



## Ford Focus (2004-2011) Diesel

### Kompaktklasse mit Fahrspaß

Die zweite Generation des Erfolgsmodells von Ford wurde von 2004 bis 2011 hergestellt. Ein dezentes Facelift wurde 2007 eingeführt. Den Focus gibt es als Drei- und Fünftürer, als Kombi (Turnier) sowie eher selten als Limousine und als Cabrio mit Stahl-Klappdach. Wie bereits beim Vorgänger bringen das ausgewogene Fahrwerk und die gekonnt abgestimmte Lenkung bringen viel Fahrspaß, vor allem dann, wenn einer der kräftigeren Motoren an Bord ist. Überzeugen kann der Focus nicht nur durch seine agilen und sicheren Fahreigenschaften, sondern auch durch das gute Raumangebot. Speziell der Kofferraum ist überdurchschnittlich groß – besonders natürlich im Kombi Turnier. Auch auf der Rücksitzbank herrscht ausreichend Platz, der Zustieg im Dreitürer und Cabrio ist dorthin allerdings beengt. Die funktionelle Bedienung stellt keinen vor große Herausforderungen und die körpergerechten Sitze eignen sich auch für längere Strecken. Beim TÜV schneidet der der Focus leicht unterdurchschnittlich ab, der Grund ist das anfällige Fahrwerk, das häufig mit ausgeschlagenen Gelenken auffällt. In der ADAC Pannensstatistik liegt der Focus etwa im Mittelfeld.

**Empfehlung:** Für den Focus gibt es eine viele verschiedene Diesel-Motoren. Bereits der Basisdiesel 1.6 TDCi mit nur 90 PS reicht im Alltag zum Mitschwimmen im Verkehr aus. Die stärkere Variante mit 109 PS ist aber spürbar druckvoller unterwegs. Nochmals etwas kräftiger ist der 110 PS starke 2.0 TDCi. Richtig zügig geht es in der 136 PS starken Variante des 2.0 TDCi voran. Dieser Motor ist auch mit einer gut adaptierten Doppelkupplungsautomatik zu haben. Alle Dieselmotoren sind sparsam. Der 1.6er neigt zu Turboladerschäden. Das sollte bei einer Probefahrt besonders beachtet werden.






- ⊕ gute Verarbeitung, sicheres Fahrwerk, große Auswahl am Gebrauchtwagenmarkt, körpergerechte Sitze, agile Fahreigenschaften, großer Kofferraum (v. a. Kombi), präzise und leichtgängige Schaltung, sparsame Dieselmotoren
- ⊖ 1.6 TDCi neigt zu Turboladerschäden, schlechte Sicht nach hinten (Drei-, Fünftürer), anfälliges Fahrwerk

## Zuverlässigkeit (ADAC Pannenstatistik 2020)

ADAC-Bewertung	32,8	35,1
Baujahr	2010	2011

### ADAC-Bewertungsschema

Für jedes Fahrzeugmodell und Zulassungsjahr wird die Pannenkennziffer ermittelt. Die Pannenkennziffer ergibt sich aus der Anzahl der Pannen pro 1.000 zugelassenen Fahrzeugen.

