

Testnotizen zum Ford Focus 1.0 | EcoBoost mit Dreizylinder-Benziner und 92 kW/125 PS

Im Test vom 24. September bis zum 8. Oktober 2012.
Kennzeichen: K – QH 8889

Von Redaktion „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** des Focus ist trotz der höhenverstellbaren Vordersitze **nicht einzusehen**. Bei Regenwetter freut sich der Fahrlehrer über die **gegenläufigen Scheibenwischer**, die nur ein kleines Feld im Bereich des Innenrückspiegels und der Frontkamera ungewischt lassen, was unerheblich ist. Der **Heckwischer** ist inzwischen – anders als bei den Vorgänger-Generationen – so groß, dass er ein **großes Sichtfeld** frei hält.

Der Ein- und Ausstieg ist vorn wie hinten sehr bequem. **Vogel-Zusatzspiegel** lassen sich einwandfrei auf den Serien-Rückspiegeln befestigen, ohne deren Verstellbereich zu beeinträchtigen.

Der Testwagen hatte an allen Türen die beim Öffnen **automatisch herausfedernden Abstandshalter** aus Kunststoff, die Parkrempler möglichst verhindern sollen. In engen Parkhäusern werden sie an Säulen die eigenen Türen gut schützen, da sie an deren am weitesten herausragender Stelle angebracht sind. Da die Schutzleisten anderer Fahrzeuge oft an anderer Stelle sitzen, muss man trotz dieser sinnvollen Idee in Parklücken weiterhin auf die Nebenmänner Acht geben.

Der Testwagen hatte das **Licht-Paket mit Bi-Xenon-Scheinwerfern und statischem Abbiegelicht** sowie LED-Tagfahrlicht. Es leuchtet die Fahrbahn sehr gut aus.

Das **schlüssellose Zugangssystem** reagierte nicht immer auf den Fingerdruck, mit dem man das Fahrzeug an der Fahrer- oder Beifahrertüre verriegeln kann. Das **Entriegeln** über einen Zug an den Vorder- oder Hintertüren oder an der Heckklappe **funktionierte** dagegen **tadellos**.

Innenraum

Die **Armaturentafel** des Focus ist in den meisten Bereichen mit **weichen, griffsympathischen Oberflächen** versehen, die einem VW Golf nicht nachstehen. Fühlbare Unterschiede gibt es nur in Randbereichen der Mittelkonsole oder bei den Bedienelementen im Multifunktionslenkrad. Deren Vielfalt verlängert die Einübungsphase, aber dann sind die Funktionen prima bedienbar. Die vielen kleinen

Tasten in der Mittelkonsole braucht man glücklicherweise nicht allzu oft. Der Klavierlack dort zieht Staub und Fusseln magisch an.

Der Testwagen verfügte über eine dezent blaue **Ambientebeleuchtung**, die zum „Titanium“ gehört. Deren Helligkeit kann man mit einem Drehregler oberhalb des Innenrückspiegels einstellen. Die beiden Fußräume vorn werden dabei mit beleuchtet, was für Fahrschulautos angenehm ist. **Alle Bedienelemente sind nachts vorbildlich beleuchtet** und so gut zu finden. Auch das Schaltschema auf dem Schalthebel ist hellblau beleuchtet, was eine nette Spielerei ist.

Die **Innenbeleuchtung**, vorn bestehend aus zwei Leseleuchten, die auch einzeln eingeschaltet werden können, kann mit einer recht weit hinten im Dach liegenden Taste eingeschaltet werden. Alle Leuchten zusammen ergeben ein **angenehm helles Licht**, das für das Ausfüllen der Ausbildungsdiagrammkarte gut ausreicht.

Der **Titanium** bietet einen **manuell höhenverstellbaren Beifahrersitz mit Lendenwirbelstütze und eine Klimaautomatik**. Die **vierstufig beheizbaren Sportsitze vorn** bieten einen guten Seitenhalt und sind auch auf längeren Strecken sehr bequem. Ihre Lehnenneigung kann feinfühlig per Rändelrad auch während der Fahrt reguliert werden. Der Längsverstellbereich scheint aber knapper als bei manchen Wettbewerbern zu sein. Die Sportsitze gehören ebenso zum Titanium wie beispielsweise der Geschwindigkeitsregler, der sich über Tasten im Lenkrad gut sichtbar bedienen und erklären lässt, wie Nebelscheinwerfer und die für den Wiederverkauf ebenfalls wichtigen 16-Zoll-Leichtmetallräder. Daher ist die Top-Ausstattung Titanium für Fahrschulen auch am meisten zu empfehlen.

Hinter dem ganz nach hinten gerückten Beifahrersitz, der auf halber Höhe steht, kann ein 1,85 Meter großer Prüfer gerade noch seine Knie in der Ausbuchtung der Lehne unterbringen. Bei der Prüfungsfahrt sollte ein großer Fahrlehrer seinen Sitz zusätzlich noch etwas nach vorn rücken.

Der Testwagen war mit dem **empfehlenswerten Businesspaket II** ausgestattet, zu dem der Einpark-Assistent für Längsparklücken, das Navigationssystem mit kleinem Bildschirm, der Parkpilot vorn und hinten sowie die **Sprachsteuerung für die Freisprecheinrichtung** gehören. Via Bluetooth ließ sich ein iPhone sehr leicht und mit wenigen Bedienschritten an die Freisprecheinrichtung koppeln. Mit der Sprachbedienung funktionierte die **Eingabe von Telefonnummern nicht fehlerfrei**, während Namen aus dem Telefonbuch zuverlässig ausgesucht wurden. Das System verlangt stets ein paar Spracheingaben mehr als die vorbildlichen Sprachsteuerungen von BMW oder Mercedes-Benz. Die Sendersuche des Ford-CD-Radios ist sehr umständlich.

