Dauertest / 100 000 Kilometer

Schöne Aussichten: K-AB 2018 schaffte die 100 000 Kilometer locker und souverän

Ford Focus 1.0 EcoBoost Titanium

Mit drei Pötten zur 1

Ein Dreizylinder mit 125 PS, nur einem Liter Hubraum – und das in einem gestandenen Kompakten. Kann das wirklich gut gehen? Über 100 000 Kilometer? Ja, es kann, und wie! Der kleine Motor schlägt sich über die große Distanz super. Und nicht nur er

EINTAUSEND KUBIK habe ich zuletzt im Panda erlebt. Jetzt kommt der Focus damit, und dann auch noch mit nur drei Zylindern. Das soll halten?“ Tester Jan Horn brachte die ganze Skepsis auf den Punkt. Gleich zu Beginn, am 5. April 2013, als der Focus 1.0 EcoBoost Titanium in die AUTO BILD-Tiefgarage einzog, schrieb er das ins Fahrtenbuch.

Dass der hochmoderne EcoBoost-Motor mit Benzindirekteinspritzung, Turbo und variablen Nockenwellen jede Menge Spaß macht, war bekannt. Blieb die entscheidende Frage, ob er tatsächlich über 100 000 Kilometer durchhalten würde, Probleme mit Downsize-Triebwerken gibt es schließlich durchaus.

Von Anfang an erfreute sich der Dreizylinder jedenfalls großer Beliebtheit. „Schöner Durchzug vom Stand weg, typisches Dreizylinderknurren, geht sauber hoch“, notierte Martin Puthz. „Kaum zu glauben, dass dieser Motor nur einen Liter Hubraum hat. Leistungsentfaltung und Laufruhe sind für einen Dreizylinder sensationell, auch für die Autobahn reichen die Fahrleistungen völlig“, fand Frank B. Meyer, „allerdings geht der Verbrauch dann auf acht Liter hoch.“

Na ja, im Gesamt-Durchschnitt über 100 000 Kilometer kam der Focus tatsächlich auf einen Verbrauch von 8,2 Litern. Wirklich ein bisschen viel, aber da ist mehr als eine Vollgas-Etappe mit drin. Denn auf unserer Normrunde schluckte der Focus zu Beginn 6,5, am Ende 7,1 Liter, ohne besondere Mühe schafft man sogar Verbräuche mit einer Fünf vor dem Komma.

Und, das vorweg, der Motor behielt Spannkraft und Temperament bis zum letzten Tag, wie eine Notiz vom Kilometerstand 96 158 zeigt. Manfred Klangwald stellte da fest: „Super-Zustand, fährt einwandfrei, der Dreizylinder ist immer noch fröhlich und druckvoll bei der Arbeit.“

Alles bestens also? Nicht ganz: Bei 22 105 Kilometern fiel der Motor >>

SCHNELLER CHECK

Kaufen oder nicht kaufen?

Als betont fahraktives, agiles Auto ist der Ford Focus grundsätzlich eine Empfehlung in der Kompaktklasse. Und mit dem Facelift hat Ford auch die fummelige Bedienung entsorgt. Der kleine Dreizylinder wiederum ist ein feiner Motor mit Temperament und Drehfreude. Klingt gut, fährt gut.

FOTOS: R. RÄTZKE (4)

Keine Sorge, mit dem kleinen Dreizylinder ist der Focus erstaunlich flott unterwegs: 0-100 km/h schafft er in elf Sekunden

ZEITLEISTE

Sehr positiv
positiv
negativ
Sehr negativ

APRIL 13

Kilometer 1872: Viel Lob für die schnelle Heizung und die kuschelige Sitzheizung

MAI 13

Kilometer 12 390: Im Straßengewirr von Padua verliert das Navi die Orientierung

JULI 13

Kilometer 22 105: Motor fällt mehrfach ins Notlaufprogramm. Software-Update hilft

