

# Dynamisch wie immer

**Fahrvorstellung** | Der neue Ford Focus fährt sich sportlich-direkt wie immer, auch seine Proportionen wurden deutlich sportiver. Aufgeholt hat der Kölner auch in Sachen Fahrerassistenzsysteme.

Schon der erste Focus 1998 war mit seinem expressiven Design und dem knackigen Fahrwerk ein Meilenstein für Ford, 20 Jahre später soll ab September die Nummer vier Maßstäbe setzen. Optisch sticht der Neue mit seiner typischen Markenfront und einem Fiat-Tipo-ähnlichen Heck allerdings nicht mehr so stark aus der Masse heraus.

**Komplett vernetzt** | Aufgeholt hat Ford aber bei den Assistenzsystemen und bietet im als Fünftürer und Kombi Turnier – auch als hochgelegte Active-Varianten – lieferbaren Focus unter dem Motto „Ford Co-Pilot 360“ einen bunten Strauß an aktiven Helfern an. So gibt es – serienmäßig oder gegen Aufpreis – einen adaptiven Tempomaten mit Stauassistent, einen aktiven Ein- und Ausparkassistenten, eine Falschfahrer-Warnfunktion, erstmals in einem europäischen Ford ein Head-up-Display oder einen Ausweichassistenten. Außerdem stehen adaptive LED-Scheinwerfer in der Optionsliste.

Mit Trend, Cool & Connect, ST-Line, Titanium und der Luxusline Vignale bieten die Kölner zum Start fünf Ausstattungsvarianten an. Dazu kommen zwei Dreizylinder-Benziner (1.0 EcoBoost mit 85, 100 und 125 PS; 1.5 EcoBoost mit 150 und 182 PS) sowie zwei Vierzylinder-Dieseln (1.5 Ecoblue mit 95 und 120 PS; 2.0 Ecoblue mit 150 PS). Ein Mild-Hybrid ist erst für 2020 geplant. Los geht es bei 15.714 Euro für den Trend mit 85 PS, der Turnier startet in der gleichen Motor-Ausstattungs-Kombination ab 16.555 Euro.

Alle Aggregate erfüllen die Abgasnorm Euro 6d-Temp. Serienmäßig sind die Motoren mit einem sauber geführten Sechsgangschaltgetriebe ausgerüstet, für die 125- und 150-PS-Benziner sowie die 120- und 150-PS-Dieseln gibt es für 1.597 Euro Aufpreis auch ein Achtgang-Automatikgetriebe, das während unserer ersten Testfahrten allerdings teilweise etwas ruckig schaltete.

**Knackiges Fahrwerk** | Für erste Testfahrten standen uns der Turnier mit dem 120-PS-Dieseln und Handschalter sowie der Fünftürer mit 150-PS-Benziner und Automatik zur Verfügung. Typisch ist das dynamisch-komfortable Fahrwerk, wobei die Einzelradaufhängung hinten nun dem Turnier sowie den hubraumstärkeren Limousinen vorbehalten ist.

Das Schaltgetriebe arbeitet knackig, allerdings lässt es der 120-PS-Dieseln untenrum an Spontanität vermissen. Freunde des dynamischen Spurts greifen also zum 150-PS-Selbstzünder. Der 150-PS-Benziner hört sich gar nicht nach Dreizylinder an und wird dem dynamischen Auftritt des Focus gerecht.

Innen feiert ein mobiler WLAN-Hotspot Premiere. Generell ist das Cockpit mit Acht-Zoll-Touchscreen (ab Cool & Connect) und insgesamt modernerem Design deutlich zeitgemäßer. Nicht wirklich verbessert hat sich allerdings der Qualitätseindruck. Die Verarbeitung ist sauber, die Haptik aber oft nicht allzu hochwertig. Zumal selbst die Zierleiste im Holzdesign des Vignale aus Plastik besteht. | Christian Frederik Merten



Fotos (Aufmacher/Innenraum): Charlie Mager/Ford

**Jetzt auch im Edelauftritt** | Erstmals gibt es den Ford Focus in der Nobelausstattung Vignale

## Im Detail | Ford Focus Turnier

**1.5 Ecoblue (120 PS)** ab 21.092 Euro  
R4/1.499 cm<sup>3</sup> | 88 kW/120 PS | 300 Nm/1.750 – 2.250 U/min | 6-Gang | 10,3 s | 194 km/h | 3,9 D | 104 g/km

**2.0 Ecoblue** ab 24.202 Euro  
R4/1.997 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 370 Nm/2.000 U/min | 6-Gang | 8,7 s | 208 km/h | 4,6 D | 119 g/km

**1.5 EcoBoost (150 PS)** ab 22.017 Euro  
R4/1.499 cm<sup>3</sup> | 110 kW/150 PS | 240 Nm/2.000 U/min | 6-Gang | 9,0 s | 208 km/h | 5,7 S | 129 g/km

4.668 x 1.825 x 1.494 mm | 541 – 1.653 Liter  
Wartung: 1 Jahr/15.000 km (1.5 Ecoblue); 1 Jahr/30.000 km (2.0 Ecoblue); 2 Jahre/30.000 km (Benz.)  
Effizienzkl. | Schadstoffnorm: A/A/B | Euro 6d-Temp  
Haftpflcht | Teilk. | Vollk.: 18 | 22 | 18 (1.5 Ecoblue)  
Garantie: 2 Jahre ohne km-Begrenzung

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer



**Aufgeräumt** | Ab Cool & Connect kommt der Focus immer mit Acht-Zoll-Touchscreen



Foto: Christian Frederik Merten/Autoflotte

**Schluckspecht** | Der neue Focus Turnier nimmt bis zu 1.653 Liter Gepäck im Heck auf