Hinter dem Schalthebel kann man in der **Mittelkonsole „Premium“** zwei niedrige Kaffeebecher abstellen, ohne beim Schalten gestört zu werden. Isobecher oder 0,5-l-Flaschen dagegen stören beim Schalten. Unter der Armauflage gibt es noch ein größeres Staufach. Das beleuchtete und kühlbare **Handschuhfach** ist schön tief.

Motor und Antriebsstrang

Der **Dreizylinder** hat **nur einen Liter Hubraum**. In der stärkeren Variante mit 92 kW/125 PS bei 6.000/min läuft er **leise**, ist **laufruhig** und **gut gedämmt**. Nach dem

Start muss man schon genau hinhören, um zu erkennen, dass er schon läuft. Der Dreizylinder dreht angenehm gleichmäßig hoch und ist so **Fahrschüler-freundlich zu fahren**. Sein maximales Drehmoment von im Vergleich zum 1.6 TDCi mageren 170 Newtonmetern stellt er von 1.500 bis 4.500/min bereit und damit über einen viel breiteren Drehzahlbereich wie ein TDCi, aber ab vergleichbar tiefen Drehzahlen.

Innerorts kann man wie bei den meisten Benzinern schon den **fünften Gang einlegen**. Der sechste passt ab Tempo 70. Er senkt das Drehzahlniveau auf Überlandfahrten und Autobahnetappen angenehm ab. Die **Schaltanzeige** ist im Falle des Focus **brauchbar**. Auf Wunsch kann man sich im Display anhand eines Blumensymbols anzeigen lassen, wie verbrauchsorientiert man fährt. Je mehr Blütenblätter zu sehen sind, desto ökonomischer ist der Fahrstil.

Wer zügig beschleunigen oder überholen möchte, muss herunterschalten und den Motor weiter als sonst ausdrehen. **Wer den Motor dreht, kann auch zügig Motorrädern folgen**. Dabei bollert er zwar ein wenig, aber mancher Vierzylinder speziell der Japaner kann das auch nicht besser. Das typisch aufdringliche Dreizylinder-Bollern lässt der gelungene Dreizylinder von Ford nicht hören.

Die **Motorbremswirkung** des Dreizylinders ist offenbar **viel schwächer als die eines Vierzylinders**. Deshalb muss man bergab weiter als sonst herunterschalten, damit der Wagen nicht schneller wird. Die angenehme Kehrseite dieser Charakteristik ist, **dass der Focus-Dreizylinder angenehm weit ausrollt**. Wer ihn viel ohne Gas rollen lässt und häufig mit Schwung über Kuppen rollt, kann ihn sehr sparsam fahren.

Die **Sechsgang-Schaltung** zählt zu den **besten Getrieben**, die man derzeit in der Kompaktklasse bekommen kann. Ihr Schalthebel wird mustergültig genau geführt, trotzdem ist das Getriebe leichtgängig. Der Rückwärtsgang vorn links lässt sich über eine Sperre zum Hochziehen leicht einlegen.

Die **Kupplung** greift wie bei den Dieselmodellen gut fühlbar zu und erleichtert das Anfahren, das fast so leicht wie bei den TDCi ist, auch wenn man beim Benzinern ein wenig Gas geben muss.

Das **Start-Stopp-System** stellt den Motor weich ab, sobald das Fahrzeug zum Stillstand gekommen ist. Auch der Start läuft weich ab. Wenn der Focus anrollt, schaltet die Automatik den Motor zügiger als bei anderen Modellen wieder an.

Die maximal zulässige **Anhängelast** des 1,0 l EcoBoost mit 92 kW/125 PS beträgt 1.200 Kilogramm. Die technisch zulässige Gesamtmasse liegt bei 1.900 Kilogramm, das Leergewicht bei 1.279 Kilogramm.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit **Sommerreifen** des Typs Michelin Primacy HP in der Dimension 215/50 R 17 bestückt. Sie sind auch im Titanium aufpreispflichtig, der mit 16-Zoll-Leichtmetallrädern bestückt ist. Der Focus ist mit den 17-Zöllern **sehr ausgewogen abgestimmt**. Er rollt sauber über knackige Unebenheiten ab und hat in Kurven trotzdem eine „stabile Seitenlage“.

Die **elektromechanische Servolenkung** vermittelte einen sehr guten Fahrbahnkontakt.

Fahrerassistenzsysteme

Der Testwagen hatte das **Fahrer-Assistenz-Paket II**. Es beinhaltet unter anderem den Spurwechsel- und den Spurhalteassistenten, die innerstädtische Notbremshilfe Active City Stop und die **Verkehrszeichen-Erkennung**. Letztere funktionierte sehr zuverlässig. Sie zeigt sowohl Überholverbote als auch Tempolimits und deren Aufhebung an. Zusatzschilder darunter werden als weiße Rechtecke ohne Beschriftung angezeigt.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.316 Test-Kilometern verbrauchte der Ford Focus 1.0 Ecoboost mit 92 kW/125 PS im Durchschnitt zwischen 6,1 Litern und 6,2 Litern, der **Durchschnittsverbrauch** über die gesamte Distanz betrug **6,2 Liter Super auf 100 Kilometer**. Ford gibt als Normverbrauch gesamt 5,1 Liter auf 100 Kilometer an.