AUG. 13

Kilometer 31 321: 20 000-km-Service nachgeholt. Der Benziner zeigt kein Intervall an

JAN. 14

Kilometer 52 111: Halbzeit. Und der Dreizylinder überzeugt wie am ersten Tag

FEB. 14

Kilometer 63 046: Tankstutzen defekt. Zudem vordere Bremsbeläge ersetzt: 175,48 €

MAI 14

Kilometer 78 012: Diesmal sind die hinteren Bremsbeläge fällig: 164,80 €

AUG. 14

Kilometer 87 438: Nach knapp 5000 Kilometern in Skandinavien Verbrauch 6,5 l

OKT. 14

DEZ. 14

Kilometer 97 740: Der Focus lässt nicht nach. Lenkung, Fahrwerk, Motor wirken fit

DIESER FOCUS ÜBERZEUGT NICHT NUR DURCH LEISTUNG

DEKRA-Ingenieur Günther Schiele mit Endoskop auf Rostsuche in den Hohlräumen. Fündig wurde er dort nicht

1. *AUSSER BETRIEB.* Hier liegt das Entertainment- und Navi-System mit den vielen, vielen Knöpfen. Dieses eigenwillige Bedienungskonstrukt wollen wir eigentlich nie mehr wiedersehen.

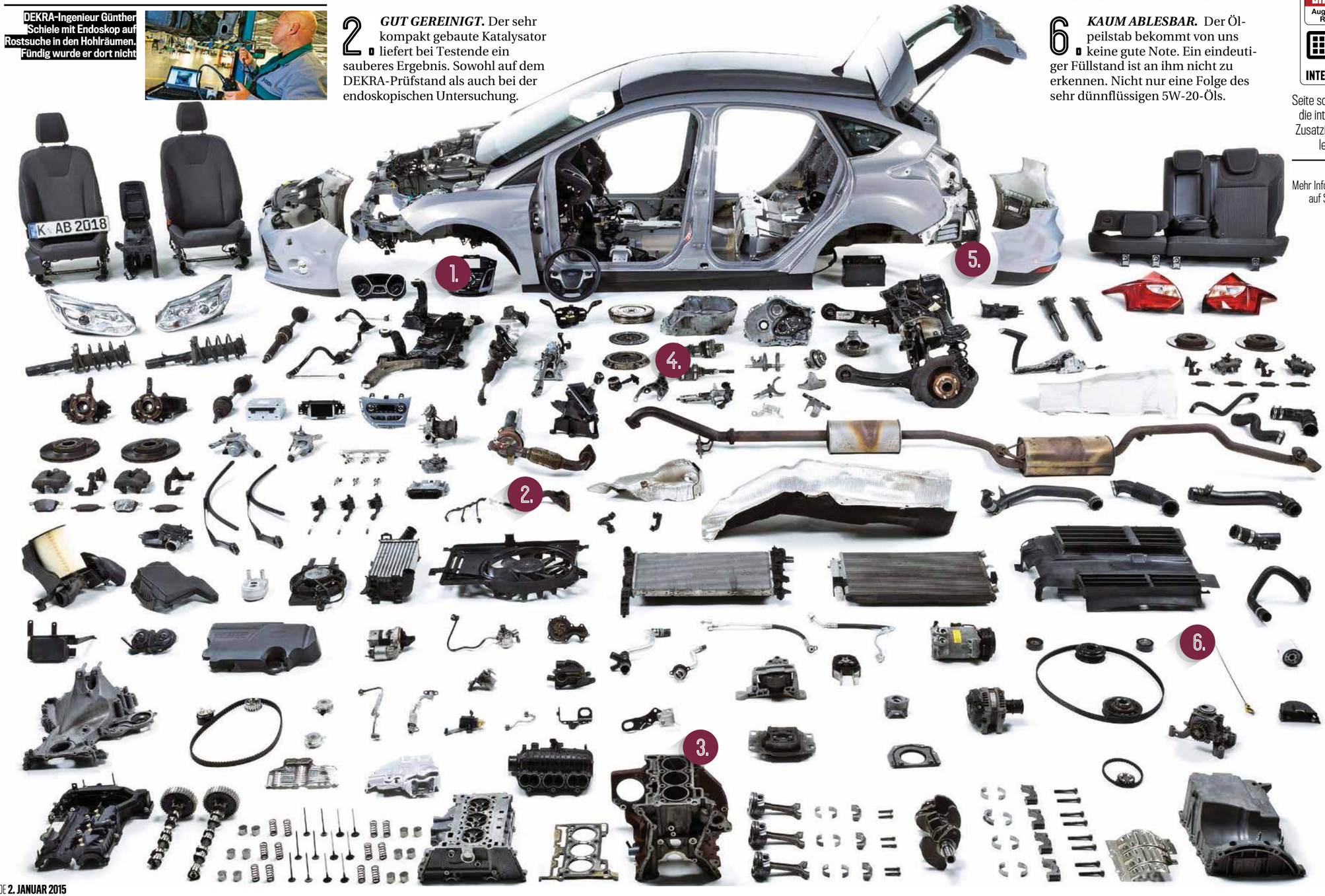
2. *GUT GEREINIGT.* Der sehr kompakt gebaute Katalysator liefert bei Testende ein sauberes Ergebnis. Sowohl auf dem DEKRA-Prüfstand als auch bei der endoskopischen Untersuchung.

