



Weltpremiere des neuen Ford Focus: innovativster, dynamischster und faszinierendster Ford aller Zeiten

- Die Entwicklung der komplett neuen, vierten Ford Focus-Generation begann mit dem sprichwörtlichen „weissen Blatt Papier“
- Zur umfangreichen Modell-Familie gehören die Premium-Ausstattungsline Vignale und ein neues Crossover-Angebot, der Ford Focus Active
- Der Stau-Assistent mit Stop & Go-Funktion, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und der Fahrspur-Pilot erleichtern das Fahren in stockendem Verkehr
- Kamerabasiertes Kurvenlicht in Kombination mit dem Verkehrsschild-Erkennungssystem und dem blendfreien Fernlicht verbessern die Sicht
- Erste europäische Ford-Baureihe mit Head-up-Display
- Aktiver Park-Assistent „Plus“ mit Ein- und Ausparkfunktion und Fahrzeugführung per Knopfdruck
- Erster Ford Focus mit Fahrmodus-Regelung und Interaktivem Fahrwerksystem mit elektronischer Dämpferreglung (CCD) setzt Massstäbe in puncto Dynamik
- Premiere für FordPass Connect-Modem als mobiler WLAN-Hotspot; induktives Laden; Ford SYNC 3-Sprachsteuerung und Premium-Audiosystem B&O PLAY
- Hochmoderne EcoBoost-Dreizylinder-Turbobenziner mit Zylinderabschaltung und EcoBlue-Turbodiesel sowie neue 8-Gang-Automatik senken Verbrauch um durchschnittlich zehn Prozent

WALLISELLEN / LONDON, 10. April 2018 – Der komplett neu entwickelte Ford Focus feiert heute in London seine Publikums-Weltpremiere. Die vierte Generation der erfolgreichen Mittelklasse-Baureihe ist das technologisch kompetenteste und fortschrittlichste Kompaktmodell in der Geschichte von Ford Europa.

Der Bestseller der Marke läuft im Werk Saarlouis erneut als 5-türige Fließheck-Limousine, in der Kombi-Version Station Wagon sowie – für ausgewählte Märkte ausserhalb der Schweiz – auch als 4-türige Stufenheck-Limousine vom Band. Ford hat in die Produktionsanlagen 600 Millionen Euro investiert, die sich in einer besonders hochwertigen Verarbeitungsqualität der Ford Focus-Fahrzeuge widerspiegeln werden. Er wird in den Ausstattungslinien Titanium, ST-Line, Vignale und etwas später als Active (die erste Crossover-Variante dieser Baureihe) auf den Markt kommen. Erstmals wird die neue Baureihe auch mit einer 8-Gang-Automatik zur Verfügung stehen.

Die Entwicklung der komplett neuen Ford Focus-Generation begann mit dem sprichwörtlichen „weissen Blatt Papier“. Ford hat dabei das Feedback seiner Kunden so deutlich in den Mittelpunkt gestellt wie noch nie zuvor. Das Ergebnis ist ein neues, auf den Menschen ausgerichtetes Gesamtkonzept. Es verknüpft ein emotionales Karosserie-Design mit klassenbesten Aerodynamik, während der grosszügig bemessene Innenraum durch hochwertige Materialien und hohe Verarbeitungsqualität überzeugt.

Der neue Ford Focus im Überblick

Zu den besonderen Kennzeichen des neuen Ford Focus zählt das umfassendste Angebot an Fahrer-Assistenzsystemen, das Ford bislang in seinen europäischen Baureihen zu bieten hat. Hierzu gehören:

- der neue Ford Intelligent Drive Assist. Er vereint die adaptive Geschwindigkeitregelanlage (ACC – Adaptive Cruise Control) mit einem Stau-Assistenten einschliesslich Stop & Go-Funktion und dem so genannten Fahrspur-Piloten. Das ermöglicht bei den Ford Focus-Modellen mit Automatikgetriebe ein müheloses Mitrollen im stockenden Verkehr. Zusätzlich ist das System mit dem Verkehrsschild-Erkennungssystem verknüpft und passt die Geschwindigkeit auf wechselnden Strassenabschnitten automatisch an.

