

**Ford
und Opel
mit
Partikel-
filter**



Neuordnung

[TEXT Martin Urbanke, Carsten van Zanten FOTOS Aleksander Perkovic, Wim Woeber]

Ford will mit der vierten, komplett neuen Generation des Focus die bestehende Rangfolge der Kompaktklasse aufmischen - und liefert starke Argumente



Der neue Ford Focus verbindet Fahrspaß und Fahrsicherheit auf sehr hohem Niveau



Vorsicht bissig: Die kraftvolle Bremsanlage des Focus überzeugt auf Anhieb

Die neue, vierte Generation des Ford Focus „stellt den Mensch in den Mittelpunkt“, so verkünden es die Markenverantwortlichen. Mit markantem Design, vergrößertem Raumangebot und modernen Sicherheitssystemen soll der Focus die Kräfteverhältnisse in der hart umkämpften Kompaktklasse neu ordnen. Ob der Kölner das Zeug dazu hat, klärt ein erster Vergleich gegen seine zwei wichtigsten Wettbewerber: den Opel Astra und den VW Golf.

Bei der Entwicklung des neuen Focus durften Designer und Techniker mit dem sprichwörtlichen weißen Blatt Papier beginnen. Auf Basis der neuen modularen C2-Plattform entwickelten sie die vierte Modellgeneration von Grunde auf neu. Gegenüber dem Vorgänger baut die fünftürige Steilheck-Variante (die Modellfamilie umfasst zudem den Turnier genannten Kombi, den Active mit Offroad-Optik sowie für ausgewählte Märkte eine viertürige Stufenheck-Limousine) 15 Millimeter niedriger, legte dafür aber in der Länge um fast zwei beim Radstand um 2,7 Zentimeter zu.

Dies kommt vor allem den Fondpassagieren zugute, die sich über üppige Beinfreiheit freuen dürfen. In der Summe bietet der Focus hinten nicht nur deutlich mehr Raum als der enger geschnittene Astra, sondern auch spürbar mehr als der bekannt geräumige Golf. Beim Sitzkomfort erreicht der

Ford mit seiner sehr weich gepolsterten und weitgehend konturlosen Rückbank dagegen nicht annähernd das Niveau der beiden Rivalen. Auch die serienmäßigen Vordersitze können die von ihrer sportlichen Optik geweckten Erwartungen nicht erfüllen.

Dafür fehlt es ihnen vor allem an seitlicher Abstützung des Oberkörpers. Besser fühlt sich bei einer ersten Sitzprobe der neue optionale Ergonomiesitz an. Über einen solchen verfügt auch der Opel Astra, der damit einen ähnlich hohen Sitzkomfort bietet wie unser Test-Golf mit seinen sehr guten, großzügig dimensionierten (optionalen) Sportsitzen. Positiv fällt im Focus die gelungene Geräuschdämmung auf, an seinen Akustikkomfort reichen die Kontrahenten nicht heran.

Focus erstmals optional mit adaptiven Dämpfern

Trotz der recht straffen Abstimmung des Sportfahrwerks der von uns gefahrenen Ausstattung ST-Line absorbiert der neue Focus Fahrbahnebenheiten recht manierlich. Zwar bleiben die Insassen selten im Zweifel über den Straßenzustand, doch beruhigt sich der Aufbau nach einzelnen Impulsen schnell wieder. Das gefällt deutlich besser als der insgesamt etwas lasch gedämpfte Astra und kommt fast an den Federungskomfort des Golf heran. Nur der VW verfügt über eine Mehrfachlenkerachse hinten. Opel und

Ford verbauen eine Verbundlenkerhinterachse. Ab 150 PS nutzt auch der Focus eine Mehrfachlenkerachse, die es neuerdings auch mit adaptiven Dämpfern gibt. Der Turnier und das Active-Modell haben in allen Versionen einzeln aufgehängte Hinterräder.

