

Ford Focus Turnier

Testsieger mit Raumgewinn.



Lesen Sie hier die überzeugenden
Testberichte der Experten von:

- **auto motor und sport**
- **Auto Bild**
- **Auto Zeitung**



Eine Idee weiter



Großartig in jeder Hinsicht.

Drei Tests – drei Siege: Die vierte Generation des Ford Focus Turnier hat die Experten von auto motor und sport, Auto Bild und Auto Zeitung restlos überzeugt und die Konkurrenz auf die Plätze verwiesen.

Apropos Platz: Davon hat der Ford Focus Turnier jede Menge. Hinzu kommen zahlreiche Sicherheitstechnologien und Assistenzsysteme, hervorragende Bremsen und eine Fahrdynamik, die in dieser Klasse ihresgleichen sucht.

Welche weiteren Highlights der Ford Focus Turnier bereithält, erfahren Sie auf den folgenden Seiten. Wir wünschen Ihnen viel Freude beim Lesen!

„Rad-Lader“ auto motor und sport 08/2019	Seite 4
„Holt Ford den Turnier-Sieg?“ Auto Bild 11/2019	Seite 12
„Raum Gewinn“ Auto Zeitung 07/2019	Seite 18

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Ford Focus Turnier, 1,5-l-EcoBoost-Benzinmotor, 110 kW (150 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, Euro 6d-TEMP: 7,2 (innerorts), 4,8 (außerorts), 5,7 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 129 g/km (kombiniert). CO₂-Effizienzklasse: B.

Kompakte Kombis sind nicht nur Familienautos, sondern auch beliebte Freizeitmobile. Schauen wir doch mal, wie sich der neue Ford Focus Turnier gegen Renault Mégane Grandtour und Skoda Octavia Combi – alle mit Turbobenziner – schlägt.

Rad-Lader

IM VERGLEICH

FORD FOCUS TURNIER:
150 PS, 240 Nm,
ab 26.500 Euro,
Basispreis Baureihe
19.900 Euro

RENAULT MÉGANE GRANDTOUR:
140 PS, 240 Nm,
ab 22.990 Euro,
Basispreis Baureihe
20.290 Euro

SKODA OCTAVIA COMBI:
150 PS, 250 Nm,
ab 25.680 Euro,
Basispreis Baureihe
21.110 Euro

FORD FOCUS



Kurven nimmt der Turnier engagiert, Bodenwellen ebenfalls. Mit 4668 Millimetern ist er der Längste des Trios



Etwas hochwertiger könnte das Cockpit ruhig sein. Dank Head-up-Display (450 Euro) und induktiver Ladeschale (150 Euro) wirkt es recht modern



Anstelle des Helms kann Felix auch das Gepäckrollo im doppelten Boden verstauen. Trotz seiner 1,96 Meter sitzt er im Fond noch sehr komfortabel

8/2019



**34,3
Meter**

Bremsweg mit kalter Anlage aus Tempo 100 ist ein Topwert für den Ford – der Skoda braucht einen Meter, der Renault sogar 1,4 Meter mehr, um zum Stehen zu kommen

Seit Ende letzten Jahres arbeiten die Kollegen der MOUNTAINBIKE-Redaktion im Gebäude direkt gegenüber – auch um Synergien zu erzeugen. Wie Sie hier sehen, hat das schon mal bestens geklappt. Deshalb gleich zu Beginn ein herzliches Dankeschön an die Zweiradkollegen, die uns nicht nur die teuren Räder, sondern auch die passenden Outfits für die Inszenierung des Kombi-Vergleichstests gestellt haben. So, und jetzt dürfen die eigentlichen Protagonisten von Ford, Renault und Skoda mit ihren Turbobenzinern zeigen, dass sie die Räder sicher zum nächsten Bikepark bringen.

Ford: Größe im Focus

Als Erster darf gleich der neue Focus Turnier ran. Die Voraussetzungen erscheinen gut, denn in vierter Generation ist er groß geworden: Mit 4,67 Metern überragt er nicht nur den Mégane Grandtour um vier Zentimeter, sondern auch knapp den Octavia Combi. Übersichtlicher macht ihn das nicht, zumal die flache Haube und hohe Fensterlinie zusätzlich die Rundumsicht beeinträchtigen.

Und schon sitzen wir drin im Turnier, zunächst auf den etwas couchi-

gen, 400 Euro teuren Ergonomiestützen mit elektrischer Lordosenstütze. Weiche Kunststoffe, filzbezogene Türtaschen und Edelstahldekore werten das schlichte Interieur auf. Obwohl Ford ungefähr die Hälfte aller Bedientasten aussortiert hat, wirken Lenkrad und Bordcomputer-Menü noch immer überladen.

Doch daran haben sich unsere Mountainbiker ebenso schnell gewöhnt wie an die umfangreiche Ausstattung: Als Titanium (ab 27.800 Euro) bringt der Focus bereits Annehmlichkeiten wie die Zwei-Zonen-Klimaanlage, schlüssellosen Zugang und großes Touchscreen-Navi serienmäßig mit. Noch angenehmer wird's mit beheizbarer Frontscheibe (im Winterpaket für 400 Euro), Voll-LED-Scheinwerfern (1250 Euro) und Rückfahrkamera (300 Euro).

In der zweiten Reihe geht es nun genauso luftig zu wie im Octavia. Doch jetzt wollen wir die Bikes einpacken, klappen deshalb die Rückbank in zwei Teilen (60:40) um. So entstehen eine ebene Transportfläche und ein Ladevolumen von 1620 Litern. Das Prozedere funktioniert natürlich auch mit Fernentriegelung vom Heck aus, nachdem die Klappe via Fußschwenk unter den Stoßfänger elek-



**61,1
km/h**

schafft der Mégane im 18-Meter-Slalom und ist damit deutlich langsamer als Octavia und Focus. Der Grund: Sein ESP regelt sehr strikt und lässt sich nicht deaktivieren

VERGLEICHSTEST



Als Limited mit kleinem Infotainment-System wirkt er innen recht schmucklos, ist aber funktional. Optisches Highlight sind bunte Digitalinstrumente



Auch ohne Fernentriegelung klappt die Rückbank im Verhältnis 60:40 um. Clever sind schwenkbare Kopfstützen und variable Ladebodenfächer

RENAULT MÉGANE



Der Grandtour gefällt mit selbstbewusstem Styling und überzeugt durch äußerst gediegenen Fahrkomfort

8/2019



Im Kurvengeschlängel entteilen Focus und Octavia schnell dem Mégane. Der punktet dafür auf schlechten Straßenbelägen

trisch weit öffnet. Durch die breite Öffnung mit niedriger Bordkante passt das sperrige Zweirad wie bei den anderen Kombis nur ohne Vorderrad in den Laderaum. Das Gepäckrollo lässt sich vorher noch einfach mittels einer Lasche entnehmen und unter dem Ladeboden zwischenlagern.

Sobald alles sicher verstaut ist, kann es losgehen. Im Gegensatz zu seinen Konkurrenten schickt Ford keinen Vier-, sondern einen Dreizylinder mit 150 PS ins Rennen. Untermalt von dezent trommeligem Röhren legt der munter los, spurtet in 9,3 Sekunden genauso flink auf Tempo 100 wie der Renault und muss nur den Skoda mit seinem Doppelkupplungsgetriebe ziehen lassen (8,9 Sekunden). Dabei gefällt das leicht und präzise schaltbare manuelle Sechsganggetriebe mit kurzen Wegen. Dank der unter Teillast unmerklich arbeitenden Zylinderabschaltung verbraucht der Ford mit 7,3 Litern im Testdurchschnitt knapp am wenigsten (siehe Tabelle Seite 64) und kommt als Einziger mit einer Tankfüllung mehr als 700 km weit.

Wie schon der Vorgänger ist der Focus mehr Dynamiker als Komfortkünstler. Dazu passt seine leichtgängige Lenkung mit ihrer exakten Auslegung, die jedoch unter Last leichte Antriebseinflüsse durchlässt. Bei der Vollbremsung aus 100 km/h steht er nach 34,3 Metern als Erster. Auf der Autobahn halten moderne Assistenzsysteme den Focus zuverlässig in der Spurmitte, regeln den Abstand zu anderen Verkehrsteilnehmern feinfühlig und übernehmen Tempolimits von selbst.

Renault: günstiger Gleiter

Derart umfassende Fahrassistenz hält der Mégane nicht parat, er warnt lediglich durch Brummen vor dem Verlassen der Fahrspur. Der Testwagen erscheint als Limited mit 24.890 Euro zunächst recht günstig. Um auf das Ausstattungsniveau der Konkurrenten zu kommen, muss er jedoch mit dem Deluxe-Paket für 1990 Euro aufgewertet werden. Trotzdem wirkt das Interieur im Vergleich zum markanten Äußeren etwas schmucklos.

