TECHNIK IM BLICK

Ford Focus 1.6 EcoBoost
Karosserie: Limousine, 5-Türer, 5-Sitzer
Länge/Breite/Höhe: 4 358/1 823/1 484 mm
Motor: 4-Zylinder-Benziner (Direkteinspritzung), Turbolader
Hubraum: 1 596 ccm
Leistung: 110 kW/150 PS
Maximales Drehmoment: 240 Nm (bei 1 600 U/min)
Getriebe: 6-Gang-Schaltung Start-Stopp-System, Frontantrieb
Bremsen vorn/hinten: Scheiben, innenbelüftet/Scheiben
Sicherheitstechnik: ESP, ABS, Bremsassistent, ASR, Torque Vectoring Control
Kofferraum: 277 – 1 148 Liter
Leer-/Gesamtgewicht: 1 333/1 900 kg
Basisbereifung: 205/55 R 16
0–100 km/h: 8,6 sec
Höchstgeschwindigkeit: 210 km/h
Verbrauch: 6,0 Liter Super
Tankinhalt: 55 Liter
CO_2-Emmission: 139 g/km
Grundpreis: 21 350 Euro
Versicherungs-Typklassen HP/VK/TK: 15/19/21
Jahressteuer/Abgasnorm: 70 Euro/EU 5

Fahren am Limit bringt keinen Gewinn

MÜNCHEN. Das vergleichsweise schnelle Fahren auf Landstraßen bringt Autofahrern nur rund zehn Prozent Zeitgewinn. Das hat eine Untersuchung des ADAC ergeben. Der Automobilclub schickte zwei Testfahrer mehrfach auf die Strecke. Der eine war umsichtig unterwegs, der andere fuhr – unter Beachtung der Verkehrsregeln – am Tempolimit und wagte auch mehr Überholmanöver. Der durchschnittliche Zeitgewinn im Vergleich zu dem gemächlicheren Fahrer lag bei einer Streckenlänge von 20 Kilometern aber bei nur eineinhalb Minuten.

Vor diesem Hintergrund warnt der Automobilclub in München vor riskanten und häufigen Überholmanövern. Eine solche Fahrweise verleite zum Überschreiten des Tempolimits und erhöhe das Unfallrisiko auf Landstraßen erheblich. Jährlich rund 400 Verkehrstote sind nach ADAC-Schätzung die Folge. Rund 600 Meter freie Sicht seien die Voraussetzung für das sichere Überholen eines Lkw, mindestens 300 Meter müssten es bei einem Traktor sein. Wichtig sei außerdem genügend Seitenabstand zu dem Fahrzeug, das überholt wird. (tmn)

NÄCHSTE WOCHE IN AUTO+FREIZEIT

Fahrbericht
Suzuki Swift 4x4

Gesunde Snacks am Steuer nicht gefragt

MÜNCHEN. Autofahrer sind für gesunde Ernährung kaum zu begeistern – zumindest solange sie unterwegs sind. Während fast ein Drittel (31 Prozent) nach eigenen Angaben Schokolade, Gummibärchen und Kekse als Snack bevorzugen, greift nur ein Fünftel (19 Prozent) auf gesunden Proviant zurück. Das ergab eine Umfrage des Innofact-Instituts. Demnach sind auch Burger und Pommes frites beliebt, wenn bei der Autofahrt der Hunger kommt. Knapp ein Drittel (27 Prozent) bevorzugten diese Art Fast Food. Unabhängig davon ist vielen Autofahrern die umweltgerechte Müllentsorgung wichtig (74 Prozent), wobei 9 Prozent Kompostierbares auch aus dem Fenster werfen würden. Und vor allem jüngere Autofahrer zwischen 18 und 29 Jahren entsorgen ihren Müll gern schon einmal im Handschuhfach (58 Prozent). Die Umfrage unter rund 1 000 Autofahrern ergab auch: Knapp drei Viertel halten zum Essen immerhin an und machen eine Pause. (tmn)

Redaktion Auto + Freizeit
Tel. 071 21/302-0 Fax 071 21/302-677
-371 Iris Kreppenhofer (iso) -370 Christine Knauer (kaze)
E-Mail: auto@gea.de

Neuvorstellung – Die dritte Auflage des Ford Focus hat viele dienstbare Geister an Bord

Ein Ford, ein Wort?