3. *GOLDSTÜCK.* Dieser Topmotor gehört in die erste Reihe. Warum aber die Ford-Ingenieure ihm wohl keinen Schutzlack gönnen? Den rundum braunen Auftritt hat dieser Block nicht verdient.

4. *SCHALTZENTRALE.* Mit riesigen Drehmomenten mussten sich weder Kupplung noch Getriebe arrangieren (max. 170 Nm). Trotzdem verdienen Funktion und Zustand unser Lob.

5. *KLAPPERKISTE.* Okay, diese Bezeichnung trifft auf den Focus nicht zu. Aber unter seinem Heck wurde ihm eine schwarze Verkleidung mit schwacher Befestigung verpasst. Und hier klappert's.

6. *KAUM ABLESBAR.* Der Ölpeilstab bekommt von uns keine gute Note. Ein eindeutiger Füllstand ist an ihm nicht zu erkennen. Nicht nur eine Folge des sehr dünnflüssigen 5W-20-Öls.



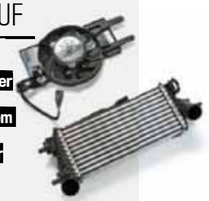
Eine Kooperation von Auto Bild und DEKRA

Auto Bild Augmented Reality INTERAKTIV

Seite scannen und die interaktiven Zusatzinhalte erleben!

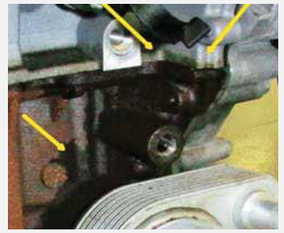
Mehr Infos finden Sie auf Seite 57.

DAS FIEL UNS AUF



Für frischen Wind: Damit der kleine Dreizylinder genug Kraft entfalten kann, spendiert Ford dem Ladeluftkühler einen eigenen Ventilator

Für sichere Steuerung: Der Zahnriemen läuft beim Dreizylinder im Ölbad mit. Wechselintervall: 240 000 km/zehn Jahre



Noch nicht problematisch: Minimales Ölschwitzen an der Dichtung zwischen Zylinderkopf und Motorblock

Kann problematisch werden: Scheuerstelle an der Karosserie. Hier rubbeln die Radhausverkleidungen den Lack weg

Kann klappern: Das mittlere Hitzeschutzblech ist nicht korrekt befestigt, wird nur von den Nachbarblechen gehalten

FOTOS: DEKRA (4), U. SONNTAG (4)

Die dritte Generation des Focus wird seit 2010 gebaut, seit Kurzem läuft der Ford mit neuem Grill im Aston-Martin-Look vom Band

Auto Bild Augmented Reality

VIDEO

Seite scannen und das Video abspielen!

