



Ford Focus 1.5 EcoBoost ST-Line

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse
(134 kW / 182 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. Dass dies keineswegs nur Fassade ist, wird bereits auf den ersten Metern spürbar. Der 182 PS starke Dreizylinder-Turbobenziner hat mit dem nur 1.360 kg wiegenden Fünftürer leichtes Spiel und sorgt für muntere Fahrleistungen. Auch in puncto Laufkultur kann der Motor überzeugen - selbst wenn er im Zweizylinder-Betrieb ist. Damit zählt der 1,5-Liter-Dreizylinder zu den besten seiner Art, auch wenn der Testverbrauch mit 7,1 l/100 km etwas hoch ausfällt. Das Sportfahrwerk wird der dynamischen Optik ebenfalls 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 EcoBoost ST-Line kein Sonderangebot, dafür bekommt man jedoch einen durchwegs gelungenen Kompaktwagen mit modernster Schadstoff- und Sicherheitstechnologie. **Konkurrenten:** u. a. Fiat Tipo, Kia Ceed, Opel Astra, Renault Mégane, Toyota Corolla, VW Golf.

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

ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,4

AUTOKOSTEN 2,0

Zielgruppencheck

	Familie	3,2
	Stadtverkehr	3,1
	Senioren	3,2
	Langstrecke	2,9
	Transport	3,0
	Fahrspaß	2,0
	Preis/Leistung	2,2

EcoTest ★★☆☆☆

2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

2,7 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 sind etwas zerklüftet. Im Innenraum bemüht sich Ford um ansehnliche Qualität und einen wertigen Eindruck. Der obere Bereich des Armaturenbretts und der vorderen Türverkleidungen sind weich gestaltet, letztere sogar in der zweiten Reihe - mittlerweile eine Seltenheit in der Kompaktklasse. Der Dachhimmel ist hochwertig, alle

2,7 Alltagstauglichkeit

Setzt man den EcoTest-Verbrauch von 7,1 l/100 km an, ergibt sich mit dem serienmäßigen 52 Liter Tank eine theoretische Reichweite von rund 730 km. Die maximal mögliche Zuladung liegt im Falle unseres Testwagens bei 495 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 zweier E-

2,7 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



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

Dachsäulenverkleidungen müssen aber ohne Stoffüberzug auskommen. Einige Kanten und Ränder sind mit Aluapplikationen aufgewertet. Auch die Verarbeitung passt, es klappert und scheppert nichts.

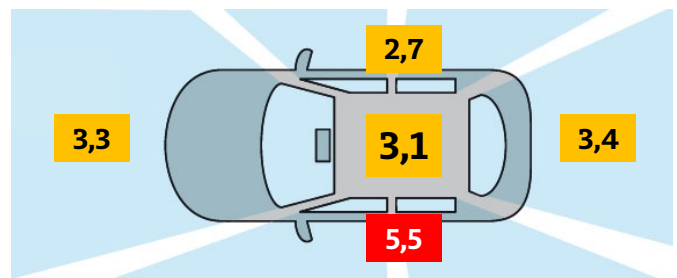
⊕ Praktisch ist die einfache Entriegelung der Motorhaube: Es genügt, zweimal den Hebel im Fahrerfußraum zu ziehen und die Haube lässt sich öffnen.

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

Bikes reichen. Wenn es ein Anhänger hinten dran sein soll, darf er bis zu 1.700 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. 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.

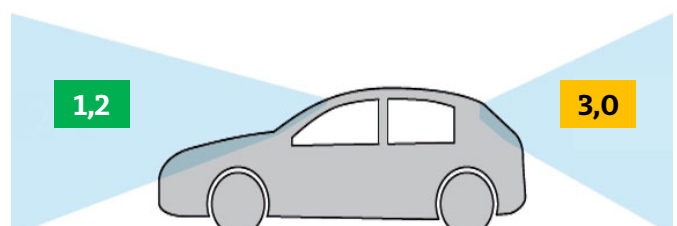
Rundumsicht

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.



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

2,8 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen klappt dank angemessen dimensionierter Türausschnitte weitgehend problemlos, nur an den schräg verlaufenden A-Säulen können sich Großgewachsene den Kopf stoßen und die Vordersitze sind recht weit unten (39 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

hätte. Die Ausleuchtung ist gut, die homogene Lichtverteilung, der Kontrast und die gute Reichweite gefallen. Abbiegelicht 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.

Tür in engen Parklücken nicht sonderlich weit öffnen lässt. 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.

