



Mann von Welt

Mit Vorzeige-Fahreigenschaften will der Ford Focus ab dem 9. April in das Duell mit dem Primus VW Golf und dem frischen Opel Astra gehen.

Sportberichterstatter nehmen gerne die Statistik zur Hand, um eindrucksvolle Siege und herbe Niederlagen zu erklären. Ein probates Mittel auch für das ewig junge Duell zwischen Ford Focus, Opel Astra und VW Golf. Zumindest zulassungstechnisch betrachtet.

So haben sich im Jahr 2010 die heimischen Gewerbetunden 37.998 Mal für den anekdotischen Schwächen armen

Wolfsburger entschieden, 14.232 Mal für den frischen Rüsselsheimer und 12.557 Mal für den Kölner der zweiten Generation.

Gut, dass Ford bei Nummer drei – so der erste Eindruck nach der Testfahrt mit dem erfreulicherweise kaum gewachsenen Fünftürer – vieles richtig gemacht hat. Die Aufholjagd des als Weltauto

Die Leuchten „fließen“ nun in die Karosserie rein, eine Absage an die hochgesetzten Vorgänger.

konzipierten C-Segment-Neulings kann beginnen. Mit viel Fahrspaß am Steuer.

Schon nach den ersten Kurven der hügeligen Teststrecke gefällt das Plus an Fahrkomfort, ohne an der gewohnten Agilität zu rütteln. Die Dämpfer verrichten souverän ihre Arbeit, dabei bleibt das Ganze aber angenehm

sportlich. Für präzise Kurvenfahrten sorgt die elektrisch gesteuerte Servolenkung.

Und: Die in Serie verbaute Fahrdynamikregelung „Torque Vectoring Control“ sagt lästigem Unter- oder Übersteuern rigoros den Kampf an. Bei dieser Performance des Frontrieblers wird die Konkurrenz aufhorchen.



Ford Focus Fünftürer

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	92/125/6.300	110/150/5.700	132/182/5.700	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)	4.358 x 1.823 x 1.484									
0–100 km/h (s)	12,3	10,9	k.A.	8,6	7,9	12,5	10,9	10,9	8,9	8,4
Spitze (km/h)	187	196	k.A.	210	222	180	193	196	207	218
Normverbr. (l/100 km)	5,9 S	5,9 S	k.A.	6,0 S	6,0 S	4,2 D	4,2 D	5,3 D	5,0 D	5,0 D
CO ₂ -Ausstoß (g/km)	139	136	k.A.	139	139	109	109	139	129	129
Preis (netto/Euro)	ab 15.000	ab 17.101	ab 17.311	ab 17.941	ab 20.462	ab 16.471	ab 18.571	ab 20.042	ab 19.622	ab 21.933

Neuer Arbeitsplatz: Die Cockpit-Gestaltung polarisiert, die Sitze bieten guten Seitenhalt und bei Wertigkeit & Co. hat der Focus deutlich zugelegt.

Aggregateseitig besonders interessant für Flottenchefs: Der bislang beliebteste Motor, der 1,6-Liter-TDCi mit 109 PS und einem „Durst“ von 4,4 Litern auf dem Papier, lässt sich nicht mehr ersteinen. Seine Nachfolge soll der 6 PS stärkere 1.6 TDCi antreten (siehe unten stehendes Interview). Sein Normverbrauch: 4,2 Liter auf



100 Kilometern, was somit CO₂-Emissionen von 109 g/km entspricht.

Durch die Bank geben sich die angebotenen Diesel und

Benziner Euro-5-konform, keiner reißt die für Flotten mitunter wichtige 140-Gramm-CO₂-Hürde. Die Wartungsintervalle liegen laut

Datenblatt bei zwölf Monaten oder 20.000 Kilometern. Da bieten die Mitbewerber mitunter deutlich mehr. Zur Inspektion soll der Kompakte al-

„Vielseitig und innovativ“

Nachgefragt bei Klaus Sawallisch, Leiter Flotten und Remarketing der Ford-Werke GmbH.

Af: Welche Dienstwagenfahrer sprechen Sie mit dem neuen Ford Focus an?

Sawallisch: Den neuen Ford Focus wird es in den drei Ausstattungsvarianten „Ambiente“, „Trend“ und „Titanium“ geben. Da der neue Ford Focus ebenso vielseitig wie innovativ ist, sind wir zuversichtlich, dass wir mit dem neuen Modell das gesamte Spektrum an Dienstwagenfahrern erreichen werden: vom Fahrer eines Funktionsflottenautos bis zum User-Chooser.

Af: Beschreiben Sie bitte die dritte Generation mit drei Wörtern.

Sawallisch: Innovativ, fahrdynamisch, emotional.

Af: Was war im Flottengeschäft bislang die gefragteste Motorisierung? Und welche Prognose geben Sie diesbezüglich für den Neuen ab?