Die Cockpit-Architektur übernimmt der neue Focus im Grundsatz vom kleineren Fiesta, der im vergangenen Jahr vorgestellt wurde. Im Vergleich zur Vorgängergeneration macht der Kölner Kompakte damit in puncto Bedienbarkeit einen großen Sprung nach vorn. Mit der logischen Touchführung und dem zentralen Touchscreen mit hochauflösender Grafik steht der Ford dem Klassenprimus Golf kaum noch nach. Einen leichten Kritikpunkt muss sich der ergonomisch durchdachte Innenraum des Ford aber gefallen lassen: Der Fahrer fühlt sich durch die vergleichsweise hohe Sitzposition nicht so gut ins Fahrzeug integriert wie im Astra oder Golf.

Glänzte bereits der Vorgänger mit einem umfangreichen Angebot an Sicherheitssystemen und -technologien, so setzt die in ihrer Crash-Struktur um 40 Prozent verbesserte vierte Focus-Generation noch einen drauf. Unter der Bezeichnung „Ford Co-Pilot360“ schnüren die Kölner ein Paket an Assistenzsystemen, das es in dieser Fülle bislang für noch kein europäisches Modell der Marke gab – und dessen Ausmaß weder vom VW und schon gar nicht vom Opel erreicht wird.

Zu den Highlights zählt unter anderem, dass der serienmäßige Pre-Collision-Assistent neben Fußgängern auch Fahrradfahrer erkennen kann. Die intelligenten LED-Scheinwerfer sind an die Verkehrsschilderkennung gekoppelt und können so bereits bei der Anfahrt auf Kreuzungen oder Kreisverkehre das Leuchtbild weiten. Wie der Golf verfügt der Focus jetzt ab Werk über eine Multi-Kollisionsbremse und lässt sich zudem optional mit einem Ausweichassistenten aufrüsten. Ebenfalls neu ist das optionale Head-up-Display, das in diesem

Vergleich ein Alleinstellungsmerkmal ist.

Gelungenes Downsizing: munterer Dreizylinder

Ford setzt auf Vierzylinder-Diesel (90 bis 150 PS) und Dreizylinder-Benziner (85 bis 182 PS) mit 1,0 sowie 1,5 Liter Hubraum. Ein guter Kompromiss aus Kraft und Kosten ist die stärkste Variante des 1.0 EcoBoost mit 125 PS. Der mehrfach prämierte Motor verfügt über einen neu konstruierten Zylinderkopf samt Zylinderabschaltung. Im Teillastbetrieb bis 4200 Umdrehungen wird der Drei- zum Zweizylinder, was völlig unmerklich geschieht.

Schon knapp über der Leerlaufdrehzahl nimmt der 1.0 EcoBoost willig Gas an und marschiert munter drauflos. Sein maximales Drehmoment erreicht er bereits ab 1400 Touren. Dank Gegengewichten und Hydrolagern legt er zudem über das gesamte Drehzahlband eine verblüffende Laufruhe an den Tag. Die Fahrleistungen erweisen sich im Alltag als vollkommen ausreichend – aber Opel und VW sind fixer.

Die beiden Rivalen setzen auf Vierzylinder-Turbos, wobei der Golf bei Bedarf ebenfalls auf zwei aktive Zylinder umschaltet. Den kultivierten 1.5 TSI plagt zwar eine >



Kaum Ablagemöglichkeiten, etwas zu weit hinten platzierter Schalthebel



Die Ergonomiesitze (390 Euro) bieten hohen Langstreckenkomfort

Komplett ebene Ladefläche, dreigeteilte Rückbank gegen 240 Euro Aufpreis



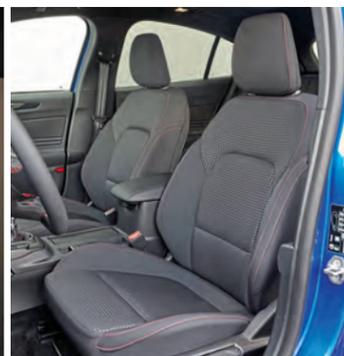
Start-Stopp-System: Der Neustart des Motors erfolgt erst nach Lösen der Bremse