Mehr Infos finden Sie auf Seite 57.

Auf den 100 000 Kilometern kam der Focus viel rum, hier fährt er gerade in Spitz/Österreich an der Donau ein

DAS SAGT FORD ZUM ...

... DEFEKTEN TANKSTUTZEN

Beim EasyFuel-System war die Zapfpistolensperre (Schutz gegen Fehlbetankung) abgefallen und lag im Rohr des Kraftstoffeinfüllstutzens. Dadurch ließ sich das Fahrzeug schlecht betanken, da die Zapfsäulen immer wieder schnell abschalteten. Es handelt sich bei diesem Schadensbild um einen Einzelfall.

Zum letzten Mal: Die Bedienung mit den vielen fummeligen Tasten nervt mächtig. Bildschirm viel zu klein

>> mehrfach ins Notlaufprogramm, musste in die Werkstatt. Dort wurde neue Software aufgespielt, ab dann lief er reibungslos. Und Kritik gab es für die Ölstandskontrolle. Der Messstab ist schlecht ablesbar – auch eine Folge des dünnflüssigen Öls (5W-20), das für den Motor vorgeschrieben ist.

Abgesehen davon findet sich viel Lob im Fahrtenbuch: Peter Michaely etwa vergibt für das Fahrwerk die „Note 1 mit Sternchen für Komfort und Stabilität, der Focus fährt sehr wendig und agil". Allgemeinen Anklang fanden die bequemen und langstreckentauglichen Sitze „mit einer Sitzheizung in Dragsterqualität", wie Stephan Puls feststellte, und auch die effiziente und gut regulierbare Klimaanlage gefiel.

So weit, so gut, einen Punkt wollen wir nicht unerwähnt lassen: Die Bedienung für Navi und Hi-Fi mit den vielen fummeligen Knöpfen und dem Winz-Bildschirm nervte die Leute. Und zwar gewaltig. „Schimpf, Schande, Teer und Federn über den Navi-Erfinder – oder hat er das geschwätzige Navi-System mit sorgfältig versteckter Kartenfunktion schon 1998 entwickelt?" Frank B. Meyer war offensichtlich sauer, als er das ins Fahrtenbuch schrieb. Eine Spur sachlicher blieb Martin Puthz: „Wie konnte dieses Bedienkonzept die Entscheidungsgremien passieren – schließlich ist der Focus ein Massenauto, Hausfrauen fahren damit, Rentner, Mietwagenkunden?" Gute Frage.

Inzwischen hat Ford das Problem gelöst. Beim jüngsten Facelift wurde das Cockpit aufgeräumt, es gibt einen großen Acht-Zoll-Touchscreen für die Steuerung von Navi, Hi-Fi, Klima und Telefon, die vielen Tasten sind weg.

Ansonsten hielt sich die Aufregung aber wirklich in Grenzen, locker spulte der Focus die Distanz herunter. Und, ach ja, es gab tatsächlich noch ein Problem: So ab Kilometerstand 63 000 häuften sich Beschwerden über Probleme mit dem Tanken: Die Zapfpistolen ließen nur noch Kleinstmengen Kraftstoff durchlaufen. Die Prüfung ergab, dass eine von drei Ventilklappen des Tankeinfüllstutzens zerbrochen war, die Bruchstücke verengten die Röhre. Das war es dann aber auch, am 2. Dezember 2014 war nach 100 730 Test-Kilometern Schluss. Der Focus hat souverän durchgehalten. Der Motor sowieso.

KAROSSERIE-VARIANTEN

80 Prozent der bei uns verkauften Focus sind Kombis, knapp 20 Prozent Fünftürer. Anders als bei den beiden Vorgängern gibt es ja keine Dreitürer mehr.