Moderne Helfer wie der adaptive Tempomat samt Notbremsassistent (790 Euro) sowie ein 360-Grad-Parkassistent (890 Euro) gehen ebenso extra wie der große Navi-Bildschirm. Das nur sieben Zoll kleine R-Link 2 ist bei der Bedienung zwar etwas fummelig, vertraut aber bei der Routenführung auf TomTom-Software, die sinnvolle Hinweise gibt wie „Nach der Tankstelle rechts abbiegen“.

Leider reagiert die Sprachsteuerung wie bei Ford und Skoda nur auf vordefinierte Begriffe.

Wichtiger ist unseren Radlerjungs beim Grandtour ohnehin das Platzangebot. Hier gefällt er mit vielen Ablagen und anständigem Stauvolumen. Obwohl die angegebenen 521 bis 1504 Liter nicht sonderlich üppig klingen, lassen sich dank der umklappbaren Beifahrerlehne bis zu 2,70 Meter lange Gegenstände einladen. Aufpassen muss man beim Einladen jedoch auf die lackierte, dafür sehr niedrige Ladekante. Gut für verschmutzte Radlerkleidung sind die zwei variablen, 50 Liter fassenden Unterbodenfächer.

Den besten Fahrkomfort in diesem Vergleich gibt es serienmäßig. Das Fahrwerk fängt sowohl lange Bodenwellen als auch grobe Schlaglöcher sanft ab. Zum Charakter des Franzosen passt die eher rückmeldungsarme und indirekte Lenkung. Starke ESP-Eingriffe bremsen zudem sportliche Ambitionen. Daran ändern selbst das zügig schaltende Sieben-gang-Doppelkupplungsgetriebe (1900 Euro) und der neue 1,3-Liter-Turbomotor mit 140 PS nichts, der auch in der Mercedes A-Klasse zum Einsatz kommt. ▷



1740 Liter

Stauraum bietet der Octavia Combi maximal, 120 Liter mehr als der Focus Turnier. Aber auch die 1504 Liter des Mégane Grandtour sind im Alltag meist vollkommen ausreichend

VERGLEICHSTEST



Schwarz-rot verzierte und beheizbare Sportsitze kosten nichts extra, das ausgewogene Adaptivfahrwerk samt Fahrmodi schon: 920 Euro



Wegen mäßig ablesbarer Rundinstrumente empfiehlt sich das digitale Cockpit (390 Euro). Fernentriegelung und Ladeboden kosten 225 Euro



SKODA OCTAVIA

Race-Blau Metallic war früher den RS-Modellen vorbehalten. Dank Adaptivfahrwerk fährt er sportlich oder komfortabel

TEST & TECHNIK



**Kia Ceed SW
1.4 T-GDI GT Line**

- Leistung: 140 PS
- Kofferraum: 625-1694 l
- Preis: ab 26 990 Euro

**Seat Leon ST
1.5 TSI FR**

- Leistung: 150 PS
- Kofferraum: 587-1470 l
- Preis: ab 26 150 Euro

**Ford Focus Turnier
1.5 EcoBoost Titanium**

- Leistung: 150 PS
- Kofferraum: 608-1653 l
- Preis: ab 27 800 Euro

Holt Ford den Turnier-Sieg?

Der Ford Focus 1.5 EcoBoost spart sich als Einziger einen Zylinder, bleibt beim Hubraum aber auf Augenhöhe

Sie passen in jeden Alltag: **Kompakte Kombis** verwöhnen mit viel Platz, handlichem

Format und fairen Preisen. Der neue Ford Focus Turnier im ersten Vergleich

DA SEHEN NUR SUV-FANS ROT! Alle anderen sind aber nicht etwa farbenblind. Ganz im Gegenteil. Sie können sogar hinter die leuchtenden Lacke unserer drei Testkandidaten schauen. Und entdecken in den kompakten Kombis die wahren Helden für Familie und Freizeit. Sparsamer, preiswerter und auch handlicher als vergleichbare Hochsitze, fehlt ihnen zum SUV nur etwas Übersicht sowie der bequemere Zugang.

Dafür glänzen unsere Kastenhecks allesamt mit der genau richtigen Mischung aus Vergnügen und Vernunft. Den Spaß garantieren dabei die Turbobenziner mit immerhin um die 150 PS, gekoppelt an Sechsgang-Handschalter und Frontantrieb. Den Verstand bedienen die alltagstauglichen Kofferräume und faire Preise um die 27 000 Euro.

Der ganz frische Ford Focus Turnier 1.5 EcoBoost sieht sich dabei zwei star-

ken Typen von Format gegenüber. Der Kia Ceed SW 1.4 T-GDI hat als Fließheck bereits den Golf geschlagen. Und natürlich will der Koreaner nun auch als Kombi vorn mitmischen.

Beim Seat Leon ST 1.5 TSI handelt es sich ja fast um einen Golf, denn der spanische Freizeit-Matador nutzt selbstverständlich die modulare Baukasten-Technik des Wolfsburger Bestsellers. Wird also ein heißes Tänzchen für den Turnier-Neuling.

DAS BIETEN SIE: DAS PERFEKTE FORMAT FÜR DEN ALLTAG

Platzmangel herrscht in keinem der drei Kombis. Hinten sitzen auch Erwachsene manierlich, vorn bescheinigt das Maßband dem Seat ein paar Zentimeterchen mehr. Viel wichtiger ist aber, dass der Spanier die angenehmste Sitzposition bietet. In Kia und Ford sitzen wir ein Stückchen zu hoch, weniger im Auto und leicht aufgebockt. Außerdem glänzen die Ergonomie-

Polster im Focus (400 Euro für Titanium) zwar mit reichlich Verstellmöglichkeiten bis hin zur verlängerbaren Ober-schenkelaufgabe sowie dem Gütesiegel AGR (Aktion Gesunder Rücken), fühlen sich aber nicht so an. Die Polsterung ist schlichtweg zu schlapp, stützt im Schulterbereich kaum. Gleiches gilt für das Seat-Gestühl, das sogar den Verkaufstitel Sportkomfortsitz trägt. Da möchte man den Basissitz nicht kennenlernen.

Richtig gut aufgehoben fühlen wir uns im Ceed. Seine Sportsitze (1490 Euro im Lederpaket, nur für GT Line) verwöhnen mit festen Polstern und gutem Halt. Das hat Klasse – gilt auch für die 40:20:40 geteilte Lehne (Ford und Seat 60:40), fast 1700 Liter Kofferraum (Ford 1653, Seat nur 1470 l) und das Extrafach fürs Laderraumrollo. Diesen Unterschlupf bieten inzwischen alle, dem Sichtschutz fehlt im Focus aber die seitliche Führung. >>

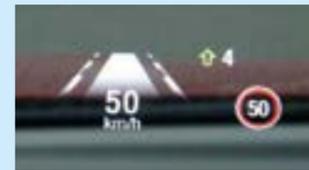
▲ Rot, rot, rot sind alle meine Kombis: Focus, Ceed und Leon (von rechts) mit gleicher Grundfarbe, sonst aber sehr eigenständig

TEST & TECHNIK

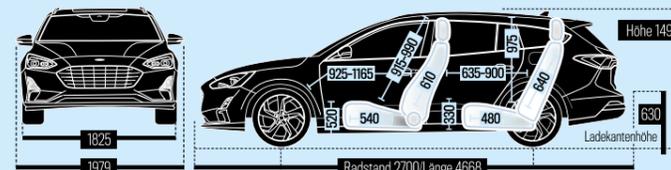
Die im Verhältnis 60:40 geteilte Lehne lässt nach dem Umlappen einen ebenen Ladeboden entstehen, der Kofferraum schluckt sehr anständige 608 bis 1653 Liter



Aufgeräumt: gut nutzbarer Laderaum mit Unterbodenfach fürs Heckrollo (wie Kia und Seat). Ladekante nur 630 Millimeter flach



Geordnet: Monitor weit oben, kein Knopf-Chaos, Klimaregler allerdings zu tief. Head-up-Display einfach, aber farbig



Ford Focus Turnier

>> SO FAHREN SIE: SPRITZIG, NICHT UNBEDINGT FLAUSCHIG
Dem Ford müssen drei Zylinder reichen. Was die Fahrleistungen angeht, kein Problem. Der 1,5-Liter-Turbo legt knapp über Leerlaufdrehzahl ganz aufgeweckt los und lässt bis kurz vorm Begrenzer auch nicht mehr locker. Schön gleichmäßig dreht der Kölner hoch, wird dabei aber lauter und schüttelt sich auch stärker als seine Kollegen mit vier Zylindern.

