
Fahrbericht Ford Focus Active 1.0 Ecoboost: Es darf auch rutschig und unbefestigt sein

Von Jens Riedel, cen

Wer kein SUV mag, dem bleibt als Alternative ein Crossover. Auch diese Fahrzeugart boomt derzeit. Ford hat daraus die „Active“-Familie gemacht. Nach dem Ka+ und dem Fiesta bekam auch der Focus ein wenig mehr Bodenfreiheit und die üblichen Attribute wie schwarze Radhausverkleidungen und Seitenschweller sowie einen angedeuteten silberfarbenen Unterfahrschutz vorne wie hinten.

Der Beau de Cologne macht auch als abenteuerlustige Ausgabe eine gute Figur. Die zusätzlichen Designelemente sind eher dezent als aufdringlich ausgeführt. Am ehesten sticht Nicht-Focus-Kennern beinahe noch die serienmäßige Dachreling ins Auge. Zudem ist er einen Hauch breiter und höher als der herkömmliche Focus. Doch die Kölner haben es nicht bei rein optischen „Outdoor“-Akzenten belassen. Und auch nicht bei drei Zentimetern mehr Bodenfreiheit für die Abkürzung über den Feldweg. Mit den beiden zusätzlichen Fahrprogrammen „Rutschig“ und „Unbefestigte Straßen“ lässt sich die Fahrwerkselektronik bei weniger optimalem Untergrund noch einmal feinjustieren und die Traktionskontrolle deaktivieren. Darüber hinaus gibt es die gängigen Einstellungen „Eco“, „Normal“ und „Sport“, die die Gaspedal Kennlinie und den Widerstand der Lenkung entsprechend verstellen.

Erstaunlich für einen Benziner sind Reichweiten von bis zu 750 Kilometern (der Bordcomputer zeigt auch schon einmal 800 km an). Hier beweist der kleine und mehrfach ausgezeichnete Motor in Kombination mit dem 55-Liter-Tank Dieselqualitäten. Wir erreichten im Alltag Teilverbräuche zwischen 5,8 und sieben Litern. Nach einer leichten Anfahrschwäche zeigt der Dreizylinder nicht nur die typische Drehfreudigkeit, sondern auch eine für seine Bauart überraschend hohe Elastizität. Das maximale Drehmoment steht über einen sehr weiten Bereich zur Verfügung. Bereits bei 1800 Umdrehungen in der Minute empfiehlt die Schaltanzeige die nächst höhere Getriebestufe. Auch oberhalb der Autobahnrichtgeschwindigkeit geht es im letzten Gang noch spürbar vorwärts. Seine Bauart kann der mehrfach ausgezeichnete 1.0 Ecoboost beim Motorklang nicht gänzlich verhehlen, aber die Geräusche gelangen nur sehr gedämpft in den Innenraum. Selbst bei Tempo 180 auf der Autobahn sind die Windgeräusche lauter als das Zylinder-Trio unter der Motorhaube.

Die Lenkung spricht, wie von Ford nicht anders gewohnt, sehr direkt an und setzt die Befehle präzise um. Die sechs Gänge haben eine angenehm enge, aber sehr genaue Gassenführung. Die Wechsel vollziehen sich erfreulich weich. Federung und Dämpfung des Crossovers haben keine Mühe mit den immer häufiger zu spürenden Investitionsdefiziten im Straßenbau. Und die körperbetonten Sportsitze lassen die deutliche Wankneigung des Active schnell vergessen. Hinten gibt es ausreichend Platz für die Mitfahrer, wobei die Sitzbank ruhig noch ein Stück höher oder etwas stärker angewinkelt sein könnte. Doch das ginge andererseits zu Lasten einer annähernd ebenen Ladefläche nach Umklappen der Lehnen.

Mit einem Dutzend Schaltern und Tasten ist die Bestückung des Lenkrads noch akzeptabel. Die beiden Rundinstrumente sind recht schlicht gehalten. Etwas irreführend für Focus-Neulinge gestaltet ist das Bedienfeld für das Kommunikationssystem Sync, suggeriert die Chromblende zwischen den beiden Drehknöpfen doch einen (natürlich auch hier nicht mehr vorhandenen) CD-Schlitz. Die Mittelkonsole des Focus bietet jede Menge

Platz, das ebenfalls großzügig dimensionierte Handschuhfach ist zweigeteilt. Die Türfächer fallen dafür etwas kleiner aus.

Die Ausstattung an sich kann sich aber sehen lassen. Unser Testwagen glänzte unter anderem mit Laufleisten-Blinker vorne, beim Öffnen automatisch ausfahrenden Türkantenschonern und einer Rückfahrkamera mit Split-Screen-Weitwinkelfunktion. Zu den Annehmlichkeiten gehörten außerdem ein Head-up-Display und ein an die (doppelte) Verkehrszeichenerkennung gekoppelter adaptiver Tempomat, der die voreingestellte Geschwindigkeit automatisch auf das aktuell gültige Maß herunterfährt oder wieder heraufsetzt. Die Intensität der Vibrationen des Spurhalteassistenten am Lenkrad ließ sich dreistufig einstellen und der aktive Eingriff unter Beibehaltung visueller Warnung sogar deaktivieren. (ampnet/jri)

Daten Ford Focus Active 1.0

Länge x Breite x Höhe (m): 4,38 x 1,84 x 1,48
Radstand (m): 2,70
Motor: R3, Turbo, 998 ccm
Leistung: 92 kW / 125 PS bei 6000 U/min
Max. Drehmoment: 170 Nm bei 1400–4500 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,0 Sek.
ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,8–5,0 l
CO₂-Emissionen: 107–114 g/km (Euro 6d-Temp)
Leergewicht / Zuladung: min. 1322 kg / max. 533 kg
Kofferraumvolumen: 341–1354 Liter
Max. Anhängelast: 1100 kg
Wendekreis: 10,6 m
Bereifung: 215/55 R17
Grundpreis: 25 500 Euro
Testwagenpreis: 33 005 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active 1.0 EcoBoost.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Ford Focus Active: Automatisch ausfahrender
Türkantenschutz.

Foto: Auto-Medienportal.Net
