



# Rückenstärkung

**Knapp 20 Zentimeter länger und deutlich schicker als der Fünftürer: die erste intensive Begegnung mit dem neuen Ford Focus Turnier.**

Man kann es nicht anders sagen: Der nun verfügbare neue Ford Focus Turnier ist verdammt wichtig für die Flottenmarkt-Performance der Kölner. Bei jedem vierten Fahrzeug, das sie an einen gewerblichen Kunden absetzen, handelt es sich um den kompakten Kombi. 85 Prozent der Gewerbetunden dürften sich beim Focus III für diese Karosserieform entscheiden, schätzen sie in der Domstadt.

In Zahlen: Dieses Jahr prognostizieren die Verantwortlichen, dass rund 18.000 Mal ein Auftrag von Flotten- oder Gewerbetunden eingeht – allein für den ab 15.672 Euro erhältlichen neuen Focus Turnier. 672 Euro teurer ist er als

der um knapp 20 Zentimeter kürzere Fünftürer, der im April sein Debüt gab.

Und deutlich gefälliger, was die Heckansicht angeht. Zugegeben, eher ein emotionales Argument. Fuhrparkleiter interessiert in erster Linie, was hinter die schick designte Klappe passt.

Im Grundmaß sind es 476 Liter an Dienstreisegepäck. Durch Umklappen der asymmetrisch geteilten Rücksitzlehne (60:40) und Vorklappen der Sitzflächen entsteht – etwas umständlich – eine ebene Fläche, auf der sich maximal 1.516 Liter Fracht stapeln lassen. Nicht ganz auf dem Niveau der zweiten Generation (503 bis 1.546 Liter), aber auf Augenhöhe mit den ewigen Kontrahenten VW Golf Vari-

ant (505 bis 1.495 Liter) und Opel Astra Sports Tourer (500 bis 1.550 Liter). Nur: Letzterer misst in der Länge satte 14 Zentimeter mehr.

Ein bisschen mehr Kreativität hätte man sich allerdings von den Ingenieuren in Sachen Laderaummanagement gewünscht. Eine Lehnenfern-entriegelung vom Ladeabteil aus? Auch gegen gute Euro Fehlzanzeige. Verzurrösen gibt's serienmäßig, ein Trennnetz kostet 172 Euro extra.

Angenehm hingegen: die auf einer Höhe von 61 Zentimetern beginnende Ladekan- te. So macht das Beladen des 4,56 Meter langen, 1,82 Meter breiten und 1,51 Meter hohen

Kombis Spaß. Und auch der Rücken wird geschont.

Erfreulich: Wer als Passa- gier drei, vier oder fünf im Fond Unterschlupf findet, fühlt sich hier luftig unterge- bracht. Da zwickt nichts – also vorbildliche Platzverhältnisse. Über die Cockpitgestaltung ei- ne Reihe davor wurde vom Start der dritten Generation weg schon ausgiebig diskutiert, an Materialauswahl und -qua- lität sowie Verarbeitung gibt es aber nichts auszusetzen.

Die weiteren Stärken, etwa die direkte Lenkung, das ange- nehm straffe Fahrwerk und den tollen Fahrkomfort, kennt man schon vom Fünftürer. Wenngleich dieser einen noch agileren Eindruck macht. Doch den nötigen Fahrspaß bieten beide.

Motorenseitig sieht das Angebot wie beim Fließheck- modell aus. 95 bis 182 PS ent- falten die durch die Bank Euro-5-tauglichen Triebwerke.

### Focus Turnier und Ford Flatrate Full-Service:

Seit März 2010 richten sich die Kölner mit Ford Flatrate Full-Service vor allem an kleine und mittlere Flotten. Das Angebot umfasst zwei Kernbausteine:

- ▶ Leasingkonditionen mit individuell kalkulierten, konstanten Monatsraten
- ▶ „Full-Service“-Technik-Paket, das sich optional um Reifenservice bis hin zum Tank- oder Versicherungsservice ergänzen lässt

### Beispiel: Ford Focus Turnier Trend mit 1.6 TDCi (95 PS)

- ▶ monatliche Leasingrate: 250 Euro (ohne Sonderzahlung)
- ▶ Laufzeit: 36 Monate
- ▶ Laufleistung: 30.000 Kilometer gesamt
- ▶ auf Wunsch Kombinationen bis zu 60 Monaten und 250.000 Kilometern möglich

