



Ford Focus Turnier 1.0 EcoBoost Titanium

Fünftüriger Kombi der unteren Mittelklasse (92 kW / 125 PS)

Seit 2018 gibt es die nun vierte Generation des Ford Focus, auch wieder als Kombi, von den Kölner Turnier genannt. Schon immer wollte Ford die dynamischere Alternative zum Klassenprimus Golf stellen, das erkennt man auch in der aktuellen Generation wieder. Das Fahrwerk ist tendenziell straff, wird aber nicht unkomfortabel. Zudem erlaubt es zusammen mit der guten Lenkung eine ordentliche Portion Fahrspaß. Die Testmotorisierung mit nicht ganz einem Liter Hubraum, drei Zylindern und immerhin 125 PS treibt den Wagen zwar nicht sportlich, aber völlig ausreichend an. Leider ist es um die Laufruhe nicht besonders gut bestellt, gerade wenn die Zylinderabschaltung den Wagen nur noch auf zwei Zylindern laufen lässt. Der größere Dreizylinder mit anderthalb Litern Hubraum kann das deutlich besser und ist gar einer der besten Dreizylinder auf dem Markt - dieser wäre zum Vergleich eine Probefahrt wert. Der Verbrauch des Testwagens liegt bei 6,3 Litern, in Sachen Emissionen ist er gut, wenn es auch trotz Partikelfilter viele Benziner mit geringeren Partikelemissionen gibt. Worauf es Turnier-Kunden aber besonders ankommt, spielt sich am anderen Ende des Wagens ab: Der Kofferraum. Für 370 Euro öffnet und schließt er elektrisch, vor allem aber ist er groß und gut nutzbar. Die niedrige Ladekante und durchdachten Details wie etwa die einfach bedienbare Verriegelung des Kofferraumrollos gefallen im Alltag. Auch der Ford-typische Türkantenschutz ist ein Pluspunkt, gerade für Familien. Richtig günstig ist der im Saarland gebaute Kölner nicht, der Testwagen mit guter Ausstattung liegt bei 32.615 Euro. Insgesamt ist der Ford Focus Turnier aber ein richtig gelungener Wurf, ob einem aber der kleinere Dreizylinder zusagt, sollte man unbedingt vorab klären. **Konkurrenten:** u.a. Renault Mégane Grandtour, Opel Astra Sports Tourer, Seat Leon ST, VW Golf Variant.

+ agile Fahreigenschaften, Navigationssystem Serie, praktischer Türkantenschutz, umfangreiche Sicherheitsausstattung

- unkultivierter Motor

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,2

AUTOKOSTEN 1,8

Zielgruppencheck

	Familie	2,7
	Stadtverkehr	3,3
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,5
	Transport	2,1
	Fahrspaß	3,2
	Preis/Leistung	2,0

EcoTest ★★★★★☆

2,3 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 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. Der Dachhimmel ist hochwertig und die A-Säulen des Kombis sind mit Stoff bespannt. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen

2,8 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 6,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 52 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 825 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 530 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Auf der 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

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 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 ein befriedigendes Zeugnis ausstellt; vor allem nach hinten rechts stört die breite C-Säule.

⊕ Serienmäßig ist der neue Focus mit konventionellen Halogenscheinwerfern ausgestattet. Gegen Aufpreis gibt es zwei LED-Lichtsysteme, wobei der Testwagen die einfachere Variante mit Reflexionsscheinwerfern an Bord hatte. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen.

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.

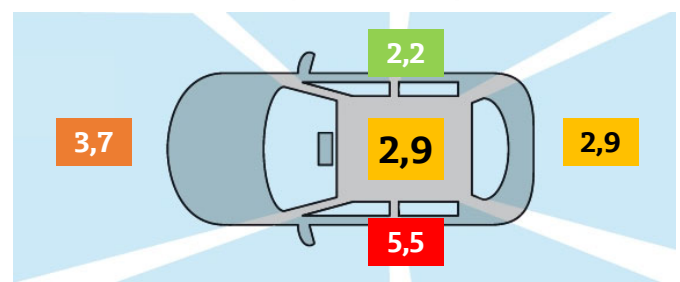
⊖ Die Motorhaube wird nur über einen einfachen Haltestab offen gehalten, das ist umständlich bei der Handhabung.