Das wertig gestaltete Focus-Cockpit ragt 10 cm weniger weit in den Innenraum



Mit seinen umfangreichen Assistenzsystemen trumpft der Ford auf



Die serienmäßigen Sportsitze bieten weniger Halt, als man erwartet



Ab sofort liegen Turbolader und Partikelfilter auf der Rückseite des Dreizylinders



Der Opel Astra hat zwar den kleinsten Kofferraum und die höchste Ladekante, aber die variabelste Aufteilung

Sicher ums Eck: Nur der VW verfügt über eine Mehrfachlenker an der Hinterachse



Große Ablagen, sehr übersichtlich, virtuelles Kombiinstrument (665 Euro)



Drei Fahrmodi sind Standard – wie im Focus. Zusätzlich: individuelles Set-up



Bequeme Sportsitze (Option) sorgen im Golf für eine perfekte Sitzposition

Stimmigste Kombination aus Platz und Komfort im Golf-Fond



seiner Klasse zu setzen. Die steife Karosserie erlaubt ein gestochenes scharfes und spontanes Einlenkverhalten, das von einer erfreulich gefühlvollen Servolenkung unterstützt wird. Lastwechsel quitiert der Kölner mit agilem Eindrehen der Hinterachse, ohne dass dabei Unsicherheit aufkäme. Vielmehr wuselt der Focus wendig über verwinkelte Landstraßen und verspricht jede Menge Elan. Selbst am Limit setzt er noch Lenkimpulse um, und das ESP regelt ausgesprochen feinfühlig. Auch wenn ein Kompakter mit 125 PS kein Sportwagen sein will – hier ergänzen sich Sicherheit und Fahrspaß optimal. Zumal die Bremsen sehr kräftig zupacken und ein Extralob verdienen.

Da muss sich selbst der sehr gut ausbalancierte VW Golf hinten anstellen. Er gefällt ebenfalls mit sicheren und verlässlichen Eigenschaften, fährt sich aber weniger dynamisch. Der Geradeauslauf bleibt dafür unerreicht stoisch.

Anfahrtschwäche, doch darüber tritt auch er brav an und dreht folgsam hoch. Temperamentvoll fühlt sich das jedoch nicht an, obwohl der VW nominell fünf PS mehr leistet als der Ford und – ebenfalls ab 1400 Umdrehungen – 30 Nm mehr anbietet. Dennoch: Beim Sprint nimmt der Golf dem Focus laut Werk 0,9 s ab und erzielt die höchste Spitze (210 km/h).

Der 1.4 DI-Turbo des Astra leistet 125 PS und stemmt sogar bis zu 230 Nm. Er zeigt jedoch eine ungleichmäßige Leistungsentfaltung und wirkt bei hohen Drehzahlen angestrengt. Zudem offenbart er einen raueren Motorlauf, und die Start-Stopp-Automatik reagiert recht zögerlich. Das würde man dem Opel glatt nachsehen, wenn er dafür besonders sparsam liefe, doch schon die EU-Werte liegen höher als bei Golf und Focus.

Laut Bordcomputer genehmigt sich der Opel im Schnitt sechs Liter. Ein guter Wert, doch der VW begnügt sich bei gleichen Bedingungen mit 5,5 Liter und dem Ford reichen in der Praxis 5,7. Focus und Astra haben im Übrigen schon einen Partikelfilter an Bord und erfüllen die Grenzwerte der Euro-6d-Temp, der Golf (aktuell Euro 6c) wird demnächst umgestellt.