### Ford Focus Turnier

Modell	1.6 Ti-VCT	1.6 Ti-VCT	1.6 Flexifuel	1.6 EcoBoost	1.6 EcoBoost	1.6 TDCi	1.6 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi	2.0 TDCi
Motor/Hubraum (cm³)	R4/1.596	R4/1.596	R4/1.596	R4/1.596	R4/1.596	R4/1.560	R4/1.560	R4/1.997	R4/1.997	R4/1.997
Leistung (kW/PS/min)	77/105/6.000	92/125/6.300	88/120/6.300	110/150/5.700	134/182/5.700	70/95/3.600	85/115/3.600	85/115/3.750	103/140/3.750	120/163/3.750
Drehmoment (Nm/min)	150/4.000	159/4.000	159/4.000	240/1.600	240/1.600	230/1.500	270/1.750	300/1.500	320/1.750	340/2.000
Getriebe	M5	M5	M5	M6	M6	M6	M6	PowerShift	M6	M6
L x B x H (mm)	4.556 x 1.823 x 1.505									
0–100 km/h (s)	12,5	11,1	11,3	8,8	8,1	12,7	11,1	11,1	9,1	8,8
Spitze (km/h)	187	196	193	210	222	180	193	196	207	218
Normverbr. (l/100 km)	6,0 S	6,0 S	6,0 S	6,0 S	6,0 S	4,2 D	4,2 D	5,3 D	5,0 D	5,0 D
CO <sub>2</sub> -Ausstoß (g/km)	139	139	139	139	139	109	109	139	129	129
Preis (netto/Euro)	ab 15.672	ab 17.899	ab 18.109	ab 18.950	ab 21.555	ab 17.437	ab 19.664	ab 20.924	ab 20.504	ab 22.899



Cockpit: Materialien und Verarbeitung stimmen, das Konzept dahinter ist Geschmackssache. Kofferraum: 476 bis 1.516 Liter Gepäck speditiert der neue Ford Focus Turnier. Letzteres, insofern man die Sitzflächen vorklappt. Fahreindruck: direkte, präzise Lenkung und toller Fahrkomfort

Kleines Manko: Die Wartungsintervalle gibt Ford mit zwölf Monaten oder 20.000 Kilometern an, da bieten die Mitbewerber in der Kompaktklasse mitunter deutlich mehr.

Die Mehrheit der Flottenchefs dürfte den neuen, um sechs PS auf 115 PS erstarkten 1.6 TDCi fürs „Geschäft“ reservieren. Ein feiner wie leiser Selbstzünder, so der erste Eindruck, der im Verbund mit einem präzisen Sechsganghandschalter daherkommt. Vom potenziellen Bestseller

im Flottenmarkt angetrieben, fühlt man sich in jeder Situation ausreichend motorisiert. Sein Normverbrauch liegt dank guter Start-Stopp-Technik, Schaltempfehlung & Co. bei 4,2 Litern im Schnitt, was einem CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 109 g/km entspricht. Für den 1.6 TDCi (115 PS) rufen die Kölner mindestens 19.664 Euro auf.

Interessant: Die Experten von EurotaxSchwacke prognostizieren für diese Turnier-Version einen Restwert von 58 Prozent, ein Plus von zwölf

Prozentpunkten gegenüber dem vergleichbaren Vorgängermodell. Die Ausgangsbasis: eine Laufleistung von 60.000 Kilometern und eine Laufzeit von 36 Monaten.

Neben Serien-Goodies wie ABS, ESP mit Traktionskontrolle, Airbagverbund, Ford Easy Fuel und Bordcomputer offeriert der Hersteller gegen Aufpreis eine Armada an innovativen Assistenten, darunter Verkehrszeichenerkennung, Müdigkeitswarner und Einparkhelfer.

Blicken wir noch ein wenig in die Zukunft: In rund einem halben Jahr möchte der Focus ECONetic Turnier kostenbewusste Flottenchefs umgarnen. Der 105 PS starke 1.6 TDCi soll lediglich 3,5 Liter konsumieren und voraussichtlich 95 g/km emittieren. Das ist doch mal ein Wort.

Unterm Strich braucht sich der neue Focus Turnier von den hohen Erwartungen im eigenen Haus nicht einschüchtern zu lassen. Die Performance stimmt. PN 

www.autoflotte.de

**„Der Autoflotte Newsletter“**  
ist für mich eine wichtige exzerpierte  
Informationsquelle  
in der täglichen  
Informationsflut“

  
Ralf Wuppertz  
Geschäftsführer | T&E | 010 200 200 200 | 10000 Berlin

**Autoflotte**  
online

Kostenlos und unbezahlbar. 2x wöchentlich.  
[autoflotte.de/newsletter](http://autoflotte.de/newsletter)

**Autoflotte**  
online