Kölner nicht an. Ohne Mehrpreis gibt es anstelle des Notrads auch ein Reifenreparaturset. Mit 4,67 m Länge ist der Ford 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 11,1 m.

⊖ Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er nur eine Tonne wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (690 kg bei unbremsten Anhängern). Als Zugfahrzeug eignet sich der Focus mit diesem Motor also nicht unbedingt.

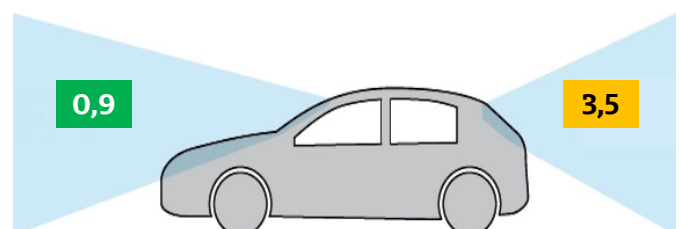
Rundumsicht

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.



Abbieglicht mittels der Nebelscheinwerfer ist mit Ausnahme der Basisausstattung stets dabei, ein Fernlichtassistent kostet allerdings Aufpreis. Ordert man das teurere LED-Lichtsystem mit Projektionsscheinwerfern und Kurvenlichtfunktion, arbeitet der Fernlichtassistent auch blendfrei.

⊖ Als Bremslicht verwendet Ford im Vergleich zu LEDs träger reagierende Glühbirnen, selbst wenn man die optional erhältlichen LED-Rückleuchten geordert hat.

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 und die Vordersitze sind in der untersten Einstellung recht niedrig (40 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.

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 Liter. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 710 Liter



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

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

⊖ Das optionale 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.

1,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, der elektrischer Antrieb des Testwagens hilft hier noch 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 1,89 Meter Größe muss man auf seinen Kopf achten, sonst bleibt man an der geöffneten Klappe hängen. Die Ladekante liegt nur 64 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 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

oder alternativ zwölf handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 875 (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.590 Liter (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.

Kofferraumabdeckung bemerkenswert einfach ein- und ausbauen.



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

2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnenmitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es gegen Aufpreis. 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. Ein

Kofferraumtrennnetz ist 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. Es gibt vier Verzurrösen im Kofferraum, zum Beispiel, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. An den Seiten findet man Ablagefächer und zwei Taschenhaken.

2,2 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 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 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 Bordcomputerermenü. 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 aus Sicht der Ablesbarkeit keinen Grund gibt, den klassischen Tachometer- und Drehzahlzeiger aufs Abstellgleis zu schieben.



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

Der beim Focus ST-Line serienmäßige 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.

2,2 Multimedia/Konnektivität

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

Auto. Gegen Aufpreis stehen digitaler Radioempfang (DAB/DAB+), ein Bang & Olufsen-Soundsystem mit zehn Lautsprechern, induktives Laden, WLAN-Hotspot sowie diverse Remote-Control-Funktionen zur Verfügung. Ein CD- oder DVD-Laufwerk sucht man dagegen vergebens.

1,9 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.

2,0 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.

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.



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

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 klimatisier- noch abschließbar, aber immerhin beleuchtet.

2,6 KOMFORT

2,6 Federung

Neben dem Standardfahrwerk des Focus 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 (nur für 5-Türer, nur in Verbindung mit 1,5-l-EcoBoost- und 2,0-l-EcoBlue-Motoren). Das Standardfahrwerk im Focus Turnier ist gelungen. Es ist zwar tendenziell sportlich, aber immer noch

absolut alltagstauglich. Schlaglöcher, Kanaldeckel und Kopfsteinpflaster werden recht gekonnt geschluckt. Auf der Autobahn liegt der Focus satt, aber verkneift sich störendes Stuckern.