Ford Focus – der Maßstab in Sachen Fahrdynamik

Wie schon in der ersten Generation gelingt es dem neuen Ford Focus mit seinem sportlich-agilen Fahrverhalten, klare Akzente in

Zum Umfang der ST-Line des Focus gehört eine Tieferlegung um moderate zehn Millimeter

Der Opel Astra macht zwar nichts falsch, kann die Kontrahenten aber weder bei der Agilität noch bei der Fahrsicherheit überflügeln. Dafür sticht der Hesse mit sehr fair kalkulierten Preisen hervor: Der 125 starke Benziner ist für 19.775 Euro (Business) zu haben. VW markiert das obere Ende der Skala: Den Golf 1.5 TSI BlueMotion Technology gibt es erst ab der Comfortline-Ausstattung für 24.950 Euro (viertürig). Den Focus 1.0 EcoBoost mit 125 PS offeriert Ford ab 21.700 Euro (Trend). Im ST-Line-Trim werden 25.200 Euro fällig.

Opel Astra 1.4 Direct Injection Turbo

4-Zylinder, 4-Ventiler, Turbo, 1399 cm³, 92 kW/125 PS bei 4000 – 5600 /min, 230 Nm bei 2000 – 3500 /min, 6-Gang, manuell; L/B/H: 4370/1871 (2042)*/1485 mm, Radstand: 2662 mm, Leergew.: 1275 kg, Kofferraum: 370 – 1210 l, 0 – 100 km/h in 9,5 s, 205 km/h, 5,4 l S/100 km, 125 g CO₂/km, ab 19.775 €

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln

Ford Focus 1.0 EcoBoost

3-Zyl., 4-Vent., Turbo, Zylinderabschaltung, 998 cm³, 92 kW/125 PS bei 6000 /min, 170 Nm bei 1400 – 4500 /min, 6-Gang, manuell; L/B/H: 4387/1825 (1979)*/1452 mm, Radstand: 2700 mm, Leergew.: 1247 kg, Kofferraum: 375 – 1320 l, 0 – 100 km/h in 10,0 s, 200 km/h, 4,8 l S/100 km, 108 g CO₂/km, ab 21.700 €

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln

VW Golf 1.5 TSI ACT BlueMotion

4-Zyl., 4-Vent., Turbo, Zylinderabschaltung, 1498 cm³, 96 kW/130 PS bei 5000 – 6000 /min, 200 Nm bei 1400 – 4000 /min, 6-Gang, manuell; L/B/H: 4258/1790 (2030)*/1492 mm, Radst.: 2620 mm, Leergew.: 1205 kg, Koffer.: 380 – 1270 l, 0 – 100 km/h in 9,1 s, 210 km/h, 4,9 l S/100 km, 113 g CO₂/km, ab 24.950 € (viertürig)

Alle Daten Werksangaben; *Breite mit Außenspiegeln



Der recht große Dachspoiler des Ford Focus dient einer optimierten Aerodynamik (c_w: 0,273)



FAZIT

Martin Urbanke

Selten hat uns ein Auto beim ersten Auftritt so überzeugt wie der neue **Ford Focus 1.0 EcoBoost**. Das komplett neu konstruierte Modell überzeugt bereits in der Vorserie mit sauberem

Finish und einer ebenso soliden wie geräumigen Karosserie. Das Fahrwerk ist straff, aber nicht unkomfortabel abgestimmt und setzt dynamisch neue Maßstäbe in der Kompaktklasse – genau

wie die bissigen Bremsen. Weitere Vorzüge: der quirlige, kultivierte Dreizylinder und die umfangreichen Assistenzsysteme.

Im direkten Vergleich gerät deshalb der bisherige Klassenprimus **VW Golf 1.5 TSI BlueMotion** ernsthaft unter Druck. Seine Qualitätsanmutung ist besser, Fahrkomfort und Verbrauch ebenfalls, doch der Kölner Herausforderer kommt ihm sehr, sehr nahe und kostet weniger. Preiswertestes Auto im Vergleich bleibt der **Opel Astra 1.4 DI-Turbo**, der in dieser Konstellation nur Dritter wird. Er zeigt zwar keine echte Schwäche, setzt aber auch keine Glanzpunkte. Das reicht nicht, um gegen den Golf und den neuen Focus zu bestehen.



Der neue Ford Focus setzt sich im ersten Kräftemessen vor die etablierte Konkurrenz von VW und Opel