	2010	2011
	17,7	14,0
	27,5	22,9
	37,2	31,8
	47,0	40,7
	>47,0	>40,7

## Mängel und Rückrufe

<b>Allgemein</b>	<p>In der ADAC Pannenstatistik zeigt der Focus der zweiten Generation eine durchschnittliche Pannensicherheit und liegt im Mittelfeld der unteren Mittelklasse. Beim TÜV-Report schneidet der Focus II etwas schlechter als der Durchschnitt ab. Auffällig sind vorzeitig verschleißende Fahrwerks Gelenke und rostende Abgasanlagen. Außerdem gibt es an der Beleuchtung des Öfteren etwas zu beanstanden, was natürlich auch an schlechter Wartung liegen kann. Pannenschwerpunkte sind nicht bekannt.</p>
<b>Rückrufe</b>	<p><b>9/2005:</b> Wasser kann in den Motor des Heckscheibenwischers eindringen und dort einen Kurzschluss verursachen. Ein überhitzter Motor kann Kunststoffverkleidungen beschädigen. Es erfolgt der Einbau eines geänderten Dichtrings und einer Dichttülle. Dauer: etwa eine Stunde. Betroffene Fzg. in Deutschland: 61.440 (auch andere Modelle betroffen).</p> <p><b>1/2008:</b> Betroffene Varianten: 2.0 TDCi (100 kW/136 PS). Das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems kann bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnen und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgen. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Bauteil wird ersetzt, die veranschlagte Arbeitszeit beträgt ca. 0,3 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 24.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> <p><b>5/2008:</b> Betroffene Varianten: 1.6 TDCi (66 kW/90 PS, 80 kW/109 PS). Bei Fahrzeugen, die in Ländern zugelassen sind, in denen in den Wintermonaten viel Salz gestreut wird, kann möglicherweise Korrosion am Steuermodul des Kühlerlüfters auftreten. In Extremfällen kann das Salz bis in die Elektronik vordringen und zur Überhitzung des Steuermoduls des Kühlerlüfters führen. In seltenen Fällen besteht Brandgefahr. Bei den betroffenen Fahrzeugen wird die Kühlerlüftereinheit (einschließlich Modul) durch ein geändertes Bauteil ersetzt. Die veranschlagte Arbeitszeit: 0,8 Stunden. Betroffene Fzg. in Deutschland: 19.400. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.</p> <p><b>9/2008:</b> Ein Teilstück der Servolenkungsleitung kann undicht werden und Servoöl austreten. Dies führt zum Verlust der Servounterstützung. Es werden also erheblich höhere Lenkkräfte erforderlich und im Extremfall kann sich das Servolenkungsöl an heißen Motorteilen entzünden. Die Händler prüfen, ob die Leitung getauscht werden muss. Der Tausch dauert etwa 1,6 Stunden und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 8.100 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Teilstück der Servoleitung mit modifiziertem Produktionscode.</p> <p><b>4/2009:</b> Betroffene Varianten: 1.6 TDCi, 1.8 TDCi, 2.0 TDCi. Bei Feuchtigkeitseintritt kann es zum Kurzschluss und Ausfall des Lüfters kommen. Auch ein Brandschaden ist im Kurzschlussfall nicht auszuschließen. Die Händler ergänzen einen Zusatzkabelstrang, der die Spannungsversorgung zum Lüftermodul bei ausgeschalteter Zündung unterbricht (Sicherheitsschaltung). Außerdem wird um das Modul eine Schutz-</p>

abdeckung angebracht, die vor Wassereintritt und Korrosion schützen soll. Die Maßnahmen dauern etwa eine Stunde und sind für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 6.400. Kennzeichnung der Aktion: Schutzabdeckung an Steuermodul.

**6/2009:** Das Rückschlagventil in der Unterdruckpumpe des Bremssystems kann bei niedrigen Umgebungstemperaturen und kaltem Motor möglicherweise nicht öffnen und den Bremskraftverstärker dann nicht mit Unterdruck versorgen. Die Bremse bleibt in diesem Fall zwar funktionsfähig, jedoch ist deutlich höherer Pedaldruck erforderlich. Das Rückschlagventil wird ersetzt. Die Aktion dauert etwa eine halbe Stunde. Die Aktion läuft seit Mai 2009 und lief schon einmal im Januar 2008 zum gleichen Problem. Betroffene Fzg. in Deutschland: 12.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.

**2/2010:** Wegen fehlendem Unterdruck kann die Bremskraftunterstützung deutlich abfallen. Dies passiert nur bei besonderen Betriebsbedingungen. Bei den betroffenen Fahrzeugen wird ein Softwareupdate der Motorsteuerung durchgeführt. Die Durchführung der Aktion dauert etwa eine halbe Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 650. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.

**11/2012:** Gelöstes Streusalz kann in die Elektronik (Steuergerät) des Kühlerlüfters eindringen. Dies kann dort zur Überhitzung führen. In Folge können sich dadurch die umliegenden Bauteile entzünden und es zum Brandschaden kommen. Die Händler überprüfen das Kühlerlüfter-Modul und bauen, falls erforderlich, einen zusätzlichen Kabelbaum ein, der die Stromversorgung des Kühlerlüfter-Moduls bei ausgeschalteter Zündung unterbricht. Zusätzlich wird an das Modul ein Spritzschutz angebracht, der vor Wassereintritt und und Korrosion schützen soll. Die Aktion dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 1.464. Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem (Aktionscode 2C470).