2,9 Sitze

Sitze gibt es einige Varianten für den Focus. Im Titanium sind beide Vordersitze auch in der Höhe einstellbar und bieten eine Zweiwege-Lordosenstütze. Für eine Sitzneigungseinstellung muss man aber die elektrisch verstellbaren Sitze ordern. 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.

2,7 Innengeräusch

⊕ Bei der Geräuschdämmung hat Ford großen Aufwand betrieben, was sich in einem ordentlichen Geräuschkomfort widerspiegelt. Nicht nur die Unterbodenabdeckungen sind mit Filz verkleidet, auch die Radhäuser vorn und hinten sind mit Filz ausgestattet. Bei 130 km/h haben wir im Innenraum eine

Lautstärke von 68 dB(A) gemessen. 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

⊕ In der getesteten Ausstattung besitzt der Focus schon serienmäßig eine 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 in der Optionsliste des Herstellers ebenso wie getönte Scheiben ab der B-Säule.

2,3 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 verfügbar ist. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in flotten 6,5 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 zügig. Ford gibt den Sprit aus dem Stand auf 100 km/h mit 10,3 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt respektable 198 km/h.

3,5 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Die Leistungsentfaltung bei hoher Last ist in Ordnung. Zwar steht nicht übermäßig viel Leistung an, aber der Motor zieht wacker durch das Drehzahlband. Deutlich unter 1.500 Touren brummt der Motor aber merklich.

⊖ Ford ist der erste Hersteller, der für einen Dreizylinder-Motor eine Zylinderabschaltung anbietet. Funktioniert diese im größeren Dreizylinder mit 1,5 Liter Hubraum noch

bemerkenswert gut, wird der Motor im Testwagen vom normalerweise noch vertretbar vibrierenden Aggregat zum Lenkradschüttler. Wenn der Motor einen Zylinder stilllegt, vermutet man zunächst einen Fehler in der Motorsteuerung oder gar einen Schaden. Man sollte schon wenig Augenmerk auf den Motorlauf legen, um auf Dauer mit dem kleinen Dreizylinder leben zu können.

1,5 Schaltung/Getriebe

Den Dreizylinder mit 125 PS gibt es auf Wunsch auch mit einer Achtgang-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 Kupplung. So macht Schalten Spaß! Der Rückwärtsgang befindet sich vorn links und ist durch einen Sperrring 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.

1,9 FAHREIGENSCHAFTEN

2,2 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 Turnier gut beherrschbar und ist sicher unterwegs.

Im ADAC Ausweichtest quittiert 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 neuen 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 etwa ein VW Golf. Die Kehrseite dieser Medaille ist eine leichte

Nervosität bei Autobahnfahrten, hier zieht der Wolfsburger gelassener seine Bahnen. 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.

1,5 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Test-Focus durchschnittlich 32,1 Meter (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein imponierendes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,8 SICHERHEIT

1,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Bei der aktiven Sicherheit schneidet der neue 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), 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.

2,2 Passive Sicherheit - Insassen
























⊕ Im Crashtest nach Euro NCAP Norm erzielt der neue Ford Focus mit 85 Prozent der erreichbaren Punkte ein 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 1,85 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.

⊖ 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.

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 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

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	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head-Up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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

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

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

2,5 UMWELT/ECOTEST

3,4 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Focus 1.0 EcoBoost in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im Ecotest bei 6,3 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 172 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das trotz des Downsizing-Konzepts samt Zylinderabschaltung lediglich für 26 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 6,4 l, außerorts bei 5,5 l und auf der Autobahn bei 7,3 l alle 100 km.