Seat und Kia bevorzugen Schmeichelsound und vibrationsarmen Lauf. Allerdings wirkt der 1.5er im Leon oben und unten gehemmt als der frei aufspielende 1,4-Liter des Ceed. So lässt der Koreaner seine Mitstreiter trotz zehn PS Leistungsdefizit nicht davonziehen.

Hinten anstellen muss sich der Ceed allerdings beim Federungskomfort. Gerade in der Stadt und über Land poltern die Dämpfer ziemlich unbeholfen durch Schlaglöcher und Frostaufbrüche. Das unwillige Ansprechen verbessert sich erst bei forcierter Fahrt. Dann nerven aber laute Fahrwerksgeräusche sowie die zu leichte und nicht sehr gefühlsechte Lenkung.

Im Ford wirkt die Lenkung dagegen eher übereifrig. In der Mittellage spricht sie sehr direkt an, wirkt dann ein bisschen zappelig. Die Federung arbeitet beruhigend dagegen. Sie zeigt sich im Vergleich am ausgewogensten, nimmt kleine Unebenheiten zwar durchaus wahr, schluckt Fahrbahnfehler insgesamt aber am souveränsten. Erst bei ganz tiefen Kratern und Löchern versetzt sie den Aufbau in nervöse Unruhe.

Im Seat stolpert vor allem die Vorderachse zittrig über miese Pisten, während das Heck bedächtig nachwippt. Immerhin spricht die Lenkung wunderbar ausgewogen an, auf dem Rundkurs wäre der Leon erste Wahl.

DAS KOSTEN SIE: VIEL, ABER AUF GAR KEINEN FALL ZU VIEL

Um die 30 000 Euro verschlingt jeder unserer Kompakt-Kombis im Test-Trim – nicht wenig, aber gut angelegt. Ford verspricht sogar noch 3300 Euro Aktionsrabatt bei teilnehmenden Händlern. Lieber wären uns mehr als zwei Jahre Garantie – sieben wie bei Kia, das wär's. Als Einziger traut Ford sich ein 24-monatiges Wartungsintervall zu, die Koreaner wollen jedes Jahr das Öl checken – beim Diesel war es noch genau andersherum. Auch die Spanier rufen jährlich in die Werkstatt. Da sehen dann alle rot. ☹



Seat Leon ST



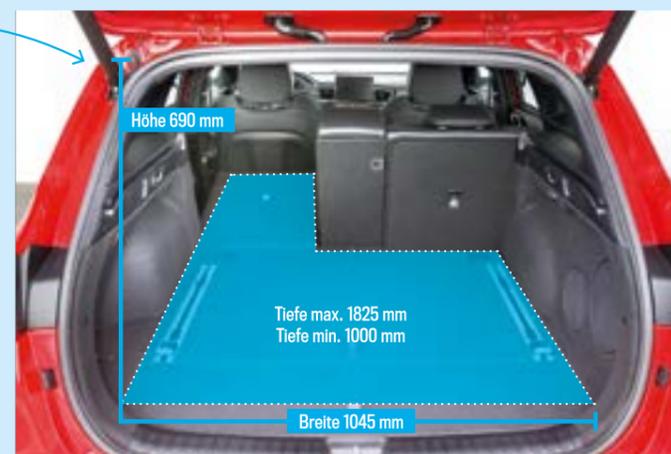
Kia Ceed SW



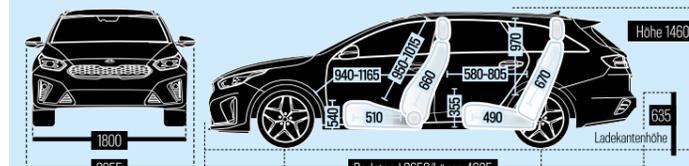
Wohnlicher Arbeitsplatz ohne größere Mängel, Platz hinten gut - Füße passen aber nur schlecht unter den Vordersitz



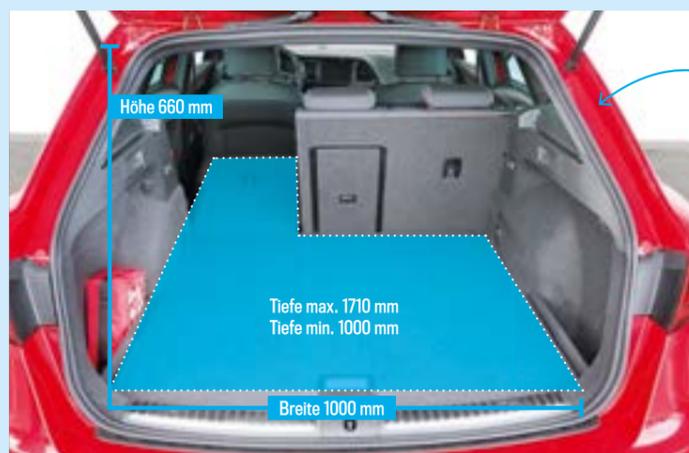
Das Laderaumrollo verschwindet auch beim Kia im Boden, das kleine Heckfenster erschwert die Sicht nach hinten



Als Einziger bietet Kia eine dreigeteilt klappbare Fondlehne. Der Boden bleibt eben. Mit bis zu 1694 Litern schluckt der Ceed das meiste Gepäck



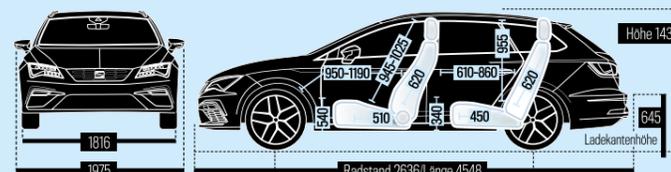
Mit geteilter Lehne, ebenem Boden und niedriger Ladekante glänzt auch der Spanier. Er ist aber etwas kürzer und flacher als seine Kollegen, der Kofferraum deswegen kleiner (587-1470 l)



Der Seat Leon ST startete schon 2013, die Abdeckung fürs Gepäckrollo parkt aber auch er praxistgerecht im Untergeschoss



Cockpit sachlich und ohne Firlefanz, Fernentriegelung für die Fondlehne vom Gepäckraum aus (wie bei Kia und Ford)



TEST & TECHNIK

Fahrzeugdaten

	FORD	KIA	SEAT
Motor Bauart/Zylinder	Dreizylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo	Vierzylinder, Turbo
Einbaulage	vorn quer	vorn quer	vorn quer
Ventile/Nockenwellen	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2	4 pro Zylinder/2
Nockenwellenantrieb	Zahnriemen	Kette	Zahnriemen
Hubraum	1498 cm³	1353 cm³	1498 cm³
kW (PS) bei U/min	110 (150)/6000	103 (140)/6000	110 (150)/5000
Nm bei U/min	240/1600	242/1500	250/1500
Höchstgeschwindigkeit	208 km/h	210 km/h	215 km/h
Getriebe	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell	Sechsgang manuell
Antrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb	Vorderradantrieb
Bremsen vorn/hinten	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben	Scheiben/Scheiben
Testwagenbereifung	215/50 R 17 V	225/45 R 17 V	225/40 R 18 Y
Reifentyp	Continental SportContact 5	Michelin Pilot Sport 4	Bridgestone Potenza S001
Radgröße	7 x 17"	7 x 17"	7,5 x 18"
Abgas CO ₂	143 g/km	141 g/km	137 g/km
Verbrauch*	6,3 l	6,2 l	6,0 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte	52 l/Super	50 l/Super	50 l/Super
Partikelfilter	S	S	S
Kältemittel/Klimaanlage	R1234yf	R1234yf	R1234yf
Vorbeifahrgeräusch	66 dB(A)	72 dB(A)	75 dB(A)
Anhängelast gebremst/ungebremst	1500/700 kg	1410/600 kg	1500/640 kg
Kofferraumvolumen	608-1653 l	625-1694 l	587-1470 l
Länge/Breite/Höhe	4668/1825-1979**/1494 mm	4605/1800-2055**/1460 mm	4548/1816-1975**/1439 mm

*nach WLTP-Norm; **Breite mit Außenspiegeln

Kosten/Garantien

	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Abgasnorm	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp	Euro 6d-Temp
Steuer pro Jahr	126 €	120 €	114 €
Typklassen HPF/VK/TK	15/17/21	16/22/20	13/17/21
Werkstattintervalle	30 000 km/2 Jahre	15 000 km/1 Jahr	30 000 km/1 Jahr
Wartungskosten von/bis	300/450 €	300/450 €	280/460 €
Garantie/Gewährleistung	Garantie	Garantie	Garantie
Technik/km-Begrenzung	2 Jahre/ohne	7 Jahre/150 000 km	2 Jahre/ohne
Garantie gegen Durchrostung	12 Jahre	12 Jahre	12 Jahre
Mobilitätsgarantie	unbegrenzt	2 Jahre	unbegrenzt

