



Ford Focus 1.5 EcoBlue ST-Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(88 kW / 120 PS)

Mit der vierten Generation nimmt Ford einen neuen Anlauf, den VW Golf vom Thron der Kompaktklasse zu stoßen. Die Voraussetzungen dafür sind jedenfalls so gut wie nie zuvor. Die Designer haben dem Kölner ein gefälliges Blechkleid verpasst, als Focus ST-Line sieht der Fünftürer richtig sportlich aus. In Verbindung mit dem 120 PS starken Test-Diesel bleibt es aber bei der optischen Ansage, der Motor ist eher aufs Sparen denn aufs Spurten bedacht. Der Testverbrauch des zufriedenstellend lauf-ruhigen Motors liegt dann auch bei vernünftigen 5,3 Litern Diesel pro 100 Kilometer. Die Stickoxide versucht Ford ohne Harnstoffeinspritzung zu bändigen, was auch funktioniert, so lange wie in den Zulassungstests nicht allzu viel Gas gegeben wird. Der ADAC Ecotest schaut genauer hin: Bei starker Beschleunigung hat der Focus das NOx nicht mehr so gut im Griff. Das Sportfahrwerk wird anders als der Motor der dynamischen Optik gerecht. Es beschert dem Focus eine im Konkurrenzumfeld überdurchschnittliche Agilität, allerdings hat die straffe Abstimmung zur Folge, dass der Komfort etwas auf der Strecke bleibt. Bei der Sicherheitsausstattung ist der Focus gut aufgestellt. Ein Notbremsassistent samt Fußgänger- und Fahrraderkennung ist serienmäßig an Bord, erstmals gibt es in dieser Klasse gegen Aufpreis einen Ausweichassistenten. Mit 27.700 Euro ist der Focus 1.5 EcoBlue ST-Line kein Sonderangebot, dafür bekommt man jedoch einen durchwegs gelungenen Kompaktwagen mit modernster Sicherheitstechnologie. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo, Kia Ceed, Opel Astra, Renault Mégane, Toyota Corolla, VW Golf.

- ⊕ agile Fahreigenschaften, Navigationssystem Serie, praktischer Türkantenschutz, umfangreiche Sicherheitsausstattung
- ⊖ straffe Federung, Schminkspiegel unbeleuchtet, Beifahrersitzhöhenverstellung nur optional

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,3

AUTOKOSTEN 1,9

Zielgruppencheck

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

EcoTest ★★★★★

2,8 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,6 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, alle Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit

Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

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

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

2,7 Alltagstauglichkeit

Setzt man den Ecotest-Verbrauch von 5,3 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 47 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 885 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 550 kg – das ist großzügig und sollte für vier Leute samt Gepäck locker ausreichen. Eine Reling fürs Dach gibt es nicht, trotzdem darf der Focus bis 75 kg oben drauf tragen. Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 90 kg betragen, das sollte noch für einen Fahrradträger samt zwei E-Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran

sein soll, darf er bis zu 1.400 kg wiegen, wenn er über eine eigene Bremse verfügt (680 kg bei ungebremsten Anhängern). 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 4,39 m Länge ist der Ford für die Stadt praktisch genug, auch die Breite mit 1,98 m (von Außenspiegel zu Außenspiegel) ist noch nicht hinderlich. Der Wendekreis liegt bei 11,3 m.

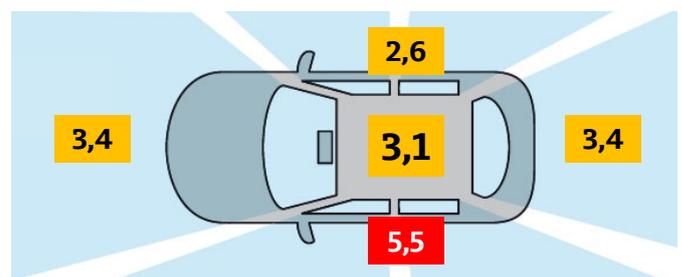
2,5 Licht und Sicht

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 rundum, Rückfahrkamera und ein Parkassistent kosten in allen Ausstattungsvarianten Aufpreis, immerhin sind sie im Paket recht günstig zu haben. Die Übersicht auf das Verkehrsgeschehen geht in Ordnung, man sitzt in Limousinen-üblicher 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.