1,5 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, beim Kohlenmonoxid ist der 1,0-Liter-Turbo aber etwas auffällig. Auch ausgerechnet die Partikelanzahl führt zu einem weiteren Punktabzug, und das obwohl der Focus serienmäßig einen Ottopartikelfilter an Bord hat. Trotzdem sind natürlich 45 von

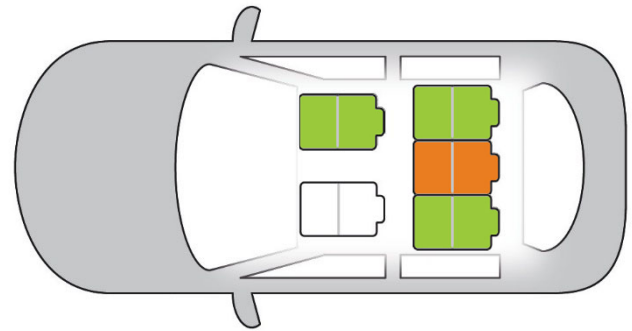
1,8 AUTOKOSTEN

1,8 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Ford verlangt für den Testwagen mindestens 26.500 Euro. Als Titanium ist die Serienausstattung ordentlich, kann aber bei weitem nicht mit der Spendabilität vor allem koreanischer Konkurrenten mithalten. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise ein Navigationssystem, Parksensoren vorn und hinten, ein Notbremsystem samt Personenerkennung und 17-Zoll-Leichtmetallräder. Für Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik oder Rückfahrkamera muss man jedoch den Geldbeutel zücken.

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	6,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	5,5	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,3	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	6,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe immer noch ein sehr gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford auf 71 Punkte und erzielt damit vier von fünf möglichen Sternen.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 Eco-Boost	1.5 Eco-Boost	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue	2.0 Eco-Blue
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	3/998	3/1499	3/1499	4/1499	4/1499	4/1995
Leistung [kW (PS)]	63 (85)	74 (100)	92 (125)	110 (150)	134 (182)	70 (95)	88 (120)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	170/1400	170/1400	240/1600	240/1600	300/1750	300/1750	370/2000
0-100 km/h [s]	13,9	12,5	10,3	9,0	8,5	11,8	10,3	8,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	175	184	198	208	220	181	194	208
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
CO2 [g/km] lt. Hersteller	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	15/17/21	15/17/21	15/17/21	15/17/21	13/18/23	15/17/21	15/17/21	15/18/23
Steuer pro Jahr [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.	n.b.
Preis [Euro]	19.900	21.700	23.000	26.500	29.000	24.100	25.400	29.100

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-TEMP (WLTP), Otto-Partikelfilter	
Hubraum	998 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	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	4,8/5,8 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	108/132 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	205/60R16
Länge/Breite/Höhe	4.668/1.825/1.469 mm
Leergewicht/Zuladung	1.383/542 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	575/1.620 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	690/1.000 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)	6,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,0/11,3/15,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,1 m
Reifengröße Testwagen	215/50R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,1/11,1 m
EcoTest-Verbrauch	6,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,4/5,5/7,3 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	145 g/km (WTW* 172 g/km)
Reichweite	825 km
Innengeräusch 130 km/h	68,0 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.985 mm
Leergewicht/Zuladung	1.395/530 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	415/875/1.590 l

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

Betriebskosten	125 Euro	Werkstattkosten	63 Euro
Fixkosten	89 Euro	Wertverlust	289 Euro
Monatliche Gesamtkosten	566 Euro		
Steuer pro Jahr	94 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.11.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.615 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	1.941 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. * 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	-/ab 800 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	Serie/1.250 Euro
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent (Paket)	400 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/400 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	450 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	300 Euro°/-
Head-Up-Display	450 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
Spurwechselassistent	480 Euro°

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/200 Euro°
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch (Paket)	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung (Paket)	400 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (abnehm-/schwenkbar)	670 Euro/790 Euro
Metalllackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,2

AUTOKOSTEN

1,8

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

Stand: April 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.