Messwerte

AUTO BILD testet mit JET-Kraftstoffen

Beschleunigung 0-50 km/h	3,1 s	3,3 s	3,3 s
Beschleunigung 0-100 km/h	9,1 s	9,0 s	9,5 s
Beschleunigung 0-130/160 km/h	14,6/23,7 s	14,7/24,5 s	14,7/23,6 s
Elastizität 60-100 km/h	7,3/10,0 s (4./5. Gang)	6,8/8,6 s (4./5. Gang)	7,7/9,5 s (4./5. Gang)
Elastizität 80-120 km/h	10,4/13,5 s (5./6. Gang)	9,3/12,1 s (5./6. Gang)	10,1/12,6 s (5./6. Gang)
Leergewicht/Zuladung	1426/524 kg	1367/483 kg	1315/525 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten	57/43 %	56/44 %	57/43 %
Wendekreis links/rechts	11,0/10,9 m	11,0/11,1 m	10,8/10,9 m
Bremsweg aus 100 km/h kalt	35,1 m	35,1 m	35,9 m
Bremsweg aus 100 km/h warm	33,2 m	33,3 m	34,4 m
Innengeräusch bei 50 km/h	58 dB(A)	60 dB(A)	58 dB(A)
Innengeräusch bei 100 km/h	66 dB(A)	66 dB(A)	65 dB(A)
Innengeräusch bei 130 km/h	69 dB(A)	70 dB(A)	69 dB(A)
Testverbrauch - CO ₂	7,2 l - 171 g/km	7,3 l - 173 g/km	7,0 l - 167 g/km
Reichweite	710 km	680 km	710 km

	10,2 l	9,9 l	9,1 l
Sportverbrauch	10,2 l	9,9 l	9,1 l
Testverbrauch	7,2 l	7,3 l	7,0 l
zum Vergleich: Werksangabe	6,3 l (Abweichung: +14%)	6,2 l (Abweichung: +18%)	6,0 l (Abweichung: +17%)
Sparverbrauch	5,7 l	5,8 l	5,8 l

■ 54 km Autobahn, davon 20 Vollgas; ■ Durchschnitt der 155-km-Teststunde von AUTO BILD; ■ 101 km Stadt und Land mit wenig Gas

Preise/Ausstattung

Modell	Ford Focus Turnier 1.5 EcoBoost	Kia Ceed SW 1.4 T-GDI	Seat Leon ST 1.5 TSI ACT
Grundpreis	26 500 €	23 090 €	26 150 €
Testwagenausstattung	Titanium (1300 €)	GT Line (3900 €)	FR (S)
Automatgetriebe	1900 €	2000 €	1830 €
LED-Scheinwerfer	800 €	S	1020 €
Sitzheizung vorn	300 €	S	410 €
Dachregal	S	S	S
Einparkensensoren vorn und hinten	S	1090 €*	535 €
Rückfahrkamera	300 €	S	280 €
Navigationssystem	S	890 €	1155 €
Anhängervorrichtung	670 €	630 €	710 €
Metalllackierung	850 €	590 €	600 €
Testwagenpreis (wird gewertet)	28 700 €**	30 460 €***	29 385 €***

S = Serie; *Paketpreis; **inklusive Ford Ergonomie-Sitze vorn 400 € und 17-Zoll-Bereifung 500 €; ***inklusive Leder-Paket 1490 €, Technologie-Paket 1090 € und Navigations-Paket 890 €; ****inklusive Dynamic-Paket 800 €, Virtual Cockpit 430 €, Navigation plus 1155 € und 18-Zoll-Bereifung 850 €

WERTUNGEN

Karosserie

	Punkte	FORD	KIA	SEAT
Platzangebot vorn	20	15	16	17
Platzangebot hinten	20	15	15	15
Raumgefühl	10	7	6	6
Kofferraum	20	18	18	15
Variabilität	10	4	5	5
Zuladung	10	7	6	7
Anhängelast	5	4	4	4
Übersichtlichkeit	15	10	10	11
Qualitätseindruck	20	16	16	16
Funktionalität	10	8	8	9
Sicherheitsausstattung	10	5	5	5
Karosseriewertung	150	109	109	110

Antrieb

Beschleunigung	15	11	11	11
Elastizität	20	15	16	15
Höchstgeschwindigkeit	5	3	3	4
Laufkultur	15	11	12	12
Drehfreude/Ansprechen	10	6	6	5
Getriebe	20	16	16	17
Testverbrauch	30	21	21	22
Reichweite	10	4	4	4
Antriebswertung	125	87	89	90

Fahrdynamik

Fahrsicherheit	20	18	18	18
Geradauslauf	5	5	5	5
Agilität	20	17	16	16
Lenkung	20	17	16	17
Traktion	5	4	4	4
Wendekreis	10	6	5	6
Bremsen	20	19	19	17
Fahrdynamikwertung	100	86	83	83

Connected Car

Telefon	5	5	5	5
Navigation	10	7	5	3
Onlinefunktionen/Apps	10	8	6	6
Audio	5	5	5	5
Assistenzsysteme	20	17	15	12
Connected-Car-Wertung	50	42	36	31

Umwelt

Außenabmessungen	15	6	7	7
Leergewicht	15	10	11	11
CO ₂ -Ausstoß	20	13	13	13
Effizienzklasse	5	4	4	4
Außengeräusch	5	5	2	1
Umwelttechnik	40	18	18	18
Umweltwertung	100	56	55	54

Komfort

Einstieg	5	4	4	4
Sitzposition	10	8	8	8
Sitze vorn	15	11	13	11
Sitze hinten	10	8	7	8
Bedienbarkeit	10	8	8	8
Federung	30	23	21	22
Innengeräusch	10	7	7	8
Geräuscheindruck	10	6	6	7
Komfortausstattung	15	13	15	8
Klimatisierung	10	6	6	6
Komfortwertung	125	94	95	90
Eigenschaftswertung	650	474	467	458

Kosten

Preis	50	27	24	26
Wiederverkauf*	15	10	11	9
Steuer/Versicherung	10	8	6	8
Wartung	10	8	2	4
Garantien	15	4	14	4
Kostenwertung	100	57	57	51
Gesamtwertung	750	531	524	509

	1.	2.	3.
Platzierung	1.	2.	3.
Preis in Euro	28 700	30 460	29 385
Preis pro Wertungspunkt	54,05	58,13	57,73
Preis-Leistungs-Sieger	1.	3.	2.

*ermittelt von SCHWACKE. Bewerten Sie Ihr Fahrzeug auf www.autobild.de



Geteilte Heckleuchten tragen alle. Seat mit Kennzeichen am Stoßfänger, Seitenfenster bei Ford und Kia schmal zulaufend

PLATZIERUNG

Punkte maximal 750



1. Ford Focus Turnier Stark. Zwar nur drei Zylinder, aber groß und gut vernetzt. **531 Punkte**



2. Kia Ceed SW Viel Platz, Top-Garantie, aber herbe Federung und Wartung jährlich. **524 Punkte**



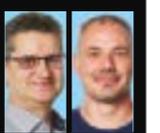
3. Seat Leon ST Immer noch attraktiv. Kofferraum aber zu klein, Vorderachse zittrig. **509 Punkte**

ECO-INDEX

Noten von 1 bis 5**

	SEAT	KIA	FORD
Abgasreinigung	2	2	2
Testverbrauch/CO ₂ -Ausstoß	4	5	5
Verkehrsbelastung	2	2	3
Klimatechnik	4	4	4
Gesamtnote	2,8	3,1	3,3
Platzierung	1.	2.	3.

Glück für Seat, Pech für Ford: Die drei Kombis liegen beim Eco-Index auf gleichem Niveau. Mit 7,0 l/100 km erwischt der Leon aber gerade eben die bessere Verbrauchsnote, der minimal längere Ford bei der Verkehrsbelastung die schlechtere.



FAZIT
GERALD CZAJKA
MIRKO MENKE

Erstaunlich, dass Kombis in der Kompaktklasse nicht viel beliebter sind. Die Burschen können richtig was wegstecken und kosten nicht die Welt, fahren sich ordentlich. Wir empfehlen unseren Familien alle drei Kandidaten. Je nach Geschmack.