- die adaptiven LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlicht-Assistenten und kamerabasiertem Kurvenlicht reagieren zum ersten Mal überhaupt auch auf Verkehrsschilder entlang der Fahrbahn und passen den Scheinwerferkegel entsprechend an.
- der Aktive Park-Assistent „Plus“ mit Ein- und Ausparkfunktion und teil-automatisierter Fahrzeugführung steuert bei den Ford Focus-Modellen mit dem neuen 8-Gang-Automatikgetriebe auch die Gangwahl sowie die Brems- und Gaspedalbefehle.
- das erste von Ford in Europa zum Einsatz kommende Head-up-Display unterstützt den Fahrer bei der Konzentration auf das Verkehrsgeschehen.
- der Ausweichassistent ESA (Evasive Steer Assistance) des neuen Ford Focus ist ein Novum in dieser Fahrzeugklasse. Er dient als aktive Lenkunterstützung für den Fall, dass das Auto Hindernisse umfahren muss, um eine Kollision zu vermeiden.

Erstmals kommt nun in der Ford Focus-Baureihe optional das Interaktive Fahrwerksystem mit elektronischer Dämpferregelung CCD (Continuously Controlled Damping) sowie eine Fahrmodus-Regelung zum Einsatz. Im Zusammenspiel mit neu entwickelten Fahrwerksfedern – einem Patent von Ford – steigert dies ein weiteres Mal die besondere Fahrdynamik, mit der diese Baureihe seit nunmehr 20 Jahren Massstäbe in ihrem Segment setzt. An der Hinterachse verbessert ein isolierter Fahrwerksrahmen den Federungs- und Geräuschkomfort spürbar.

Besonderen Komfort an Bord des neuen Ford Focus bieten auch Konnektivitätslösungen wie das integrierte FordPass Connect-Modem, das unterwegs den Kontakt zur digitalen Welt hält, sowie eine induktive Ladestation für das kabellose Aufladen entsprechend kompatibler Smartphones.

Auf der Antriebsseite geht der neue Ford Focus mit der jüngsten Generation des vielfach preisgekrönten EcoBoost-Dreizylinders mit 1,0 und 1,5 Litern Hubraum an den Start. Beide Benziner-Triebwerke profitieren von der innovativen Zylinderabschaltungs-Technologie, die Ford als erster Automobilhersteller überhaupt für Dreizylinder-Aggregate eingeführt hat.

Die hochmodernen Ford EcoBlue-Turbodiesel stehen mit 1,5 und 2,0 Litern Hubraum zur Verfügung.

Die neu entwickelte 8-Gang-Automatik passt ihre Schaltstrategie der Fahrweise adaptiv an und wird nun über einen attraktiv gestalteten elektronischen Wahlhebel gesteuert.

„Mit dem neuen Ford Focus setzen wir uns in puncto Technologie und Fahrerlebnis an die Spitze des Segments“, betont Joe Bakaj, als Vizepräsident von Ford Europa verantwortlich für die Produktentwicklung. „Die Chance, ein komplett neues Modell beginnend mit einem weissen Blatt Papier zu entwickeln, bietet sich nicht oft. Wir haben die Gelegenheit mit beiden Händen ergriffen und das beste Auto auf die Räder gestellt, das es in der kompakten Mittelklasse derzeit gibt.“

Der neue Ford Focus im Detail

„Der Ford Focus ist seit zwei Jahrzehnten unser Zugpferd in Europa. In Bezug auf Design, fortschrittliche Technologien und Fahrspass setzt er seither Massstäbe und verkörpert alle Eigenschaften, die unsere Kunden an Ford schätzen“, erläutert Steven Armstrong, Präsident von Ford in Europa, dem Mittleren Osten und Afrika. „Nahezu jedes fünfte Auto, das im vergangenen Jahr in Europa verkauft wurde, gehört zur kompakten Mittelklasse. Dies erklärt, warum der Ford Focus auch in Zukunft für uns und unsere Kunden eine so grosse Bedeutung besitzt – und warum wir so viel Energie in die Entwicklung der jüngsten Generation investiert haben.“

Neue C2-Segment-Plattform

Der neue Ford Focus ist die erste Baureihe des Automobilherstellers, die auf der neu entwickelten C2-Plattform basiert. Sie ermöglicht eine nochmals verbesserte Crash-Sicherheit und ein grösseres Platzangebot im Innenraum, ohne sich nachteilig auf die Aussenabmessungen auszuwirken. Hinzu kommt eine optimierte Aerodynamik, die das Verbrauchsverhalten positiv beeinflusst.

