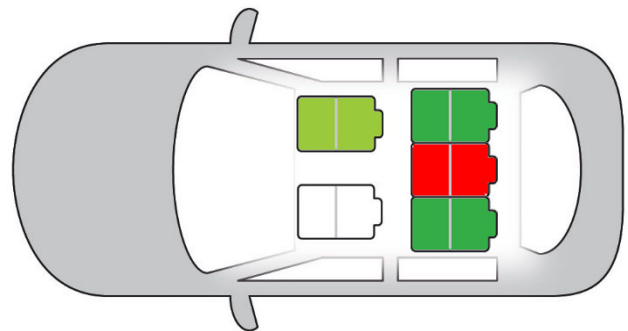
⊖ Hinten schützen die Kopfstützen nur bis 1,70 m Körpergröße gut - das ist zu wenig. Zudem ist die mittlere Fondkopfstütze nicht so weit herausziehbar wie die äußeren.

2,0 Kindersicherheit

⊕ Beim 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 auch mit den Gurten problemlos befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern dabei die Montage. 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 kein Isofix und die Gurtanlenkpunkte liegen 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. Der seitliche Frontscheibenrahmen birgt ein erhöhtes Verletzungsrisiko.

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

2,2 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Focus 1.0 EcoBoost in Kombination mit dem 48-Volt-Startergenerator liegt im Ecotest bei 6,2 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 168 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das trotz des Downsizing-Mildhybrid-Konzepts lediglich für 27 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 6,5 l, außerhalb bei 5,6 l und auf der Autobahn bei 7,1 l pro 100 km.

1,1 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 - wenn auch nicht mehr so stark wie in früheren Tests. Der Ottopartikelfilter erledigt seine Aufgabe wirkungsvoll, die Werte liegen deutlich unter den Grenzwerten. Am Ende sind 49 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe ein sehr gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford auf 76 Punkte und erzielt damit vier von fünf möglichen Sternen. Damit zählt er auch aus Ecotest-Sicht zu den empfehlenswerten Autos.

2,6 AUTOKOSTEN

2,6 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 mit dem 125 PS starken Mildhybrid-Antrieb als Handschalter mindestens 31.900 Euro. Was einst die Topausstattung war ist nun die Basisversion. Und so ist jeder Focus gut ausgestattet. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise ein Navigationssystem, Parksensoren vorn und hinten, ein Notbremssystem samt Personenerkennung und 16-Zoll-Leichtmetallräder. Nimmt man die getestete Variante Titanium X, liegt der Basispreis des 125 PS-Mildhybrids bei 32.600 Euro und hat dann auch eine Rückfahrkamera, aber keine

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	6,5	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

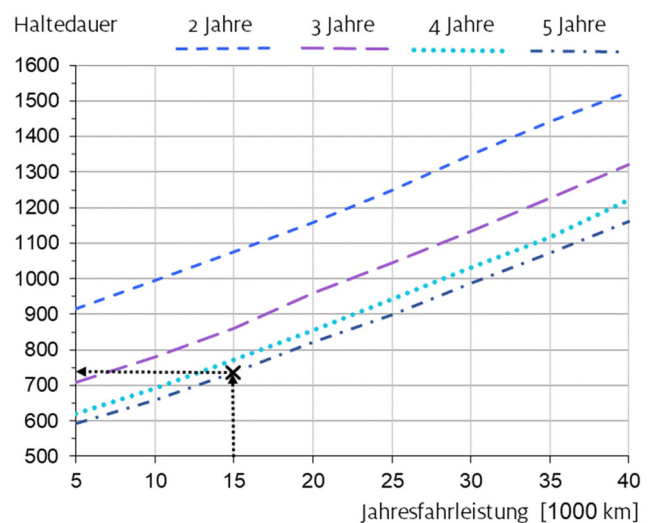
Landstraße	5,6	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	7,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	6,2	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 737 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



Dachreling mehr. Liest man die Preisliste aufmerksam, bemerkt man: Die verschiedenen Ausstattungen liegen eher im Stil der Ausstattung auseinander, nicht vom Preis her. Beim Testwagen erhöht sich der Preis mit ein paar Extras auf 35.050 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.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	Focus 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium	Focus 1.0 EcoBoost Hybrid Titanium Po- werShift Automa- tik	Focus 1.5 EcoBlue Titanium Automa- tik	Focus ST X
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	3/999	3/999	4/1499	4/2261
Leistung [kW (PS)]	92 (125)	114 (155)	85 (115)	206 (280)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	190/1900	250/2000	420/3000
0-100 km/h [s]	10,2	8,4	11,8	5,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	200	208	190	250
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	5,20/5,2 S	5,20/5,2 S	4,90/4,9 D	8,00/8,0 S
CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	117/117	118/118	128/128	183/183
Versicherungsklassen KH/VK/TK	14/20/24	14/20/24	17/20/23	16/23/26
Steuer pro Jahr [Euro]	64	66	211	265
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	722	753	766	993
Preis [Euro]	32.100	35.100	36.100	43.400

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 (Reihe), Turbo, Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), OPF	
Hubraum	999 ccm
Leistung	92 kW/125 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	170 Nm bei 1.400 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	200 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,2 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	5,4 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60 R16
Länge/Breite/Höhe	4.382/1.825/1.452 mm
Leergewicht/Zuladung	1.330/565 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	392/1.354 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	665/1.100 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.+3. Gang)	6,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	8,9/13,2/17,7 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	34,4 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental Conti Sport Contact 5
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
Ecotest-Verbrauch	6,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,5/5,6/7,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	145 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	835 km
Innengeräusch 130 km/h	68,2 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.296/599 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	330/715/1.290 l

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

Betriebskosten	147 Euro	Werkstattkosten	78 Euro
Fixkosten	95 Euro	Wertverlust	417 Euro
Monatliche Gesamtkosten	737 Euro		
Steuer pro Jahr	73 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	14/20/24		
Basispreis Focus 1.0 EcoBoost Titanium X	32.600 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.06.2022
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.050 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	7.186 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. † 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-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	ab 800 Euro° (Paket)
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/800 Euro°(Paket)
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	300 Euro°(Paket)
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	450 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	Limits: Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Seire
Spurwechselsassistent	800 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	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung	550 Euro (Paket)
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehmbar/schwenkbar)	670 Euro/880 Euro
Metalllackierung	ab 650 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach Panoramaschiebedach	1.200 Euro°

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: August 2023

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.