**Eco-Index-Bewertungskriterien

ABGASREINIGUNG
Note 1: Euro 6d, E-Autos
Note 2: Euro 6d-Temp
Note 3: SCR + LNT, motormahner SCR, BPF²
Note 4: SCR, Gasantrieb
Note 5: alle anderen
TESTVERBRAUCH/CO₂
Note 1: bis 100 g/km CO₂
Note 2: bis 130 g/km
Note 3: bis 150 g/km
Note 4: bis 170 g/km
Note 5: alle anderen
VERKEHRSBELASTUNG
(Länge x Breite x Gewicht)
Note 1: bis 6
Note 2: bis 12
Note 3: bis 15
Note 4: bis 18
Note 5: alle anderen
KLIMATECHNIK
Note 1: CO₂ (Serie)
Note 2: CO₂ (Aufpreis)
Note 3: R1234yf mit Sicherheitstechnik/E-Auto
Note 4: R1234yf in Saugbenzin oder Turbodiesel
Note 5: alle anderen
¹ LNT: NO_x-Speicherfilter
² BPF: Benzinpartikelfilter

AUTOBILD.DE 14. MÄRZ 2019

Vergleichstest · Kompakt-Kombis

Raum Gewinn

Der neue Ford Focus ist ein ganz großer Wurf und konnte in seinem ersten Vergleichstest die versammelte Kompakt-Elite auf die Plätze verweisen. Gelingt dem Turnier genannten Kombi das gleiche Kunststück?

(Foto: Marcel Schmitt / FOCUS Frank Ratering)

**Benziner
mit
Partikel-
filter**

Es ist derzeit eine Menge los in der Kompaktklasse. Viele neue Modelle haben in jüngerer Zeit den etablierten Platzhirschen das Leben schwer gemacht. Ganz vorn dabei: der neue Ford Focus. Der Kölner hat es sogar geschafft, eine neue Hackordnung festzulegen, indem er in seinem ersten Vergleichstest den jahrelangen Dominator seiner Klasse, den VW Golf, vom Thron stieß. Mit dem Turnier genannten Kombi soll der Focus seine Position an der Spitze des Segments nun festigen. Allerdings führt der Weg in den Kompakt-Olymp auch für den Turnier über harte Wettbewerber, wie natürlich den VW Golf Variant, der zwar am Ende seiner Karriere steht, aber immer noch einige wichtige Argumente, etwa den tollen Fahrkomfort und die umfangreiche Sicherheitsausstattung, auf seiner Seite hat. Mit dem Skoda Octavia Combi steigt ein weiterer extrem erfolgreicher Routinier in den Ring, der mit Platz und sozialverträglichen Preisen glänzt. Abgerundet wird das vielfältige Testfeld vom Hyundai i30 Kombi. Der Koreaner ist seit Juli 2017 auf dem Markt und überzeugt Tester wie Kunden ebenfalls mit einem sehr guten Preis-Leistungs-Verhältnis – beste Voraussetzungen für einen interessanten Wettkampf.

Autos im Test

- FORD Focus Turnier 1.5 EcoBoost** 150 PS, 208 km/h, 7,4 l S/100 km, 26.500 Euro
- HYUNDAI i30 Kombi 1.4 T-GDI** 140 PS, 208 km/h, 7,7 l S/100 km, 23.650 Euro
- SKODA Octavia Combi 1.5 TSI ACT** 150 PS, 215 km/h, 7,1 l S/100 km, 25.680 Euro
- VW Golf Variant 1.5 TSI ACT OPF** 150 PS, 218 km/h, 7,2 l S/100 km, 27.150 Euro

Kraftstoffverbrauch (in l/100 km nach § 2 Nrn. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung): Ford Focus Turnier, 1,5-l-EcoBoost-Benzinmotor, 110 kW (150 PS), 6-Gang-Schaltgetriebe, Euro 6d-TEMP: 7,2 (innerorts), 4,8 (außerorts), 5,7 (kombiniert); CO₂-Emissionen: 129 g/km (kombiniert). CO₂-Effizienzklasse: B.



Adrett eingerichteter Innenraum mit überzeugender Verarbeitung und Bedienung



Der Focus beherrscht den schwierigen Spagat zwischen Sportlichkeit und Komfort

CONNECTIVITY



Der Ford sammelt für seine Multimedia-Ausstattung in diesem Test die meisten Punkte. Der Grund: Neben einer Freisprecheinrichtung ist der Focus 1.5 EcoBoost ab Werk mit Smartphone-Integration und einem Navigationssystem bestückt. Für

300 Euro extra geht der Ford per integrierter SIM-Karte online. Eine induktive Ladefläche für geeignete Smartphones kostet 150 Euro. Digitalradio DAB+ gibt es für 200 Euro.



Das Head-up-Display projiziert Infos auf eine ausfahrbare Scheibe



Das Platzangebot in Reihe zwei ist auch für Großgewachsene mehr als ausreichend

AUTO TESTUNG 1 | 18

Karosserie

Vom Platzangebot und der damit verbundenen Alltagstauglichkeit her sind viele Kompakt-Kombis Mittelklasse-Laster mindestens ebenbürtig – wenn nicht sogar überlegen. Das beweisen auch die hier versammelten Exemplare ausnahmslos. Dennoch gibt es kleinere Unterschiede. So bietet der neue Ford Focus Turnier beispielsweise nicht nur deutlich mehr Platz als sein Vorgänger, sondern auch als der Hyundai i30 Kombi und – zumindest im Fond – sogar als der VW Golf Variant. Lediglich der bekannt gekrümmte Skoda Octavia Combi ist mit seiner extrem üppigen Kniefreiheit in Reihe zwei immer noch eine Klasse für sich.

Relativ ähnlich sind sich die Testkandidaten indes, was das Kofferraumvolumen angeht. Alle vier Kombis schlucken bei fünfsitziger Innenraumkonfiguration etwas mehr als 600 Liter – was für die meisten Alltagssituationen mehr als genug ist. Beim maximalen Laderaumvolumen ist es erneut der Skoda Octavia, der die Nase knapp vorn hat – wenngleich der Ford (1653 Liter), der Hyundai (1650 Liter) und auch der VW (1620 Liter) nicht vor anspruchsvolleren

Transportaufgaben zurückschrecken müssen.

In Sachen Variabilität erarbeiten sich die beiden Volkswagen-Konzernprodukte mit einer umklappbaren Beifahrersitzlehne einen kleinen Vorteil. Beim Golf ist dieses praktische Feature, das den Transport sehr langer Gegenstände ermöglicht, serienmäßig. Skoda verlangt dafür maßvolle 80 Euro. Ansonsten verfügen sämtliche Testteilnehmer über zweiteilig umlegbare Rücksitzlehnen mit Durchreichfunktion. Letztere ist beim Ford aber nur als Bestandteil eines Optionspakets erhältlich, das 250 Euro extra kostet.

Frei Haus hingegen gibt es für den von uns getesteten Focus Turnier 1.5 EcoBoost einige wichtige Assistenzsysteme wie etwa eine autonome Notbremsfunktion mit Fußgängererkennung, Verkehrszeichen-Erfassung mit adaptivem Geschwindigkeitsbegrenzer und eine Spurhaltehilfe. Optional lässt sich der Kölner überdies unter anderem mit intelligentem LED-Scheinwerfern samt Kurvenlicht, einem Ausweichassistenten, einer Falschfahrerwarnung, die vor unbeabsichtigtem Befahren in falscher Fahrtrichtung schützt, oder sogar einem Head-up-Display

bestücken. Außerdem kann der Focus, der innen auch qualitativ und bei der Bedienung im Vergleich zum Vorgänger deutlich hinzugewonnen hat, gegen Aufpreis teilautonom fahren – beispielsweise im Stau.

Vor dieser Armada an Sicherheitstechnologien muss vor allem der Hyundai i30 kapitulieren, der zwar ebenfalls eine automatische Notbremse oder Assistenten zum Spurwechseln und -halten bietet, Dinge wie einen Notrufassistenten oder autonomes Fahren jedoch vermissen lässt.

Fahrkomfort

Was die Federungseigenschaften angeht, so ist der neue Focus Turnier ein typischer Ford. Der Kompaktkombi beherrscht gekonnt den schwierigen Spagat zwischen sportlicher Straffheit und langstreckentauglichem Schluckvermögen. Sein Set-up, das ohne elektronisch geregelte Dämpfer auskommt, spricht auf feine Unebenheiten sensibel an und lässt sich auch von größeren Fahrbahnschäden oder langen Wellen kaum aus der Ruhe bringen.

Mit diesen Tugenden kommt der Focus sehr nahe an den Golf Variant heran, der allerdings mit adap-

tiven Dämpfern für 1045 Euro ausgerüstet ist. Besonders auf Kanten und einseitigen Anregungen wie hervorstehenden Gully-Deckeln wirkt der Wolfsburger noch etwas geschmeidiger als sein Kölner Kontrahent.