Sawallisch: Das war bislang der 1,6-Liter-TDCi-Diesel mit 109 PS. Diesen Motor gibt es im Nachfolgemodell nicht mehr. Wir rechnen damit, dass im neuen Ford Focus der in der Leistung vergleichbare 1,6-Liter-TDCi-Diesel mit 115 PS die gefragteste Motorisierung im Flottenbereich sein wird.

Af: Zahlreiche Assistenzsysteme, etwa das neue Low Speed Safety System, lassen sich nun ordern. Welches Ihrer Systeme legen Sie Fuhrparkverwaltern besonders ans Herz?

Sawallisch: Insbesondere alle Fahrer-Assistenzsysteme, die aktiv helfen, Unfälle zu vermeiden – und damit nicht zuletzt auch Ausfallzeiten zu reduzieren und Reparaturkosten zu senken. Ich denke in diesem Zusammenhang zum Beispiel an das Low Speed Safety System, das im Stadtverkehr das Risiko eines Auffahrunfalls im Falle eines Falles durch aktive Bremsmanöver minimiert. Ein anderes, wie ich finde ebenfalls sehr empfehlenswertes Unfallvermei-

dungstool ist der Fahrspur-Assistent. Er warnt den Fahrer durch Vibrationen im Lenkrad, sobald die Technik ein möglicherweise ungewolltes Verlassen der Fahrspur registriert. Der Fahrspurhalte-Assistent geht sogar noch einen Schritt weiter: Reagiert der Fahrer nicht auf die Lenkradvibrationen, wird er durch einen zeitlich begrenzten Lenkeingriff der elektrischen Servolenkung beim Zurücklenken in die Fahrspur unterstützt. Außerdem erwähnenswert: das „Ford Easy-Fuel-Anti-Fehlbetankungssystem“. Auch der neue Ford Focus hat dieses mehrfach ausgezeichnete System, das teure Fehlbetankungen zuverlässig verhindert, serienmäßig an Bord.

Af: Der vor allem für Flotten interessante Ford Focus Turnier soll am 21. Mai sein Debüt geben ...

Sawallisch: Der Turnier-Anteil beim noch aktuellen Ford Focus beträgt im Flottenbereich rund 90 Prozent. Wir gehen davon aus, dass sich auch beim neuen Ford Focus die überwiegende Mehrheit der Dienstwagenfahrer für die Turnier-Version entscheiden wird, zumal der neue Ford Focus Turnier trotz seines dynamischen Stylings keine Kompromisse in

Sachen Funktionalität, Zuladung und Anhängelast macht. Wir rechnen allerdings auch mit einer steigenden Nachfrage nach der fünfzügigen Limousine.


Af: Wie lange kann man die zweite Generation noch bestellen?

Sawallisch: Der noch aktuelle Ford Focus ist nicht mehr bestellbar. Bei vielen Ford-Händlern ist dieses Modell allerdings noch verfügbar. Fast alle Ford-Händler sind miteinander vernetzt und können über ein computergestütztes System das Wunschfahrzeug bundesweit suchen.

Af: Haben Sie in Gesprächen mit der Business-Klientel schon eine potenzielle Nachfrage für den Focus Electric herausgehört?

Sawallisch: Es gibt in der Tat bereits Anfragen zum neuen Ford Focus Electric. Da dieses Null-Emissions-Fahrzeug aber erst im Jahr 2012 in Deutschland auf den Markt kommt, ist es derzeit für konkrete Verkaufsverhandlungen noch etwas zu früh.

Af: Herr Sawallisch, vielen Dank für die interessanten Einblicke!

PATRICK NEUMANN 





le 24 Monate oder spätestens nach 40.000 Kilometern.

Aus der Diesel-Fraktion stand für erste Testfahrten nur der leise und kräftige 2,0-Liter-TDCi (163 PS) mit Powershift-Doppelkupplung zur Verfügung. Fix und geschmeidig arbeitet sich die „Automatik“ durch die sechs Gänge. Bei 2.000 Umdrehungen liegen satte 340 Nm an.

Sparmaßnahmen

Auch in puncto Effizienz hat der Hoffnungsträger vom Rhein einen Sprung nach vorne gemacht. Start-Stopp spart bei sämtlichen 1,6-Liter-TDCi und beim feinen 1,6-Liter-EcoBoost-Motor Sprit.

Neu auch: Alle kleinen Diesel fahren mit variablem Kühlerlufterlass vor. Das gilt natürlich auch für die Ende 2011 avisierte ECONetic-Version des 115 PS starken 1.6 TDCi. Ford verspricht hier „bahnbrechende CO₂-Werte“.

Klappkamerad: Die Fond-Bestuhlung lässt sich im Verhältnis 60:40 umlegen. Mit Reservierad schluckt der Fünftürer maximal 1.062 Liter Fracht.