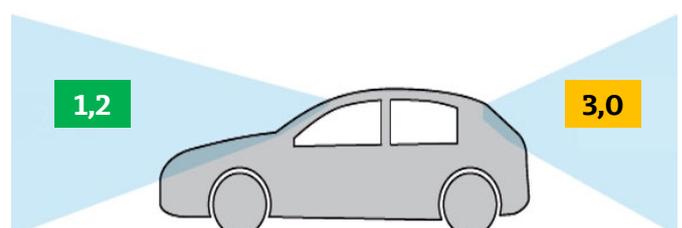
Rundumsicht

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.

⊖ 1 Als Bremslicht verwendet Ford im Vergleich zu LEDs träger reagierende Glühbirnen, selbst wenn man die optional erhältlichen LED-Rückleuchten geordert hat.

2,8 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 recht weit unten (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 stören der etwas knappe Türausschnitt im Bereich des Fußraums, die nach hinten abfallende Dachlinie und die lange Tür, die zur Folge hat, dass sich die Tür in engen Parklücken nicht sonderlich weit öffnen lässt. Die Türen werden vorn an drei, hinten an zwei Positionen

3,3 Kofferraum-Volumen

Der Kofferraum fällt nur durchschnittlich aus, hier haben einige Konkurrenten mehr Platz zu bieten. Bis zur Gepäckraumabdeckung fasst das Ladeabteil 260 l. Entfernt man die Gepäckraumabdeckung, passen bis zum Dach 390 l oder alternativ

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nur für den Kombi lieferbar. Die beiden Griffe an der Innenseite der Klappe sind jedoch sehr praktisch. Ab 1,85 m Größe muss man auf seinen Kopf achten, weil die Klappe nicht allzu weit nach oben schwingt. Die Ladekante liegt 67 cm über der Straße und knapp zehn Zentimeter über dem Ladeboden. Insgesamt kann man den Kofferraum gut nutzen, mit zwei Lampen wird er nachts zudem gut ausgeleuchtet.

3,5 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. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie



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

sicher offengehalten. 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.

sieben handelsübliche Getränkekisten hinein. Nach dem Umklappen der Rückbank stehen 645 l (bis zur Scheibenunterkante) bzw. 1.220 l (dachhoch) Ladevolumen zur Verfügung.



Gerade einmal 260 l Gepäck passen in den Kofferraum des Focus.

davon Schaden nehmen können. Ein Kofferraumtrennnetz ist nur für den Focus Turnier verfügbar, immerhin gibt es vier Verzurrösen, um ein Netz am Kofferraumboden einzuspannen. An den Seiten findet man leider keine Ablagefächer, zumindest jedoch zwei Taschenhaken.

2,4 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 Bordcomputer-Menü. Die Einstellmöglichkeiten etwa der Fahrerassistenzsysteme sind zwar sehr vielfältig, während des Fahrens ist die Ablenkungsgefahr dadurch allerdings groß. Positiv fallen die sehr gut ablesbaren Rundinstrumente auf. Ford verzichtet auf eine virtuelle Darstellung und zeigt, dass es aus Sicht der Ablesbarkeit keinen Grund gibt, den klassischen

Tachometer- und Drehzahlzeiger aufs Abstellgleis zu schieben. 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.



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

2,2 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.

2,1 Raumangebot vorn

⊕ Für ein Fahrzeug der Kompaktklasse bietet der Focus vorn reichlich Platz. Selbst knapp 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.

2,7 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen etwas über 1,85 m große Personen Platz; begrenzend wirkt hier die Kopffreiheit. Die dank dem großen Radstand erstaunlich üppige Beinfreiheit endet erst bei über

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.

3,3 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. 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.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von ca. 1,85 m Platz.

3,0 KOMFORT

3,2 Federung

Der Focus ST ist 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 Sportfahrwerk ist insgesamt straff abgestimmt, was zur Folge hat, dass Unebenheiten recht deutlich zu den Insassen durchdringen. Dass das Fahrwerk innerorts recht steifbeinig wirkt, verwundert nicht. Bei höheren Geschwindigkeiten dürfte die Feder-Dämpfer-

Kombination jedoch etwas geschmeidiger agieren, das können manche Konkurrenten besser. Besonders Bodenwellen führen zu schnellen Aufbaubewegungen, die von den Insassen als unangenehm empfunden werden. Zudem ergibt sich bei schnell aufeinanderfolgenden Unebenheiten eine spürbare Stuckerneigung.