Der Hyundai i30 trumpft hingegen mit maximaler Beladung groß auf, verarbeitet nahezu sämtliche Straßenschäden gesittet und verfügt bei schnellerer Fahrt über hohe Reserven. Im unbeladenen Zustand hingegen wirkt gerade die Hinterachse des Koreaners etwas bockig.

Letzteres gilt in noch größerem Maße für den Skoda Octavia, der auch mit der hier getesteten 150-PS-Motorisierung mit einer Verbundlenker-Hinterachse bestückt ist. Gerade auf sehr schlechten Straßen wirkt sie hoffnungslos überfordert und leitet Stöße in die Fahrgastzelle weiter. Darüber hinaus sind die Federungsreserven im beladenen Zustand deutlich früher erschöpft als bei den Wettbewerbern. Eine deutlich bessere Figur gibt der große Tscheche aus Mladá Boleslav auf der Autobahn ab. Dort häufig auftretende kurz und lange Wellen verarbeitet er weitgehend unauffällig.



Eine Stärke des Koreaners ist die einfache Bedienung. Routinierte Verarbeitung



Mit maximaler Beladung hat der i30 den besten Federungskomfort

CONNECTIVITY



Serienmäßig beinhaltet der Hyundai i30 1.4 T-GDI ein MP3-fähiges Radio, eine Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie Anschlussmöglichkeiten für externe Audiogeräte (AUX und USB). Das Navigationssystem liegt bei 1300 Euro und beinhaltet Apple

CarPlay/Android Auto sowie Digitalradio. Wer sein Smartphone ohne lästiges Kabel aufladen möchte, hat mit der induktiven Ladefläche (Digital-Paket, 960 Euro) die Möglichkeit dazu.



Die äußerst bequemen Sitze sind straff gepolstert und stellen viel Seitenhalt bereit



Hinten bietet der Hyundai das knappste Raumangebot

AUTO TESTUNG 1 | 18

FORD FOCUS TURNIER

Den Turnier zeichnet eine breite Laderaumöffnung aus. 608 Liter Standardvolumen



SKODA OCTAVIA COMBI

Mit maximal 1740 Litern fasst der Skoda-Gepäckraum am meisten Transportgut



HYUNDAI I30 KOMBI

Maximal 1650 Liter Laderaumvolumen. Die Zuladung von 480 kg ist aber die geringste im Test



VW GOLF VARIANT

605 bis 1620 Liter Kofferraumvolumen. Eine umklappbare Beifahrersitzlehne ist Serie

WWW.AUTOZEITUNG.DE

WWW.AUTOZEITUNG.DE



Skoda

Hier findet sich jeder schnell zurecht. Der zentrale Bildschirm sitzt aber zu tief



Auf schlechten Straßen keilt die Verbundlenkerhinterachse des Skoda kräftig aus

CONNECTIVITY



Skoda verlangt für die meisten Multimedia-Bestandteile Aufpreis. So kostet eine Freisprecheinrichtung für den Octavia 1.5 TSI saftige 710 Euro. Das einfache Navi liegt bei 1820 Euro, bietet aber schon Smartphone-Anbindung via Apple CarPlay/Android Auto und induktives Laden. Das Multimedia-Topmodell Columbus verfügt zudem über ein DVD-Laufwerk und eine integrierte SIM-Karte für die Nutzung schneller LTE-Internets.

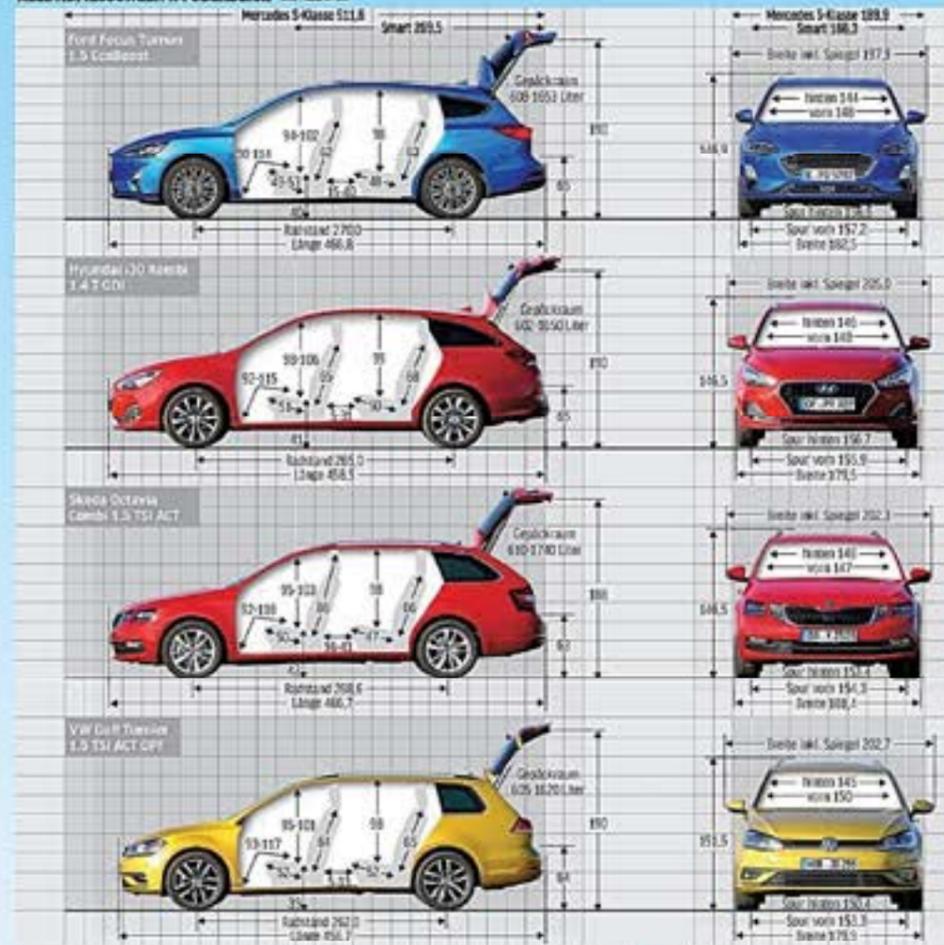
Die Kopfstützen der Sportsitze (340 Euro) lassen sich nicht einstellen. Der Octavia verfügt über vier vorgegebene Fahrprogramme und einen Individualmodus



Die Kopfstützen der Sportsitze (340 Euro) lassen sich nicht einstellen. Der Octavia verfügt über vier vorgegebene Fahrprogramme und einen Individualmodus

www.automotor.de

ALLE ABMESSUNGEN IM ÜBERBLICK



Mit Außenlängen von 4,57 (Golf) bis 4,67 Metern (Ford und Skoda) sind die vier Kompaktklassen größentechnisch vielen Mittelklasse-Kombis ebenbürtig. Entsprechend üppig ist das Raumangebot in allen Kandidaten



www.automotor.de

www.automotor.de

Somit sichert sich am Ende der VW Golf den Kapitelsieg, was aber nicht nur an seiner komfortablen Federung, sondern auch an den bequemen ergoActive-Sitzen liegt. Die 655 Euro teuren Optionssitze sind angenehm straff gepolstert, engen auch breitere Staturen nicht ein und stellen dennoch eine feste Seitenabstützung bereit. Der Fond mit dem größten Verwöhnaroma findet sich hingegen im Skoda Octavia. Hier sitzen auch Großgewachsene sehr entspannt und fressen sich über eine angenehme Konturierung im Rücken.

Motor / Getriebe

Der Focus Turnier 1.5 ist mit der neuesten Ausbaustufe des viel gelobten EcoBoost-Dreizylinder-Turbobenziners ausgerüstet. Das 150 PS starke Triebwerk gefällt mit seiner ausgeprägten Drehfreude, hält sich akustisch vornehm zurück und liefert ansprechende Fahrleistungen. So erreicht der Kölner, der mit 1420 kg Leergewicht das schwerste Fahrzeug in diesem Testfeld ist, Tempo 100 nach glatten neun Sekunden. Allerdings beschleunigen der gleichfalls 150 PS starke Golf und auch der Hyundai i30 mit seinem zehn PS schwächeren Vierzylinder-Turbo in 8,6 beziehungsweise 8,5 Sekunden noch flotter auf Landstraßentempo. Obwohl der Octavia 1.5 TSI über den gleichen Vierzylinder mit 150 PS wie der VW verfügt, benötigt er mit 9,1 s



VW

Übersichtliches Cockpit, aber auch hier gilt: Der große Monitor sitzt zu tief



Mit adaptiven Dämpfern zeigt der VW ausgewogene Federungseigenschaften

CONNECTIVITY



Auch VW rüstet den Golf 1.5 TSI ab Werk nur mit einem vergleichsweise einfachen Radio aus. Eine Freisprecheinrichtung schlägt mit 465 Euro zu Buche. Selbst eine datentaugliche USB-Schnittstelle lässt sich der Hersteller extra bezahlen (205 Euro). Das günstigste Navi liegt bei 1005 Euro. Der Top-Löte vom Typ Discover Pro kostet 2435 Euro. Mit 205 Euro relativ günstig ist die Smartphone-Integration, die VW „App-Connect“ nennt.