Turnier **80 %**

5-Türer **19,5 %**

4-Türer **0,5 %**

Nach 100 000 Kilometern ist der Dreizylinder noch frisch wie am ersten Tag.

Die große Spielesammlung für die ganze Familie!

Das neue Sonderheft mit 30 Vollversionen gratis.

Mehr Infos auf computerbild.de/casualgames oder hier scannen und gleich bestellen.

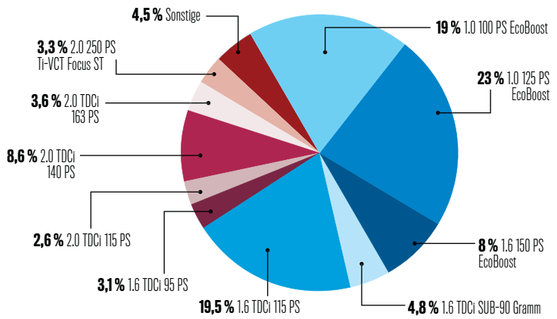
Computer Bild Spiele

TECHNISCHE DATEN

Motor	Hubraum/Ventilsteuerung	Leistung kW (PS) bei U/min	Drehmoment Nm bei U/min	Höchstgeschwindigkeit	Getriebe/Antrieb
Dreizylinder, Turbo	**998 cm³/ Zahnriemen**	**92 (125)/ 6000**	**170/1500**	**193 km/h**	**Sechsgang manuell/ Vorderrad**

Leergewicht/ Zuladung	Kofferraum-inhalt	Anhängelast gebr./ungebremst	Tankinhalt/ Kraftstoffsorte	Abgasnorm – Abgas CO_2 (EU-Mix)
1342/558 kg	**363-1148 l**	**1200/635 kg**	**55 l/Super**	**Euro 5 – 114 g/km**

MOTORENANTEILE



KOSTEN

Betriebskosten/Garantien (Fixkosten pro Jahr)

Haftpflicht 17 (100 %, R 11)*	**843 Euro**
Vollkasko 17 (500 € SB, R 9)*	**865 Euro**
Teilkasko 18 (150 € SB, R 10)	**101 Euro**
Kfz-Steuer (Euro 5)	**28 Euro**

* aktuelle Haftpflicht/Vollkasko-Typklassen: 17/19/19

Kraftstoffkosten für 100 730 km

8226,86 Liter Super (= 8,2 l/100 km)	**12 340,29 Euro**
Motoröl-Nachfüllbedarf 3,5 Liter	**76 Euro**

Inspektionskosten (inklusive Ölwechsel)

20 000 km	**269,33 Euro**
40 000 km	**341,48 Euro**
60 000 km	**384,49 Euro**
80 000 km	**341,27 Euro**
100 000 km	**293,26 Euro**

Reifenkosten (inklusive Montage)

1 Satz Sommerreifen 215/50 R 17 Z Continental SportContact 3	**618,80 Euro**
1 Satz Winterreifen 215/55 R 16 H Michelin Alpin A4	**712,80 Euro**

Preise/Wertverlust

Testwagenpreis 4/2013 (inkl. Extras)	**27 965 Euro**
Aktueller Neupreis (inkl. Extras)*	**27 180 Euro**
Schätzpreis 12/2014	**9737 Euro**
Wertverlust des Testwagens	**18 228 Euro**

* berechnet für den neuen Focus, derzeit gewährt Ford Aktionspreise – Preis dann 23 420 €

Gesamtkosten für zwei Jahre

auf 100 730 km	**19 190 Euro**
Kosten pro km	**0,19 Euro**
Kosten pro km mit Wertverlust	**0,37 Euro**

TECHNISCHE DATEN

Bei Testbeginn

Beschleunigung 0-50 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	Elastizität 60-100 km/h	80-120 km/h
3,5 s	11,0 s	18,0 s	9,0/11,3 s (4./5. Gang)	12,4/15,5 s (5./6. Gang)