Weitere Effizienzmaßnahmen wie Schaltpunktanzeige, rollwiderstandsoptimierte Pneu, ECO-Mode und eine Lichtmaschine mit Energierückgewinnung zeichnen einige Focus-Versionen aus.

Kommen wir zu den inneren Werten. Am Fahrerarbeitsplatz fühlt man sich aufgrund der breiten, überladenen und verspielten Mittelkonsole leicht beeengt untergebracht. Ford spricht hier von der Passform eines Handschuhs. Nah am Bein des Fahrers ist etwa die links neben dem Schaltknopf angebrachte Handbremse.

In Reihe zwei finden Füße und Knie angenehm Unterschlupf, Großgewachsene machen hier jedoch Bekanntschaft mit dem Dachhimmel. Ein Tribut ans dynamische wie

Sportives Triumvirat: Einen Dreitürer finden Fuhrparkleiter nicht mehr im Focus-Programm. Schick: die abfallende Dachlinie (links).

gefällige Design. Nur an der Heckgestaltung dürften sich die Geister scheiden. Materialauswahl und -qualität sind genauso stimmig wie die ordentlichen Sitze.

Das Ladevolumen? Hier bringt der 4,36-Meter-Kölner 372 bis 1.062 Liter (mit Reservierad) unter. Und die Konkurrenz? Der 4,20 Meter lange VW Golf und der stolze 4,42 Meter messende Opel Astra schlucken 350 bis 1.305 Liter respektive 370 bis 1.235 Liter an Dienstreisegepäck.

Assistent auf Bestellung

Vielfahrer können jetzt nach Herzenslust für eines der aufpreispflichtigen Assistenzsystem-Pakete votieren. So hilft das tadellose Low Speed Safety System Auffahrunfälle bis zu einem Tempo von 30 km/h zu vermeiden, der Einpark-Assistent rangiert in enge Lücken und dank der guten Verkehrschilder-Erkennung ist man immer auf dem Laufenden, was Tempolimits anbelangt.

Bei der mindestens 15.000 Euro teuren Basis verwöhnen

Serien-Goodies wie ESP samt Traktionskontrolle, Airbag-Verbund, ABS oder elektrische Fensterheber vorne Käufer grundsätzlich. Wer wohl temperiert und musikalisch unterhalten befördert werden will, muss jedoch bei der Basis 966 Euro beziehungsweise 504 Euro extra anlegen. Zum Vergleich: Nur der Golf gönnt sich eine Klimaanlage in Serie, ein CD-Radio sucht man auch bei den beiden Konkurrenten vergeblich als Standard.

Für den ab dem 21. Mai erhältlichen Focus Turnier, der das Gros im Flottenmarkt stellen wird, rufen die Rheinländer einen Einstiegskurs von 15.630 Euro auf. Sparfüchse können der Kostenstelle Gutes tun, wenn sie bis zum 31. Mai ihre Order abschicken, den Einführungspreisen sei Dank.

Unterm Strich ist der neue Ford Focus ein Mann von Welt – und eine interessante Bekanntschaft für sportive User-Chooser. Dafür braucht es nicht einmal einen Blick in die Statistik, eine kurze Probefahrt reicht völlig aus. PN Af



Nur neutraler Weitblick schont Ihre Fuhrparkressourcen.



Kundenflotten bei VMF Mitgliedern erfreuen sich eines wirtschaftlich und ökologisch attraktiven Mix aus allen verfügbaren Fabrikaten. Auf die Zukunft und die Flottenerfordernisse ausgerichtet, schonen sie frei von Herstellerinteressen Ressourcen jeglicher Art. Jetzt auch Ihre?

www.vmf-fuhrparkmanagement.de

Wir setzen Fuhrparkstandards. Damit Sie von Anfang an bestens mit uns fahren.



Wir setzen Fuhrparkstandards.



ALD AutoLeasing D GmbH
Nedderfeld 95, 22529 Hamburg



Arval Deutschland GmbH
Ammerthalstraße 7, 85551 Kirchheim



Athlon Car Lease Germany GmbH & Co. KG
Otto-Hahn-Str. 10, 40670 Meerbusch



Deutsche Leasing Fleet GmbH
Frölingstr. 15-31, 61352 Bad Homburg



GE Auto Service Leasing GmbH
Bajuwarenring 5, 82041 Oberhaching



HANNOVER LEASING Automotive GmbH
Wolfratshauer Straße 40, 82049 Pullach



LeasePlan Deutschland GmbH
Hellersbergstraße 10 b, 41460 Neuss



Mobility Concept GmbH
Grünwalder Weg 34, 82041 Oberhaching



VR-LEASING AG
Hauptstraße 131-137, 65760 Eschborn