VON STEPHAN ZENKE

Der neue Focus pflegt wieder eine innige Verbindung zur Straße. FOTO: PR

LISSABON. Die Worte sind blumig, und klingen süß in den Ohren. »Technologie, die bezahlbar ist«, preist Gunnar Herrmann als Entwicklungsdirektor die vielen Fahrer-Assistenzsysteme des neuen Ford Focus an. »Fahrdynamik, die schon im Stand sichtbar ist«, schwärmt Designer Ernesto Rupar. »Überzeugendes Produkt zu fairen Preisen«, bejubelt Marketingdirektor Carl-Philipp Mauve die dritte Auflage des Kompaktwagens. Dabei sitzen die drei Männer in den weißen Sesseln eines Luxushotels an der Atlantikküste. Ford feiert dort den neuen Focus, doch was gibt's für die Kundschaft zu feiern?

Reichlich Platz

Größer ist er jedenfalls nicht geworden. Der als vier- oder fünftürige Limousine startende Focus ist mit satten viereinhalb Metern Länge allerdings auch groß genug. Ob vorne oder hinten: Vier Menschen und ihr Gepäck finden auf bequemen Sitzen mehr als ausreichend Platz. Den Kombi reicht Ford später nach, einen Dreitürer wird es nicht mehr geben. Eine Preisliste gibt's natürlich, und die ist spannend.

Mit einem Einstiegspreis von 17 850 Euro für den Fünftürer ohne Klimaanlage gibt sich Ford selbstbewusst. Die viertürige Stufenhecklimousine erfordert sogar die Überweisung von 18 350 Euro, während es den Kombi Turnier ab 18 600 Euro geben soll. Hoppla, das ist stets mehr als die allgemein bekannten Konkurrenten aus Rüsselsheim und Wolfsburg für ihre Basismodelle verlangen, selbst wenn die schwächer motorisiert und nach Meinung von Ford auch schlechter ausgestattet daherkommen. Ihnen eindeutig voraus ist der Focus bei der Anzahl lieferbarer Fahrer-Assistenzsysteme.

Viele Assistenten

Für den Focus sind ein Dutzend dienstbare Geister lieferbar. Natürlich nur für die die gehobenen Varianten Trend und Titanium, dann allerdings für vergleichsweise erschwingliche rund 1 000 Euro. Assistenten helfen beim Einparken und Spurhalten, erkennen Verkehrsschilder, warnen vor Müdigkeit, schalten automatisch das Fernlicht ein oder aus und verhindern Auffahrunfälle. Zumindest sollen sie das alles können. Was die elektronischen Sensoren und Computer versprechen, ist Ford einen eigenen Prospekt mit 15 Seiten wert. Das ist nichts gegen die Bedienungsanleitung im Umfang von 332 Seiten. Wie schön, dass man weder die Assistenten noch das Handbuch wirklich braucht.

Denn der Focus fährt und bedient sich auch ohne Helferlein oder Handbuchstudium ganz einfach vorzüglich. Zwar ist die Mittelkonsole mit Schaltern, Tasten und Drehknöpfen überladen, aber im Prinzip ist alles selbsterklärend. Genau so wie die geteilt umklappbare Rücksitzbanklehne – mehr Variabilität hat die Limousine zwar nicht zu bieten, punktet aber mit Qualität.

Hochwertig gemacht

Fast alles im Innenraum sieht schick aus, fasst sich angenehm an, und macht einen hochwertigen Eindruck. Unerschütterlich stabil wirkt dazu passend ein Fahrwerk, dessen extrem hoch liegende Grenzbereiche im normalen Straßenverkehr garantiert nie erreicht werden. Der Focus pflegt dabei eine innige Verbindung zur Straße ohne Weichspüler in den Dämpfern und Federn. Gegenüber dem Vorgänger hat sich die Technik des Fahrwerks nicht wesentlich verändert. Angetrieben wird der Ford wahlweise von Benzin- oder Dieselmotoren.

Jeweils vier Triebwerke stehen zur Wahl. Einstiegsmotor ist der bekannte 1,6-Liter Benziner mit 105 PS (77kW), darüber rangieren die aufgeladenen aber dennoch etwas schlapp wirkenden Benzin-Direkteinspritzer mit bis zu 182 Pferdestärken. Bei den Selbstzündern reicht das Kraftangebot vom 1,6-Liter mit 95 PS (70 kW) bis zum Zweiliter-Turbodiesel und satten 163 PS (120 kW). Mit dem stärksten Triebwerk kostet der Wagen dann voll ausgestattet 24 850 Euro.

Alle Maschinen erfüllen die Euro-5-Abgasnorm. Für spezielle Wünsche kündigt Ford bereits jetzt an, noch in diesem Jahr eine besonders sparsame Econetic-Variante anzubieten, sowie später auch die Sportversion Focus ST nachzureichen. Schon heute sollen Schnellentschlossene von Einführungspreisen profitieren.