**7/2014:** Gelöstes Streusalz kann in die Elektronik (Steuergerät) des Kühlerlüfters eindringen. Dies verursacht dort Korrosion und Überhitzung. In Folge können sich die umliegenden Kabel und Bauteile entzünden. Die Händler überprüfen das Kühlerlüfter-Modul und bauen, falls erforderlich, einen zusätzlichen Kabelstrang ein, der die Stromversorgung des Kühlerlüfter-Moduls bei ausgeschalteter Zündung unterbricht. Zusätzlich wird an das Modul ein Spritzschutz angebracht, der vor Wassereintritt und und Korrosion schützen soll. Die Aktion dauert etwa eine Stunde und ist für die Kunden kostenlos. Betroffene Fzg. in Deutschland: 31.000 (auch andere Modelle betroffen). Kennzeichnung der Aktion: Im Hersteller-Werkstattssystem.

## Modellgeschichte

<b>11/2004</b>	Neuvorstellung als 3- und 5-türige Schräghecklimousine, 4-türige Stufenhecklimousine und fünftürige Kombilimousine; Motoren: 1.4 16V (59 kW/80 PS), 1.6 16V (74 kW/100 PS), 1.6 Ti-VCT (85 kW/115 PS), 2.0 16V (107 kW/145 PS), 1.6 TDCi (80 kW/109 PS), 2.0 TDCi (100 kW/136 PS) mit Partikelfilter
<b>03/2005</b>	neuer zusätzlicher Motor: 1.6 TDCi (66 kW/90 PS)
<b>04/2005</b>	neuer Motor: 1.8 TDCi (85 kW/115 PS)
<b>01/2006</b>	1.8 TDCi (85 kW/115 PS) entfällt
<b>03/2007</b>	Bivalenter Erdgasantrieb in Verbindung mit 2.0 l-Motor erhältlich, bei Benzinbetrieb (107 kW/145 PS) und bei Erdgasbetrieb (93 kW/126 PS)
<b>02/2008</b>	umfangreiche Modellpflege bei 3- und 5-türige Schräghecklimousine, 4-türige Stufenhecklimousine und fünftürige Kombilimousine; Motoren: 1.4 16V (59 kW/80 PS), 1.6 16V (74 kW/100 PS), 1.6 Ti-VCT (85 kW/115 PS), 1.8 16V (92 kW/125 PS), 1.8 FFV (92 kW/125 PS, Ethanolbetrieb), 2.0 16V (107 kW/145 PS), 1.6 TDCi (66 kW/90 PS) optional mit offenem Partikelfilter, 1.6 TDCi (80 kW/109 PS) mit Partikelfilter, 2.0 TDCi (100 kW/136 PS) mit Partikelfilter; bivalenter Erdgasantrieb in Verbindung mit 2.0 l-Motor erhältlich, bei Benzinbetrieb (107 kW/145 PS) und bei Erdgasbetrieb (93 kW/126 PS); bivalenter Autogasbetrieb in Verbindung mit 2.0 l-Motor erhältlich, bei Benzinbetrieb (107 kW/145 PS) und bei Autogasbetrieb (104 kW/140 PS)
<b>03/2008</b>	Modelleinführung Ford Focus ST mit 2.5 l-Reihenfünfzylinder und Turboaufladung (166 kW/225 PS); Einführung Powershift-Automatikgetriebe (Doppelkupplungsgetriebe) für 2.0 TDCi-Motoren

08/2008	Einführung Spritsparvariante Ford Focus Econetic in Verbindung mit 1.6 TDCi (80 kW/109 PS)
01/2009	Modelleinführung Sportvariante Ford Focus RS mit 2.5 l-Reihenfünfzylinder und Turboaufladung (225 kW/306 PS); Motor 1.6 TDCi (66 kW/90 PS) jetzt mit Dieselpartikelfilter (geschlossenes System) serienmäßig; alle 1.6 TDCi-Motoren erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
08/2009	Motoren 1.6 16V (74 kW/100 PS) und 2.0 16V (107 kW/145 PS) erfüllen Schadstoffklasse Euro 5
03/2011	Modellwechsel

## Die Karosserievarianten im Vergleich

Karosserietyp	Schrägheck	Stufenheck	Kombi	Cabrio
Länge/Breite/Höhe [mm]	4342/1840/1497	4488/1840/1497	4494/1839/1503	4509/1834/1456
Kofferraumvolumen [l]	385	526	503	534
Dachlast [kg]	75	75	75	-
Tankinhalt [l]	55	55	55	55