Das günstigste Navi liegt bei 1005 Euro. Der Top-Löte vom Typ Discover Pro kostet 2435 Euro. Mit 205 Euro relativ günstig ist die Smartphone-Integration, die VW „App-Connect“ nennt.



Die ergoActive-Sitze (655 Euro) verfügen sogar über eine Massagefunktion. VW konnte den Golf nur mit Doppelkupplungsgetriebe bereitstellen

www.automotor.de

	Ford	HYUNDAI	SKODA	VW
Technik				
	FORD FOCUS TURNIER 1.5 EcoBoost	HYUNDAI i30 KOMBI 1.4 T-GDI	SKODA OCTAVIA COMBI 1.5 TSI ACT	VW GOLF VARIANT 1.5 TSI ACT OFF
Zylinder/Ventile pro Zylinder	3/4, Turbo	4/4, Turbo	4/4, Turbo	4/4, Turbo
Partikelfilter / SCR-Kat	Serie / -	Serie / -	Serie / -	Serie / -
Nockenvertrieb	Zahntrieb	Nette	Zahntrieb	Zahntrieb
Bohrung/Hub	79,0 / 76,4 mm	71,6 / 84,0 mm	74,5 / 85,9 mm	74,5 / 85,9 mm
Hubraum	1499 cm³	1351 cm³	1498 cm³	1498 cm³
Leistung bei	110 kW/150 PS, 6000/min	103 kW/140 PS, 6000/min	110 kW/150 PS, 5000 - 6000/min	110 kW/150 PS, 5000 - 6000/min
Max. Drehmoment bei	240 Nm, 1500/min	242 Nm, 1500/min	250 Nm, 1500 - 3500/min	250 Nm, 1500 - 3500/min
Getriebe / Antrieb	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	6-Gang, manuell / Vorderrad	7-Gang, Doppelkupplung (opt.) / Vorderrad
Fahrwerk	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrlinienachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, ESP	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker, Stabilisator; hinten: Mehrlinienachse, Federn, Dämpfer, Stabilisator, ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Verbundlenkerachse, Federn, rundum adaptive Dämpfer, Stabi, ESC (ESP)	vorn: McPherson-Federbeine, Querlenker; hinten: Mehrlinienachse, Federn, rundum adaptive Dämpfer, Stabi, ESC (ESP)
Wendekreis lt	11,1/11,0 m	11,1/11,3 m	11,2/11,2 m	11,1/11,0 m
Bremsen	vorn innenbelüftete Scheiben; hinten Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn innenbelüftete Scheiben; hinten Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn innenbelüftete Scheiben; hinten Scheiben; ABS, Bremsassistent	vorn innenbelüftete Scheiben; hinten Scheiben; ABS, Bremsassistent
Serienbereifung	rundum 205/50 R 16	rundum 205/55 R 16	rundum 205/55 R 16	rundum 205/55 R 16
Testbereifung	rundum 225/50 R 17 V	rundum 225/45 R 17 W	rundum 225/45 R 17 W	rundum 225/45 R 17 W
Reifenmarke	Continental Sport Contact 5	Michelin Primacy 3	Dunlop Sport Maxx RT	Dunlop Sport Maxx RT
Messwerte				
GEWICHTE				
Leergewicht, Werk/Jestwert	1334/1429 kg	1252/1170 kg	1227/1341 kg	1320/1384 kg
Zul. Gesamtgewicht/Brutto, Zul.	1950/2300 kg	1850/2100 kg	1872/2111 kg	1920/2455 kg
Anhängerlast, abtr./unabtr.	1500/2000 kg	1410/1900 kg	1500/2000 kg	1500/2000 kg
Dachlast/Stützlast	75/90 kg	80/90 kg	75/75 kg	75/90 kg
FAHRLEISTUNGEN				
0-50 km/h	3,0 s	3,0 s	3,4 s	3,4 s
0-100 km/h	9,0 s	8,5 s	9,1 s	8,6 s
0-150 km/h	18,9 s	18,8 s	19,0 s	18,3 s
Höchstgeschwindigkeit ¹	208 km/h	208 km/h	215 km/h	218 km/h
Reifendruck	1, 51,5 min	1, 52,9 min	1, 51,9 min	1, 51,2 min
Stabilitätsprogramm, 18 m	66,1 km/h	66,4 km/h	65,3 km/h	66,1 km/h
BREMSEWEG				
aus 50 / 100 / 150 km/h halt	8,7 / 33,6 / 72,6 m	8,8 / 34,0 / 76,3 m	9,2 / 35,6 / 75,1 m	9,1 / 35,5 / 78,4 m
aus 100 km/h wärm	32,9 m	33,9 m	34,2 m	35,0 m
INNENGERÄUSCHE				
Standgeräusch	42 dB(A)	33 dB(A)	40 dB(A)	36 dB(A)
bei 50 km/h 3. Gang	58 dB(A)	58 dB(A)	58 dB(A)	60 dB(A)
bei 100 / 130 km/h höchst. G.	66 / 71 dB(A)	67 / 69 dB(A)	65 / 68 dB(A)	66 / 70 dB(A)
VERBRÄUCHE				
Test / WLTP (EU)	7,4 / 8,4 (5,6/15) / 100 km	7,7 / 8,6 (5,9/15) / 100 km	7,1 / 7,9 (5,2/15) / 100 km	7,2 / 8,1 (5,2/15) / 100 km
Spartfuchs / Maximal	6,0 / 14,2 (5,1) / 100 km	6,4 / 14,8 (5,1) / 100 km	5,6 / 13,6 (5,1) / 100 km	5,7 / 13,8 (5,1) / 100 km
Öl-kr. Test / WLTP (EU)	1,75 / 8,4 (12,7) g/km	1,82 / 15,8 (13,4) g/km	1,68 / 13,5 (13,8) g/km	1,71 / 13,8 (11,9) g/km
Reichweite / Reichweite	52 / 703 km	50 / 649 km	50 / 704 km	50 / 694 km
Ausstattung / Preise				
Grundpreis	26.500 €	23.650 €	25.680 €	27.150 €
TESTWAGEN-OPTIONEN				
Antrieb	-	-	-	2025 € ¹
Bremsen (Carbon-Keramik)	-	-	-	-
Fahrwerk	-	-	920 € ¹	1045 € ¹
Lenkung	-	-	-	-
Reifen	780 € ¹	400 € ¹	830 € ¹	655 € ¹
Sitze	500 € ¹	-	340 € ¹	655 € ¹
AUFPREIS	1200 €	400 €	2090 €	4380 €
BEWERTETER PREIS	27.700 €	24.050 €	27.770 €	31.530 €
<small>¹ 10-Zahl-Bemessung, 1 Ökonomie-Sitze, 1 aktive Dämpfer, 1 Sportsitze, 1 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, 1 aktive Sitz</small>				
Wartung / Rabatt / Wertverlust (WV)				
Werkstattkosten ¹	470 €	550 €	400 €	494 €
Rabatt ²	25,3 % / 6691 €	22,7 % / 5142 €	19,1 % / 4911 €	12,1 % / 3272 €
WV nach 4 Jahren/20000 km	61,5 % / 16.288 €	61,6 % / 14.568 €	59,0 % / 15.151 €	60,6 % / 16.453 €
<small>¹ Wertungskosten pro Jahr (einschl. gesetzlicher Mindesthöhe ohne Steuer, ermittelt durch den ADAC), ² Quelle: www.mercedes.de, ³ Wertung / Wertverlust / Wertverlustkosten</small>				
Versicherung / Steuern pro Jahr				
HP / VK / TK, Typklassen	15 / 17 / 21	16 / 20 / 23	15 / 17 / 17	13 / 19 / 16
HP / VK / TK, Kosten	438 / 515 / 141 €	467 / 691 / 176 €	438 / 515 / 91 €	379 / 625 / 82 €
Abgasnorm / Steuer	Euro 6d-Temp / k.A.	Euro 6d-Temp / 150 €	Euro 6d-Temp / 110 €	Euro 6d-Temp / 115 €

kunden eine halbe Sekunde länger für das Erreichen der 100-km/h-Marke. Allerdings tritt der Golf hier als Einziger mit einem automatisierten Doppelkupplungsgetriebe an, während die Rivalen von Hand geschaltet werden. In Sachen Effizienz ist der 1.5 TSI ebenfalls das Maß aller Dinge in diesem Quartett, wie der Testverbrauch von 7,1 Litern für den Skoda und 7,2 Litern für den VW beweist. Allerdings sind der Ford und der Hyundai mit 7,4 und 7,7 Litern pro 100 km nicht viel durstiger.