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

2,8 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht öffnen und schließen, ein elektrischer Antrieb dafür ist nicht 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

3,5 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen, eine praktische Durchladeeinrichtung in der Lehnen-



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

Kofferraum gut nutzen, mit zwei Lampen wird er nachts zudem gut ausgeleuchtet.

mitte für lange Gegenstände wie Skier gibt es gegen Aufpreis. Das Umklappen gelingt leicht, die Kopfstützen müs-

sen nicht entfernt werden. Man muss nur beim Zurückklappen der Lehnen darauf achten, nicht die äußeren Gurte einzuklemmen, weil sie 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 des großen Radstands 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



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

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

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.

2,9 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. Sonderlich 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.

2,5 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 67,5 dB(A) gemessen. Der Dreizylinder-Benziner 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.

1,8 MOTOR/ANTRIEB

2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 1,5-Liter-Dreizylinder leistet dank Turboaufladung satte 184 PS und ein maximales Drehmoment von 240 Nm, das bereits ab 1.600 Touren verfügbar ist. Der Focus ist mit der kräftigsten Leistungsstufe des Dreizylinders mehr als ausreichend motorisiert, die Fahrleistungen fallen dementsprechend gut aus. Den Zwischensprint von 60 auf 100 km/h erledigt der Kölner in flotten 4,9 s, die

Elastizitätsprüfungen (von 60 auf 100 km/h in den Gängen vier bis sechs) absolviert der Focus dank des früh anliegenden Drehmoments sowie der passenden Getriebeübersetzung ebenfalls zügig.

Ford gibt den Sprint aus dem Stand auf 100 km/h mit 8,3 Sekunden an, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 222 km/h.

2,0 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Fords neuentwickelter 1,5-Liter-Benziner mit Zylinderabschaltung zählt zweifellos zu den besten seiner Art. Neben der homogenen Leistungsentfaltung, dem spontanen Ansprechverhalten überzeugt besonders die gute Laufkultur, die bei Dreizylindern aufgrund der großen

Zündabstände oftmals negativ auffällt. Selbst wenn Zylinder drei stillgelegt wird, verkneift sich das Aggregat das typische Zweizylinder-Schnattern und zeigt gute Manieren. Ford ist der erste Hersteller, der für einen Dreizylinder-Motor eine Zylinderabschaltung anbietet.

1,5 Schaltung/Getriebe

Im Gegensatz zu der 150-PS-Variante ist die 182 PS starke Ausbaustufe nicht mit der neuen Achtstufen-Automatik erhältlich. Der Testwagen war daher 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 im 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.

2,3 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 Fünffürer 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 Rädern scharrt. Die Antriebs-schlupfregelung (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.

2,7 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der Focus durchschnittlich 35,8 m (Mittel aus zehn Einzelmessungen) - das ist ein durchschnittliches Ergebnis. Mancher Konkurrent kommt ein bis zwei Meter eher

zum Stehen. Die Bremse spricht gut an und lässt sich einwandfrei dosieren.

1,9 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. 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.

2,4 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

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	Serie
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Option
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	Option
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Option
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Option
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	Option
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	Option
	Head Up Display	Option
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

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 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.

2,7 UMWELT/ECOTEST

4,1 Verbrauch/CO₂

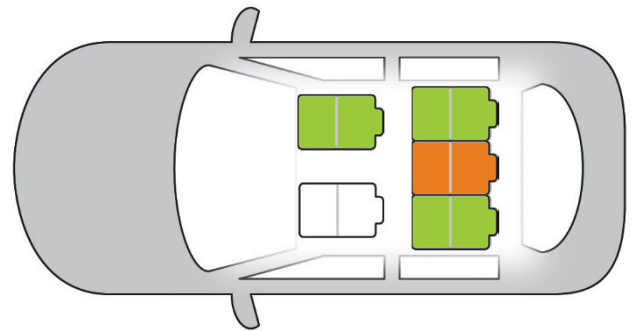
⊖ Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des Focus 1.5 EcoBoost in Kombination mit der Sechsgang-Handschaltung liegt im EcoTest bei 7,1 Liter Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 194 g pro km. Nach den aktuellen EcoTest-Maßstäben reicht das trotz des Downsizing-Konzepts samt Zylinderabschaltung lediglich für 19 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 7,8 l, außerorts bei 6,2 l und auf der Autobahn bei 7,9 l alle 100 km.