Bremsweg aus 100 km/h kalt	100 km/h warm	Innengeräusch bei 50 km/h	100 km/h	130 km/h
37,0 m	36,6 m	60 dB (A)	67 dB (A)	71 dB (A)

Testverbrauch – CO_2 (Teststrecke): **6,5 l S – 154 g/km**

Bei Testende

Beschleunigung 0-50 km/h	0-100 km/h	0-130 km/h	Elastizität 60-100 km/h	80-120 km/h
3,5 s	10,9 s	17,8 s	8,9/11,2 s (4./5. Gang)	12,1/15,1 s (5./6. Gang)

Bremsweg aus 100 km/h kalt	100 km/h warm	Innengeräusch bei 50 km/h	100 km/h	130 km/h
37,3 m	37,1 m	61 dB (A)	67 dB (A)	71 dB (A)

Testverbrauch – CO_2 (Teststrecke): **7,1 l S – 168 g/km**

Leistungsmessung*: **90,1 kW/122,5 PS**

Verbrauch nach ECE*: **4,9 l S – 112 g/km**

* Leistung und ECE-Verbrauch wurden im DEKRA Technology Center Klettwitz ermittelt

Nur drei Zylinder, nur ein Liter, aber 125 PS! Downsize heißt so etwas, das steht für kleinen Hubraum mit hoher Leistung. Beim Focus kommen dazu: Turbolader, Direkteinspritzung, zwei variable Nockenwellen. Es funktioniert bestens! Und dauerhaft, der Motor hat gehalten

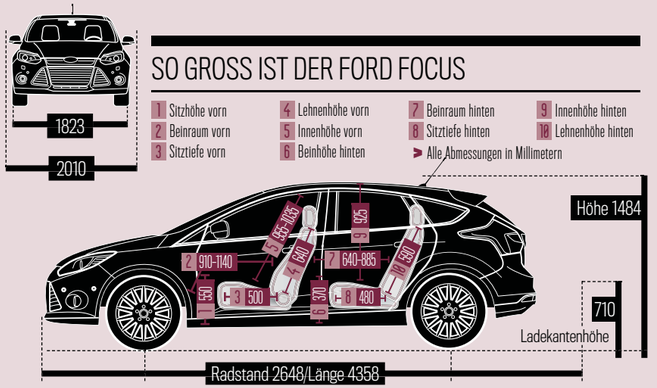
AUSSTATTUNGSLINIEN

Ambiente	SYNC (Editionsmodell)	ST	Titanium	Trend	Sonstige
7 %	35 %	3,3 %	31,2 %	21,3 %	2,2 %

FARBEN

Panther-Schwarz	Polar-Silber	Frost-Weiß	Brisbane-Braun	Candy-Rot
26 %	18 %	15 %	11 %	6 %

SO GROSS IST DER FORD FOCUS



Ford Focus

	Fehlerpunkte max.	
Zuverlässigkeit		
Liegenbleiber	0 x 15	0
Motor-/Getriebeschaden	0 x 15	0
Defekte Antriebs-/Funktionsteile	0 x 5	0
Zusätzlicher kurzer Werkstattbesuch	1 x 3	3
Zusätzlicher mehrtägiger Werkstattaufenthalt	0 x 5	0
Defekte und Sonderarbeiten (Radio/Navi/Flüssigkeiten etc.)	1 x 2	2
Defekte Kleinteile (Lampen etc.)	0 x 1	0
Langzeitqualität (aus Demontage)		
Karosserie (Konservierung, Lack, Teppiche, Verkleidungen)	0-5	1
Motor (Leistung, Dichtigkeit, Ablagerungen, Laufspuren)	0-5	0
Getriebe (Dichtigkeit, Abrieb, Zustand, Kupplung)	0-5	0
Abgasanlage (Zustand, Kat, Aufhängung, Abschirmbleche)	0-5	1
Fahrwerk (Achsen, Federung, Lenkung, Befestigung)	0-5	0
Elektrik (Kabel, Stecker, Steuergeräte, Sicherungen)	0-5	0
Alltagswertung /Fahren		
Ergibt sich aus den Eintragungen im Fahrtenbuch	0-10	1
Gesamtpunkte		**8**

