



## Ford Focus

### Nichts Neues, aber Vortschritlich

Autotest | Ford präsentiert den brandneuen Focus. Dabei hat man einen besonderen Ansatz gewählt. Um zum idealen Auto zu gelangen, haben nicht die Techniker die Entscheidungen getroffen, sondern die Kunden. Gleichzeitig haben die Designer einen völlig neuen Hausstil entwickelt. Was hat das ideale Auto laut Ford-Kunden zu bieten?

Was sollte beim Design eines neuen Autos eine zentrale Rolle spielen? Das Design oder die Funktion? Die Leistung oder der Verbrauch? Die Technik oder der Preis? Um diese Fragen zu beantworten, fragte Ford einfach den Kunden. Es wurde schnell klar, daß es keine eindeutige Antwort und keinen Durchschnitt gibt, der für alle ideal ist.



### Ebenso viele Wünsche wie es Menschen gibt

Um eine breite Palette von Anforderungen zu erfüllen, ist der Focus nun in vier "Geschmacksrichtungen"

erhältlich. Unabhängig der Wahl eines Fließhecks oder eines Kombis; die Geschmäcker bestimmen hauptsächlich den Charakter. Die erste Variante ist der "Titanium". Diese Variante ist am wenigsten ausgeprägt und ist in erster Linie für diejenigen gedacht, die ein funktionelles, modernes Auto suchen. Die "ST-Line" (siehe Testbericht Focus Wagon) hat ein sportliches Aussehen und ein modifiziertes Fahrgestellt für mehr Dynamik. Die ST-Line ist jedoch nicht schneller als die anderen Versionen, das Sportliche befindet sich eher im Design.

Wer es lieber luxuriöser haben möchte, wählt den "Vignale". Dieser ist am üppigsten ausgestattet. Der Vignale hat große, "gepolsterte" Stühle mit schicker Bekleidung. Das Armaturenbrett enthält Paneele mit Holzstruktur, während die Oberseite mit den gleichen hochwertigen Materialien wie die Stühle bekleidet ist. Vielleicht das Wichtigste: Die Vignale-Version verfügt über eine zusätzliche Schalldämmung und bietet spürbar mehr Komfort. Dies alles trägt dazu bei das das Reisen im Vignale wie ein Privileg anfühlt, und das ist etwas Besonderes für ein alltägliches Auto wie ein Ford Focus (nur der Lexus CT bietet die gleiche "Sensation").

"Ford hat alle Stärken der vorherigen Generationen beibehalten, und entwickelte all diese Punkte weiter"



## Ausstattung und Raum

Der neue Focus ist auf einer neuen Plattform aufgebaut, die ungefähr die gleiche Größe wie der vorherige Focus hat. Der Radstand ist jedoch gewachsen (+53 mm) und somit bietet der Focus viel Beinfreiheit im Fond. Selbst mit einem großen Fahrer an der Front ist Platz für einen weiteren großen Erwachsenen auf der Rückseite. Das Armaturenbrett ist weiter nach vorne platziert als zuvor und somit hat sich auch der Platzbedarf in der Front spürbar erhöht. Auch beim optionalen Panoramadach ist die Kopffreiheit überdurchschnittlich gut.

Der Mittelunnel wurde so klein wie möglich gehalten und das sorgt für zusätzliche Freiheit in der Front. Dank der weichen Kniepolster am Mittelunnel können lange Fahrer auch bequem ihre Beine abstützen. Ein auffälliges Element in dem Varianten mit automatischem Getriebe ist der "e-Selektor". Das (8-Gang!) Automatikgetriebe wird nicht mit einem Hebel bedient, sondern mit einem eleganten kleinen Drehknopf.

Dank der günstigeren Positionierung der Heckscheibe ist die Aussicht nach hinten deutlich verbessert. Der A-Stil hingegen behindert den Blick schräg nach vorne, während die Außenspiegel für eine optimale Übersichtlichkeit größer dimensioniert sind.