## Technische Daten (wichtigste Motorvarianten)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi DPF Powershift	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF Powershift
Aufbau/Türen	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5	KB/5
Bauzeitraum	2005-2011	2004-2011	2008-2010	2004-2010	2004-2010
Zylinder/Hubraum [-/ccm]	4/1560	4/1560	4/1997	4/1997	4/1997
Leistung [kW/PS]	66/90	80/109	81/110	100/136	100/136
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	215/1750	240/1750	265/2000	320/2000	320/2000
Beschleunigung 0-100km/h [s]	12,9	11,1	11,9	9,5	9,9
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	188	183	203	200
Verbrauch Hersteller pro 100km [l]	4,7 D	4,8 D	5,8 D	5,6 D	5,8 D
Anhängelast gebremst/ungebr. [kg]	1200/690	1300/690	1200/725	1500/715	1500/715
CO <sub>2</sub> [g/km] CO <sub>2</sub> -Effizienzklasse	124 B	127 B	154 D	147 C	154 D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	19/13/17	19/13/17	19/13/17	17/16/20	17/16/20
Steuer pro Jahr* [Euro]	266	266	258	244	258
Schadstoffklasse	Euro 4	Euro 3	Euro 4	Euro 4	Euro 4

Schadstoffklassen und Steuer können sich während des Bauzeitraumes geändert haben und von den genannten Angaben abweichen.  
\*Die Angabe der Steuer erfolgt getrennt nach Hubraum/Hubraum+CO<sub>2</sub>-Ausstoß für Fahrzeuge mit Erstzulassung nach dem 30.06.2009.

## Wichtige Werkstattkosten (in Euro, incl. Einbaukosten)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi DPF Powershift	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF Powershift
Wartung 1	160	260	250	250	250
bei km/Monate	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12	20000/12
Wartung 2	310	390	450	450	450
bei km/Monate	40000/24	60000/36	60000/36	60000/36	60000/36
Wartung 3	340	-	400	400	400
bei km/Monate	80000/48	-	80000/48	80000/48	80000/48
Wartung 4	500	-	1250	1250	1250
bei km/Monate	120000/72	-	120000/72	120000/72	120000/72
Zahnriemen	320	-	360	360	360
bei km/Mon	200000/120	-	200000/120	200000/120	200000/120
Bremsscheiben und -beläge vorn	410	380	420	420	420
Bremsscheiben und -beläge hinten	420	420	400	400	400
Auspuffanlage (nach Kat)	500	550	510	510	510
Kupplung	1090	1070	-	1120	-
Generator	550	k.A.	540	540	540
Anlasser	400	k.A.	540	540	540

## Kosten (pro Monat, ohne Wertverlust, in Euro)

TYP	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi DPF Powershift	2.0 TDCi DPF	2.0 TDCi DPF Powershift
Fixkosten (Steuer, Versicherung)	114	114	113	115	116
Betriebskosten (Kraftstoff)	92	93	108	105	108
Werkstatt-/Reifenkosten	95	100	98	101	101
Gesamtkosten pro Monat	301	307	319	321	325
Gesamtkosten pro km [Cent]	24,1	24,6	25,5	25,7	26,0

## **Garantien**

---

Der Focus hat eine zweijährige allgemeine Garantie. Eine Lackgarantie gibt es zwar nicht, jedoch eine zwölfjährige Garantie gegen Durchrostung. Eine zweijährige, europaweite Mobilitätsgarantie bietet Ford ebenfalls.

## **Crashtest (Euro NCAP)**

**Testergebnis 2004 ★★★★★**

---

Der Ford Focus bietet Dank steifer Fahrgastzelle sowie Front-, Seiten- und Vorhangairbags einen guten Insassenschutz. Mit insgesamt gerundeten 35 Punkten für den Insassenschutz erzielt er 5 Sterne (Frontalcrash: 16; Seitencrash/Pfahlaufprall: 18; Gurtwarner für Fahrer-/ Beifahrer: 2). Der Fußgängerschutz erreicht nur 2 von 4 Sternen. Die Kindersicherheit erzielt aber gute 4 von 5 Sternen.

**Die Anforderungen an das Fahrzeug werden im Euro NCAP-Testverfahren stetig weiterentwickelt. Testergebnisse aus vergangenen Jahren sind nur bedingt mit denen aktueller Tests vergleichbar.**