DIE NEUE WERTUNG
Ab sofort gibt es nicht nur für Ausfälle Minuspunkte. Unser Dauertest-Team bepunktet jetzt auch den Zustand bei der Demontage sowie die Eigenschaften im Test. Die Punkteaddition führt gemäß Schlüssel zur Gesamtnote.

Note **1–**

0 Punkte **1+**; 1–4 Punkte **1**; 5–8 Punkte **1–**; 9–12 Punkte **2+**; 13–16 Punkte **2**; 17–20 Punkte **2–**; 21–24 Punkte **3+**; 25–28 Punkte **3**; 29–32 Punkte **3–**; 33–36 Punkte **4+**; 37–40 Punkte **4**; 41–44 Punkte **4–**; 45–48 Punkte **5+**; 49–52 Punkte **5**; 53–56 Punkte **5–**; ab 57 Punkte **6**

FAZIT
Redakteure
DIRK BRANKE UND MANFRED KLANGWALD

BEI FORD SOLLTEN SIE DEN SEKT ENTKORKEN, der Focus absolviert den AUTO BILD-Dauertest souverän. Das gilt auch und besonders für den kleinen Dreizylinder, der sich nicht nur als ausgesprochen angenehmes Aggregat, sondern auch als standfestes und zuverlässiges erweist. Das hat vielleicht nicht jeder so erwartet. Umso schöner ist der Erfolg.

FOTOS: R. RATZKE (5), R. RATZKE/S. HABERLAND (2), U. SONNTAG

ZUVERLÄSSIGKEITSWERTUNG

Die neue AUTO BILD-Dauertest-Rangliste

222 Dauertestautos sind seit dem Start von AUTO BILD 1986 bereits im Einsatz gewesen. Mit Ausgabe 20/2014 von AUTO BILD stellten wir die Bewertungskriterien für unsere Dauertests neu auf. Seitdem wird nicht nur die reine **Zuverlässigkeit** während der Einsatzzeit bewertet. Zusätzlich bepunkten wir auch den technischen Zustand der Testkandidaten bei der **Abschlussuntersuchung** (die Kriterien im Einzelnen finden Sie in der nebenstehenden Tabelle). Außerdem werden die Praxiseindrücke unserer Testmannschaft gemäß **Fahrtenbucheintragungen** gewertet.
Der Focus ist der vierte Dauerläufer, der nach diesem neuen Muster benotet wird. Damit die Liste nicht zu kurz ist, bewerteten wir alle in diesem Jahr zerlegten Dauertest-Fahrzeuge neu. Die vorher gültige Zuverlässigkeitsliste samt Platzierungen finden Sie unter **www.autobild.de/dauertest**

		Punkte	Note
1	**Audi** A6 Avant 2.0 TDI	6	1-
2	**Ford** Focus 1.0 EcoBoost Titanium	8	1-
3	**Lexus** CT 200h Dynamic Line	11	2+
4	**Mercedes** E 350 CDI T Avantgarde	12	2+
5	**Volvo** V60 D2 DRIVe Ocean Race	15	2
6	**Hyundai** i40 Kombi 1.7 CRDi Style	17	2-
6	**Kia** Rio 1.4 CVVT Edition 7	17	2-
8	**Mini** Cooper SD Countryman	21	3+
8	**Opel** Meriva 1.7 CDTI Color Edition	21	3+
10	**Ford** Grand C-Max 2.0 TDCi Titanium	30	3-
11	**Chevrolet** Orlando LT 2.0 TD	35	4+
12	**Subaru** XV 2.0D Exclusive	44	4-