2,8 Sitze

Der Focus ST-Line ist serienmäßig mit Sportsitzen ausgestattet. Diese bieten den Insassen ordentlichen Halt, allerdings sind die kräftigen Seitenwangen etwas weich geraten. Dank der bequemen Polsterung und der körpergerechten Gestaltung lassen sich auch lange Strecken entspannt zurücklegen. Sondersich viele Einstellmöglichkeiten bieten die Sitze jedoch nicht. Der Beifahrersitz ist nur gegen Aufpreis in der Höhe zu verstellen, eine ausziehbare Oberschenkelauflage oder Wangenbreitenverstellung ist für die Vordersitze nicht zu haben. Die serienmäßige Lendenwirbelstütze des Fahrersitzes lässt sich nur in der Intensität, nicht aber in der Höhe einstellen, für den Beifahrersitz ist sie optional erhältlich. 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

⊕ Bei der Geräuschdämmung hat Ford großen Aufwand betrieben, was sich in einem guten 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 68,7 dB(A) gemessen. Der Vierzylinder-Diesel bleibt akustisch angenehm im Hintergrund, die Windgeräusche steigen selbst bei höheren Geschwindigkeiten nicht über Gebühr an.

3,0 Klimatisierung

In der getesteten Ausstattung besitzt der Focus eine manuelle Klimaanlage. Im Testwagen ist die optionale Zweizonen-Klimaautomatik verbaut. 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.

2,2 MOTOR/ANTRIEB

2,8 Fahrleistungen

Der Turbodiesel leistet 120 PS und ein maximales Drehmoment von 300 Nm, das ab 1.750 Touren verfügbar ist. Der Focus ist ausreichend motorisiert, besonders sportliche Gefühle weckt er aber nicht. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in recht flotten 6,1 s, die Elastizitätsprüfungen absolviert der Focus zumindest in den Gängen vier und fünf angemessen zügig. Ford gibt den Sprit aus dem Stand auf 100 km/h mit zehn Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 196 km/h.

⊖ Im sechsten Gang wird es zäh, der Testwagen benötigt in dieser Getriebewelle geschlagene 27 Sekunden, um von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Auch das Einfädeln in den fließenden Stadtverkehr, dargestellt durch eine Messung von 15 bis 30 km/h im zweiten Gang, dauert mit 3,2 Sekunden ziemlich lang.

3,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der 1,5 Liter große Diesel läuft im Focus angenehmer als beispielsweise im Ford EcoSport. Zwar gibt es laufruhigere Diesel, insgesamt aber kann man gut mit dem Motor leben. Was im Alltag aber tatsächlich besser sein könnte, ist der Durchzug aus

niedrigen Drehzahlen, dort brummt der Motor unter Last stärker als mancher Konkurrent und kommt dazu schwerlich auf Touren.

1,3 Schaltung/Getriebe

⊕ 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 Sperring vor versehentlichem Einlegen geschützt. Die Gänge sind passend gestuft, sodass beim Hochschalten stets genügend Durchzugskraft vorhanden ist. Bei Tempo 130 zeigt die Drehzahlmessernadel 2.200 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 Kompaktwagen 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

2,0 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 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.

1,7 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Focus durchschnittlich 32,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein richtig gutes Ergebnis. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,8 SICHERHEIT

0,9 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 Seitenairbag vorn sowie von vorn nach hinten durchgehende Kopfairbags. Die vorderen Kopfstützen reichen für Personen bis etwa 1,90 m Größe. Hinten schützen die Kopfstützen immerhin Menschen bis 1,70 m Körpergröße gut, ihr Abstand zum Dachhimmel ist nicht zu groß, sodass auch er eine gewisse Abstützfunktion bei größeren Insassen übernehmen kann. 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 befindet sich unter dem Kofferraumladeboden und ist dort nach einem Unfall unter Umständen schlecht zu erreichen. Das Warndreieck ist hingegen gut erreichbar unter der Hutablage untergebracht.

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 gut mit den Gurten befestigt werden, feste Gurtschlösser erleichtern

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	nicht erhältlich
	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

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 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.

2,6 UMWELT/ECOTEST

3,3 Verbrauch/CO₂

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Focus 1.5 EcoBlue mit 120 PS in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im Ecotest bei 5,3 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 168 g pro km. Das reicht für 27 von möglichen 60 Punkten im CO₂-Bereich. Innerorts liegt der Verbrauch bei 5,4 l, außerorts bei 4,7 l und auf der Autobahn bei 6,1 l alle 100 km.