1,3 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind sehr gering, selbst beim Kohlenmonoxid im Autobahnzyklus ist der 1,5-Liter-Turbo nicht auffällig. Ausgerechnet die Partikelanzahl führt also zu einem kleinen Punktabzug, und das obwohl der Focus serienmäßig einen Ottopartikelfilter an Bord hat. Trotzdem sind natürlich 47 von 50 möglichen Punkten im

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)

⊕ Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt neben Fußgängern auch Fahrradfahrer.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	7,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	7,9	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

Bereich Schadstoffe immer noch ein sehr gutes Ergebnis. Zusammen mit den CO₂-Punkten kommt der Ford damit auf 66 Punkte und erzielt damit drei von fünf möglichen Sternen.

2,0 AUTOKOSTEN

2,0 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Ford verlangt für den derzeit stärksten Benziner mindestens 27.700 Euro. Als ST-Line ist die Serienausstattung ist ordentlich, kann aber bei weitem nicht mit der Spendabilität vor allem koreanischer Konkurrenten mithalten kann. Serienmäßig an Bord sind beispielsweise ein Navigationssystem, Parksensoren vorn und hinten, ein Notbremssystem samt Personen-erkennung und 17-Zoll-Leichtmetallräder. Für

Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, LED-Scheinwerfer, Klimaauto-matik oder Rückfahrkamera muss man jedoch den Geldbeutel zücken. Die Kfz-Steuer beträgt 88 Euro pro Jahr (Berechnung nach NEFZ). Die Benziner müssen alle 24 Monate oder 30.000 km zur Inspektion - je nach dem, was zuerst eintritt. 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 Trend	1.0 EcoBoost Trend	1.0 EcoBoost Trend	1.5 EcoBoost Cool & Connect	1.5 EcoBoost ST-Line	1.5 EcoBlue Trend	2.0 EcoBlue Cool & Connect
Aufbau/Türen	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	4/1997
Leistung [kW (PS)]	63 (86)	74 (100)	92 (125)	110 (150)	134 (182)	70 (95)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	170/1400	170/1400	170/1400	240/1600	240/1600	300/1750	370/2000
0-100 km/h [s]	13,5	12,1	10,0	8,8	8,3	11,4	8,5
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	177	186	200	210	222	183	210
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	4,8 S	4,7 S	4,8 S	5,3 S	5,5 S	3,6 D	4,5 D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller	110	107	108	121	124	96	117
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/18/20	16/18/20	16/18/20	16/18/20	17/18/23	18/18/22	17/19/23
Steuer pro Jahr [Euro]	50	44	46	82	88	144	234
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	526	540	552	574	616	536	594
Preis [Euro]	18.700	20.400	21.700	25.200	27.700	22.800	27.800

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	1.499 ccm
Leistung	134 kW/182 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	240 Nm bei 1.600 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	222 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	8,3 s
Verbrauch pro 100 km	5,5 l
CO ₂ -Ausstoß	124 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	215/50 R17
Länge/Breite/Höhe	4.387/1.825/1.452 mm
Leergewicht/Zuladung	1.369/521 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	341/1.320 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	680/1.700 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)	4,9 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	7,1/9,3/12,5 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.000 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	35,8 m
Reifengröße Testwagen	215/50 R17 95W XL
Reifenmarke Testwagen	Continental ContiSportContact 5
Wendekreis links/rechts	11,2/11,3 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	7,8/6,2/7,9 l/100km
CO ₂ -Ausstoß EcoTest	164 g/km (WTW* 194 g/km)
Reichweite	730 km
Innengeräusch 130 km/h	67,5 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.980 mm
Leergewicht/Zuladung	1.360/495 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	260/645/1.220 l

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

Betriebskosten	127 Euro	Werkstattkosten	83 Euro
Fixkosten	94 Euro	Wertverlust	309 Euro
Monatliche Gesamtkosten	613 Euro		
Steuer pro Jahr	88 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/23		
Basispreis Focus 1.5 EcoBoost ST-Line	27.700 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 15.06.2018
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	35.120 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	5.926 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.

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	1.000 Euro
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/950 Euro°/-
Abbiege-/Kurvenlicht (Paket)	Serie/1.400 Euro
Regen-/Lichtsensor (Paket)	550 Euro°
Fernlichtassistent (Paket)	550 Euro°
Tempomat/Limiter/ACC (Paket)	Serie/Serie/550 Euro°
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	450 Euro°
Rückfahrkamera/360° Kamera	270 Euro°/-
Head-Up-Display	450 Euro°
Verkehrszeichenerkennung	550 Euro°
Schlüsselloses Zugangssystem	530 Euro°

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	550 Euro°/-
Sitzheizung vorn/hinten	300 Euro°/-
Lenkradheizung (Paket)	400 Euro°
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung	670 Euro°
Metalliclackierung	ab 565 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	1.200 Euro

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

AUTOKOSTEN

2,0

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

Stand: November 2018

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Lidl