Fahrdynamik
Subjektiv bereitet der hochgradig agile Ford Focus mit seiner überaus direkten Lenkung und den bissig ansprechenden Bremsen den meisten Fahrspaß, zumal die



Der Skoda bringt gerade einmal 1341 Kilogramm auf die Waage

sportliche Grundabstimmung ein gezieltes, völlig unkritisches Mitschlenken der Hinterachse erlaubt. Zur hochentwickelten Fahrsicherheit passen auch die hervorragenden Bremsen, die nicht nur top dosierbar sind, sondern mit 33,6 Metern im kalten und 32,9 Metern im warmen Zustand die kürzesten Bremswege aus Tempo 100 liefern. Allerdings gibt das prinzipiell dezente ESP des Focus die Gasannahme erst verzögert wieder frei. So verliert er beim Herausbeschleunigen aus engen Kehren oder Wechselkurven Zeit. Und so markiert der Ford weder im Slalom noch auf dem Handlingparcours den Bestwert. Auf dem Rundkurs gibt der neutral liegende VW Golf den Ton an, der präzise und agil einlenkt und weitgehend unbehelligt von seinem elektronischen Rettungsanker hohe Kurvengeschwindigkeiten erreicht. Tendenziell fühlt sich der Skoda Octavia ähnlich agil an

wie sein technisch enger Verwandter und weist durch sein neutrales Eigenlenkverhalten eine ebenso hoch entwickelte Fahrsicherheit auf. Dennoch erreicht der Tscheche hier nach dem VW Golf und dem Ford Focus nur die drittschnellste Zeit.

Die rote Laterne geht auf der Handlingstrecke an den Hyundai i30 Kombi. Der etwas schwächere Motor und die im Vergleich zu den drei anderen Wettstreitern schlechtere Traktion vereiteln trotz der grundsätzlich ausgeprägten Agilität ein besseres Abschneiden. Immerhin beweist der Koreaner im Slalom-Parcours, den er als Schnellster durchheilt, sein hohes fahrdynamisches Potenzial. Und auch die zweitkürzesten Bremswege verdienen Lob.

Umwelt / Kosten

Mit einem Grundpreis von 26.500 Euro ist der Focus Turnier nur 650 Euro günstiger als der Golf Variant – jedoch bei deutlich umfangreicherer Serienausstattung. Speziell hinsichtlich der Connectivity ist Ford überaus großzügig (siehe Infokästen). Unter Berücksichtigung der testrelevanten Extras entpuppt sich der Golf abermals als der kostspieligste Wettbewerber. Dahinter folgt der Skoda Octavia, der aber schon 3760 Euro günstiger als der Konzernbruder ist. Weitere 70 Euro weniger kostet der Focus mit der testrelevanten Ausstattung. Dadurch erreicht er den zweiten Platz in der Kosten-Disziplin. Der Kapitelsieg geht erwartbar an den Hyundai i30, der mit 24.050 Euro den geringsten bewerteten Preis hat und auch noch die umfangreichsten Garantieleistungen mitbringt.

AUTO TEST Verbräuche

Den bepunkteten Test-Verbrauch pro 100 km ermitteln wir auf einer standardisierten, 108 Kilometer langen Route (Stadt, Land, Autobahn). Die EU-, Spartfuchs- und Maximalverbräuche dienen lediglich als Orientierung und werden im Vergleichstest nicht bewertet.

	Ford	HYUNDAI	SKODA	VW
EU-Verbrauch	5,6	5,9	5,2	5,2
Spartfuchs	6,0	6,4	5,6	5,7
Maximal	14,2	14,8	13,6	13,8
Testverbrauch	7,4 1 S	7,7 1 S	7,1 1 S	7,2 1 S

FAZIT Marcel Kühler



Der neue Ford Focus Turnier 1.5 EcoBoost auf Rang eins bestätigt, dass die Kölner in der Kompaktklasse derzeit eines der besten Fahrzeuge am Start haben. Der Turnier bietet viel Platz und eine äußerst umfangreiche (Sicherheits-)Ausstattung. Auch sportliche Fahrer kommen dank der hohen Agilität auf ihre Kosten.

Die übrigen Wettbewerber trennen indes nur wenige Zähler voneinander. Platz zwei geht an den in Ehren ergrauten Skoda Octavia Combi 1.5 TSI, dessen Raumangebot im Fond und maximales Laderaumvolumen immer noch Maßstäbe setzen.

In der Eigenschaftswertung noch vor dem Skoda Octavia liegend, erreicht der VW Golf Variant 1.5 TSI Gesamtrang drei. Der hohe Preis wird dem Wolfsburger am Ende aber zum Verhängnis.

Platz vier geht an den Hyundai i30 Kombi 1.4 T-GDI. Angesichts des geringen Rückstands von nur sieben Zählern auf den Golf ist aber auch er alles andere als ein Verlierer.

Gesamtbewertung

KAROSSERIE	Ford	HYUNDAI	SKODA	VW
Raumangebot vorn	100 ¹	71	69	72
Raumangebot hinten	100	62	59	68
Übersichtlichkeit	70	35	37	40
Bedienung/Funktion	100	87	86	87
Kofferraumvolumen	100	65	64	64
Verstellbar	100	35	36	38
Zuladung/Anhängel	50/30	38	33	38
Sicherheitsausstatt.	150	77	61	70
Qualität/Verarbeitung	100/100	149	149	151
KAPITELWERTUNG	1000	620	594	630

FAHRKOMFORT

Sitzkomfort vorn	150	132	134	133
Sitzkomfort hinten	100	67	69	74
Ergonomie	150	129	129	129
Innengeräusche	50	31	35	37
Geräuschdruck	100	66	65	66
Klimatisierung	50	34	35	34
Federung leer	200	136	134	131
Federung beladen	200	130	134	127
KAPITELWERTUNG	1000	727	735	731

MOTOR / GETRIEBE

Beschleunigung	150	105	109	104
Elastizität	100	-	-	-
Höchstgeschwindigkeit	150	59	59	64
Getriebeausstattung	100	84	82	85
Kraftentfaltung	50	39	35	38
Laufkultur	100	68	69	70
Verbrauch	125	241	235	247
Reichweite	25	13	11	13
KAPITELWERTUNG	1000	609	600	622

FAHRDYNAMIK

Handling	150	69	64	68
Stabilität	100	71	72	67
Lenkung	100	86	80	81
Geräuschlauf	50	38	39	40
Dosierbarkeit der Bremse	30	20	18	19
Bremsewärmegrad	150	114	110	94
Bremsewärmegrad	150	121	111	108
Traktion	100	41	35	38
Fahrsicherheit	150	137	132	135
Wendekreis	20	13	12	13
KAPITELWERTUNG	1000	710	673	662

EIGENSCHAFTSWERTUNG	4000	2666	2602	2645	2660
---------------------	------	------	------	------	------

KOSTEN / UMWELT

Bewerteter Preis ²	675	214	239	213
Wertverlust ³	50	21	23	22
Ausstattung	25	21	21	21
Multimedia	50	33	24	25
Garantie/Gewährleist.	50	27	35	28
Werkstattkosten ⁴	20	15	15	15
Steuer ⁵	10	-	-	-
Versicherung	40	36	34	35
Kraftstoff	55	38	38	39
Emissionen ⁶	25	-	-	-
KAPITELWERTUNG	1000	405	429	398

GESAMTWERTUNG	5000	3071	3031	3043	3038
---------------	------	------	------	------	------

PLATZIERUNG	1	4	2	3
-------------	---	---	---	---

¹ maximal erreichbare Punktzahl, ² inkl. Testwagen-Optionen, ³ ermittelt durch die ADAC vier Jahre Halbfahrt, Jahreslaufleistung 20.000 km, ⁴ ermittelt durch den ADAC, ⁵ keine Wertung, da zum Redaktionsschluss für den Ford noch keine CO₂-Werte nach WLTP-Kenn verfügbar waren

Der neue Ford Focus Active Turnier

Endlich draußen.



Fühlt sich gut an: Aktiv sein, den Moment genießen und immer das passende Auto fahren – den neuen Ford Focus Active mit fünf individuell wählbaren Fahrmodi und moderner SUV-Optik. Viel Spaß da draußen.



Eine Idee weiter



Eine Idee weiter