Made in Germany

Einige Ausstattungspakete gibt es jetzt für ein paar Hunderter günstiger. Die meisten Kunden werden sich laut Ford ohnehin für die höherwertigen Modelle Trend und Titanium entscheiden. Gebaut wird der neue Focus übrigens in Deutschland. 300 Millionen Euro wurden in die Fabrik in Saarlouis gesteckt, sie soll als Stammwerk mehr als 120 Länder beliefern. Dabei ist der Focus als erstes Modell ein Teil der »One Ford Strategie« des Konzerns.

»Gut 80 Prozent der Teile sind weltweit gleich«, erklärt Entwicklungsdirektor Gunnar Herrmann. Erst dadurch könne man technische Leckerbissen wie die Assistenz-Systeme kostengünstig anbieten. Wenn das kein Grund für die Kundschaft zum Feiern sei. (GEA)

– Anzeige –

Neuvorstellung Ford Focus

Bei Interesse an diesem Fahrzeug beraten wir Sie gerne.
Wir freuen uns auf Ihren Besuch.

Ford AutoHeinkel
www.auto-heinkel.de
72581 Dettingen
Daimlerstraße 10
Telefon 0 71 23/97 47-0

Autohaus
scheschowitz
VOLVO Vertragshändler
72525 Münsingen
Robert-Bosch-Straße 2 – 4
Telefon 0 73 81/40 02 80
www.scheschowitz.de

Tempolimit – Zwei Drittel überschreiten Geschwindigkeitsbegrenzungen

Risiken senken

BERLIN. Ein guter Autofahrer zu sein und trotzdem die Tempolimits missachten – das ist für viele Halter kein Widerspruch. Einer aktuellen Umfrage des Instituts TNS Emnid zufolge schätzt knapp die Hälfte der Befragten (46 Prozent) ihre Fähigkeiten am Steuer als gut oder sehr gut ein. Gleichzeitig räumten aber 70 Prozent ein, hin und wieder Geschwindigkeitsbegrenzungen zu übertreten. Immerhin noch 43 Prozent beachten Park- und Halteverbote nicht. Und 36 Prozent gaben an, auch einmal ein Stopp-Schild zu missachten.

Sorge um Sicherheit

Laut der Umfrage bewegt vor allem die Sorge um die eigene Sicherheit und die der anderen die meisten Autofahrer (80 Prozent) zum Einhalten von Regeln. Drohende Geldbußen oder Punkte in Flensburg spielten dabei nur eine untergeordnete Rolle. Den Fahrern sei Sicherheit im Straßenverkehr wichtig. Offensichtlich schätzten sie die Wirksamkeit von Verkehrsregeln in diesem Zusammenhang aber nicht hoch genug ein.

»An diesem Punkt müssen wir mit unserer Aufklärungsarbeit ansetzen«, so der Präsident des Deutschen Verkehrssicherheitsrates (DVR), Walter Eichendorf. Er verwies darauf, dass jährlich mehr als 370 000 Menschen auf Deutschlands Straßen verunglückten.

Die Umfrage führte TNS Emnid unter rund 1 000 Personen im Auftrag der seit Beginn 2010 laufenden Präventionskampagne »Risiko raus!« durch, mit der der DVR, die Deutsche Gesetzliche Unfallversicherung und weitere Träger das Unfallrisiko senken wollen. (tmn)

Führerscheinprüfung – Welche Vorteile hat die Führerscheinprüfung am PC? Bundesweite Umstellung weg vom Papier

Fragen werden variiert

ESSEN. Kreuzchen auf Fragebögen aus Papier zu machen, war gestern: Inzwischen haben alle Bundesländer die theoretische Führerscheinprüfung am PC eingeführt. Die Umstellung auf die elektronische Variante bringt aus Expertensicht eine Reihe von Vorteilen: Die Prüflinge müssen sich zum Beispiel intensiver auf die Theorie-Fragen vorbereiten, weil der Computer die Reihenfolge der Fragen bei jeder Prüfung variiert. Das trage zur Verbesserung der Verkehrssicherheit bei, erläutert der TÜV Nord.

Fragebogen am PC – die theoretische Führerscheinprüfung. FOTO: JENS SCHIERENBECK/DPA/TMN

Mit Fehlerprotokoll

Hinzu komme, dass jeder Prüfling ein detailliertes Fehlerprotokoll erhält. Besteht der Führerscheinanwärter den Theorietest nicht, kann er sich laut dem TÜV gezielter auf die Wiederholung der Prüfung vorbereiten. Ein weiterer Vorteil ist die Flexibilität des virtuellen Prüfsystems: Gesetzliche Änderungen lassen sich problemlos per Knopfdruck in dem Fragenkatalog umsetzen. Und auch das Lernen wird leichter, denn künftig sollen animierte Grafiken und Videos die Prüflinge unterstützen. (tmn)