1,8 Schadstoffe

⊕ Der aktuell Ford Focus ist natürlich nach Euro 6d-temp zertifiziert. Als einer der wenigen Hersteller verzichtet Ford bei diesem Motor auf eine Harnstoffeinspritzung zur Reduzierung der Stickoxidemissionen. Damit erfüllt er zwar die für die Zulassung relevanten Grenzwerte, aber beim für die Abgasreinigung anspruchsvollen ADAC Autobahntest mit mehreren Volllastanteilen kann der Focus die Stickoxide nicht mehr besonders gut in Zaum halten. Ansonsten fällt aber keine Schadstoffgruppe negativ auf, deswegen sind die 42 von 50 möglichen Punkten im Bereich Schadstoffe immer noch ein

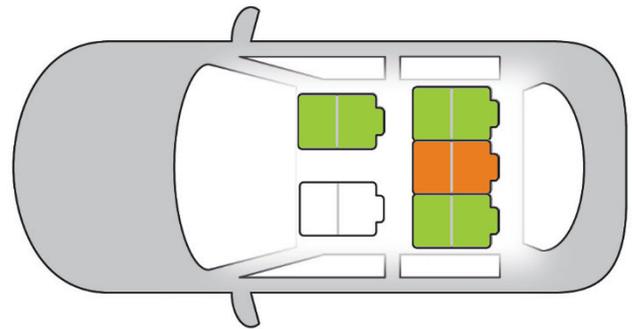
1,9 AUTOKOSTEN

1,9 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Ford verlangt für den Testwagen mindestens 27.700 Euro. Als ST-Line 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-

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	5,4	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,7	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,1	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

sehr gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford damit auf 69 Punkte und verpasst so im Haaresbreite den vierten von fünf möglichen Sternen im ADAC Ecotest.

Zoll-Leichtmetallräder. Für Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, LED-Scheinwerfer, Klimaautomatik oder Rückfahrkamera muss man jedoch den Geldbeutel zücken. Die Kfz-Steuer beträgt 88 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Der Focus 1.5 EcoBlue hat eine variable Serviceanzeige, die je nach Nutzung des Fahrzeugs Wartungsintervalle festlegt.

Spätestens aber muss das Auto alle 24 Monate oder 30.000 km zur Inspektion - je nach dem, was zuerst eintritt. Davon unabhängig muss der EcoBlue aber alle 12 Monate oder 15.000 Kilometer zum Ölwechsel, da die Abgasreinigung ohne Harnstoffeinspritzung das Motoröl stärker belastet. Üblich

sind bei den meisten Fahrzeugen mittlerweile Ölwechselintervalle von bis zu 30.000 Kilometern. Ford gibt zwei Jahre Fahrzeuggarantie und zwölf Jahre gegen Durchrostung. Eine Lackgarantie gibt es allerdings nicht.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.0 EcoBoost	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBoost	1.5 EcoBlue	1.5 EcoBlue	2.0 EcoBlue
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/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]	13,5	12,1	10,0	8,8	8,3	11,4	10,0	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	186	200	210	222	183	196	210
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	16/18/20	16/18/20	16/18/20	16/18/20	17/18/23	18/18/22	18/18/22	17/19/23
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]	18.700	20.500	21.800	25.300	27.800	22.900	24.200	27.900

Aufbau

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

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

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel

FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

4-Zylinder Dieselmotor (Reihe), Turbo, Euro 6d-TEMP (WLTP), NOx-Speicherkat mit DPF	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	88 kW/120 PS bei 3.600 1/min
Maximales Drehmoment	300 Nm bei 1.750 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ/WLTP)	3,5/4,6 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ/WLTP)	93/120 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	215/50R17
Länge/Breite/Höhe	4.387/1.825/1.452 mm
Leergewicht/Zuladung	1.363/532 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	375/1.354 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.400 kg
Stützlast/Dachlast	90/75 kg
Tankinhalt	47 l
Garantie Allgemein/Rost	2 Jahre/12 Jahre
Produktion	Deutschland, Saarlouis

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,1 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	8,2/13,0/27,0 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.200 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	32,8 m
Reifengröße Testwagen	215/50R17 91V
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	5,4/4,7/6,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	140 g/km (WTW* 168 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	68,7 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.345/550 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/645/1.220 l

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

Betriebskosten	96 Euro	Werkstattkosten	87 Euro
Fixkosten	123 Euro	Wertverlust	294 Euro
Monatliche Gesamtkosten	600 Euro		
Steuer pro Jahr	192 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	18/18/22		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 09.10.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	31.850 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	3.296 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 1.5 EcoBlue)	-
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/650 Euro°
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung (Paket)	400 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/250 Euro°
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

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

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,3

AUTOKOSTEN

1,9

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

Stand: April 2019

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.