Die Ausstattung ist dieser Zeit entsprechend und mit einem umfangreichen Infotainment-System auf dem neuesten Stand, einschließlich der Unterstützung von Apple Carplay, Android Auto és eigenen Apps. Optional kann der Focus mit einem "4G LTE" ausgestattet werden, das dem Auto zu einem mobilen Hotspot macht (bis zu 10 WLAN-Geräte und bis zu 15 Meter rundum das Auto).

## Autonome Funktionen

Der vorige Ford Focus verdankt seinen Erfolg den vielen Assistenzsysteme, die bereits verfügbar waren als andere Marken bereits stolz auf einen einfachen Tempomat waren. Inzwischen hat der Wettbewerb aber beträchtlich aufgeholt. Fords Antwort besteht darin, die verschiedenen Funktionen zu verfeinern. Die Elektronik erkennt damit nicht nur Fußgänger, sondern auch Radfahrer. In der Praxis funktioniert dies vorbildlich, wobei es auffällt, daß der Computer Radfahrer schon aus großer Entfernung erkennt und aktiv hilft, eine Kollision zu vermeiden indem es allmählich abbremst anstatt im letzten Moment eine Vollbremsung zu machen.

Während der Focus beim Erkennen von Objekten und beim Abbremsen überdurchschnittlich ist, hat die Elektronik Probleme, das Auto innerhalb seiner Fahrspur zu halten. Auch wenn die Linien deutlich zu sehen sind, sendet der Computer so spät, daß die Leitplanke rasch näher kommt.

Viele Autos haben Steuerscheinwerfer, die auf die

Lenkung reagieren. Ford geht dieses jetzt intelligenter an, indem es die Kamera benutzt, um zu bestimmen, wie die Straße läuft und bereits vor dem Einleken, den Lichtstrahl einzustellen. Noch schlauer als sonst: Die Geschwindigkeit des adaptiven Tempomats wird automatisch angepasst, wenn ein Schild mit einer maximalen Geschwindigkeitsanzeige zu sehen ist.



Die automatische Parkfunktion geht weit über das bloße Unterstützen hinaus. Der Fahrer muss nur eine Taste gedrückt halten. Solange diese Taste gedrückt wird, sind Fahren, Bremsen und Lenken völlig automatisch. Beim Rückwärtsfahren kann der Focus selbst beim kreuzenden Verkehr abbremsen. Auch nützlich: Der Focus kann jetzt vollautomatisch Staufahren (wenn nicht länger als 3 Sekunden gestoppt wird).

## Motoren

Ford setzt voll und ganz auf intelligente Elektronik, entscheidet sich aber für konventionelle Motoren. Die neue Plattform bietet Platz für eine Hybrid-Variante, eine Plug-in-Hybrid- oder vollelektrische Version des Focus ist jedoch nicht geplant. Stattdessen wurde die "EcoBoost"-Technik, die bisher hauptsächlich in kompakten Ford-Modellen verwendet wurde, weiterentwickelt. Der EcoBoost-Motor ist jetzt auch erhältlich mit einem Hubraum von 1,5 Litern, bekam eine geringere innerer Reibung, schneller reagierender Turbo und Zylinderabschaltung. Abhängig von der gewählten Variante liefert der 1,5 EcoBoost Motor 150 oder 182 PS.





Bei der Testfahrt wurde die 150 PS-Variante mit einer "zurückhaltenden" Automatik gewählt. Das Ergebnis war, daß das Testfahrzeug zögerlich von der Stelle kamm und immer mit nachdruck auf Leistung bestanden werden musste. Der Charakter kann teilweise durch die Wahl eines komfortablen oder sportlichen Modus beeinflusst werden, aber in der Praxis sind die Unterschiede zwischen diesen Modi minimal. Ford erklärt dies mit der Aussage, daß solche Funktionen zu ermüdend sein würden, wenn die Charakter extrem wären, und somit überhaupt nicht mehr verwendet werden würden. Es gilt: je stärker der Motor, desto kleiner die Unterschiede.

Das zurückhaltende Automatikgetriebe und den vielen Spritsparfunktionen fehlt es nicht an Wirkung: Trotz eines sehr anspruchsvollen Streckenverlaufs mit vielen Höhenunterschieden betrug der Durchschnittsverbrauch 5,6 Liter pro 100 km. Eine extra ruhige Fahrt brachte sogar einen Verbrauch von 4,9 Litern pro 100 km, womit sich der Focus dem Verbrauch eines Hybrids nähert.

## Strassenlage

Der Focus bietet nicht nur die Wahl der verschiedenen Charaktere, wenn es um die Dekoration geht, auch die Handhabung hängt stark von der gewählten Ausführung ab. Alle Luxus- (Vignale), extra geräumigen (Kombi) und extra starken (120 PS und mehr) Versionen sind mit einer fortschrittlichen

Hinterradfederung ausgestattet, während die anderen Versionen eine Standard-Hinterachse haben. Der Focus bietet die Wahl zwischen einem Standard- und einem adaptiven Chassis (Continuously Controlled Damping (CCD)).



Mit dem serienmäßigen Fahrwerk fährt der Focus wie man von einem Ford erwartet: Die Lenkung ist leicht, aber präzise und das Fahrwerk bietet eine hervorragende Mischung aus Komfort und Sportlichkeit. Wenn das CCD-Chassis gewählt wird, ist der Komfort höher, während das Handling beim sportlichen Fahren noch besser ist. Darüber hinaus vermittelt der Focus ein beispielloses Vertrauensgefühl. Dieses Vertrauen entsteht nicht zu unrecht, denn die Strassenlage ist so gut, das Bremsen vor Kurven fast optional erscheint.

## Fazit

Ford stellt die vierte Generation des Focus vor. Ford hat alle Stärken der vorherigen Generationen beibehalten, und entwickelte all diese Punkte weiter. Der Focus sorgt daher eher nicht für Innovation in diesem Segment, und das hat die vorherige

Generation dagegen aber sehr wohl getan. Der neue Focus gibt einem vertrauten Konzept eine persönliche Interpretation und entwickelt bestehende Technologie weiter.

In zweierlei Hinsicht unterscheidet sich der Focus deutlich von seiner Konkurrenz. Als erstes die Strassenlage. Das war und ist der stärkste Punkt des Focus. Ford hat das Chassis weiter verfeinert und der "drive modus" sorgt für noch mehr Komfort oder noch mehr Sportlichkeit. Das zweite unterscheidende Element sind die vier Varianten (gewöhnlich, luxuriös, sportlich und abenteuerlich), in denen der Focus jetzt verfügbar ist. Kurz gesagt: keine Innovation, sondern Fortschritt. Das ist was der Kunde will, also bekommt der Kunde das auch. ■



# Technische Daten

## Ford Focus 1.5 EcoBoost (150 ps) Vignale Automatik

### Maße und Gewichte



Länge x Höhe x Breite	438 x 183 x 145 cm
Radstand	270 cm
Leergewicht	1.404 kg
Anhänger	700 kg
Bremsgewicht Anhänger	1.500 kg
Tankinhalt	52 l
Gepäckraum	1354 l
Reifen	215/50R17

### Motor und Leistung



Motorinhalt	1497 cc
Zylinder / Ventile	4/4
Max. Leistung	150 PS @ 6000 U/min
Drehmoment	240 Nm @ 1600 U/min
Antrieb	vordere Räder
Beschleunigung 0 - 100 km/h	8,9 Sek.
Höchst- geschwindigkeit	208 Km/h
Durchschnittlicher Verbrauch	6 l / 100 km
Vebrauch Stadt	7,7 l / 100 km
Verbrauch außerhalb der Stadt	5 l / 100 km
CO2 Ausstoß	136 gr. / km

### Preis

Preis	€ 31.900
Grundpreis	€ 20.400