Dank der um 40 Prozent verbesserten Crash-Struktur peilt Ford für die neue Generation des Ford Focus im unabhängigen Euro NCAP-Sicherheitstest ein Fünf-Sterne-Ergebnis an.

Die Design-Philosophie: der Mensch steht im Mittelpunkt

Der neue Ford Focus läutet die nächste Evolutionsstufe der Design-Philosophie von Ford ein. In den Vordergrund rückt das Produktempfinden, das der Kunde bei jeder Interaktion mit seinem Fahrzeug erlebt – dieser ausschliesslich auf den Menschen konzentrierte Ansatz beeinflusst die expressive Formensprache ebenso wie alle funktionalen Attribute des Autos.

Die Proportionen des neuen Ford Focus sind erwachsener geworden. Die A-Säulen wurden in Richtung Fahrzeugmitte versetzt und lenken den Blick in ihrer optischen Verlängerung auf den Mittelpunkt der Vorderräder. Zugleich scheinen sich die C-Säulen wie ein kraftvoller Muskel auf den hinteren Rädern abzustützen, was unter dem Strich eine sehr ausgewogene, gefällige Seitenansicht bedeutet.

„Wir wollten, dass sich unsere Kunden spontan und auf Dauer in den neuen Ford Focus verlieben“, erklärt Amko Leenarts, Design-Direktor von Ford Europa. „Von aussen betrachtet oder im Auto selbst – unsere neue Design-Philosophie will, dass jeder Kontakt mit dem neuen Ford Focus einen bleibenden positiven Eindruck erzeugt und die Verbindung zwischen Mensch und Maschine stärkt.“

Länger und breiter, aber flacher als der Vorgänger

In der Länge wächst der neue Ford Focus gegenüber dem Vorgänger um 18 Millimeter (Limousine) beziehungsweise um 108 Millimeter (Station Wagon). Höhe (neu versus alt): minus 15 Millimeter (Limousine) beziehungsweise minus 20 Millimeter (Station Wagon). Breite ohne Spiegel (neu versus alt): plus 2 Millimeter (Limousine und Station Wagon).

Der Radstand der 5-türigen Karosserieversion und des Station Wagens legt gegenüber der Ford Focus-Vorgängergeneration um 52 Millimeter zu. Dies begünstigt die Wahl von Rädern mit grösserem Durchmesser. Sie können höher in die Karosserie einziehen und reduzieren auf diese Weise die optische Länge des neuen Ford Focus. Kürzere Karosserie-Überhänge und die leicht zurückversetzte Passagierkabine unterstreichen den sportlich-kompakten Eindruck bei gleichzeitig grosszügigeren Innenraummassen.

Besonderes Augenmerk legten die Designer des neuen Ford Focus auch auf strömungsgünstige Formen. Die skulptural gezeichnete Karosserie mit ihrem schlanken Profil, den harmonisch integrierten Aerodynamik-Elementen und den kurzen Ecken ermöglicht einen besonders niedrigen Luftwiderstandsbeiwert von c_w 0,273 für die 5-türige Limousine.

Der erkennbar grösser ausgeführte und somit markanter in den Vordergrund tretende Kühlergrill füllt den Platz zwischen den horizontal ausgerichteten Hauptscheinwerfern aus, die – ebenso wie die Rückleuchten – so weit aussen positioniert wurden wie möglich.

Apropos Rücklichter: Fortan zweigeteilt, erleichtern sie den Zugang zum Laderaum durch eine grössere Ladebreite. Dank LED-Technologie bieten sie bei Tag und bei Nacht eine unverwechselbare Lichtsignatur, während der „Focus“-Schriftzug prominent dazwischen platziert wurde und die hochwertige Ausführung der Heckpartie noch eleganter wirken lässt.

Eigenständige Design-Elemente für alle Ausstattungslinien

Die Ausstattungslinien unterscheiden sich durch eigenständige Design-Elemente voneinander. Drei Beispiele:

- Der neue Ford Focus Vignale weist die für dieses Top-Modell typischen Merkmale auf: Der obere Grill enthält ein Wabenmuster, das an das „V“ in „Vignale“ erinnert. Der untere Kühlluft einlass ist breiter gestaltet und mit einer satinierten Chrom-Dekorleiste versehen. Veredelt wird das Aussendesign durch lackierte Seitenschweller mit eingelassenen Dekor-Elementen, ebenfalls in satiniertem Chrom.
- Der ST-Line tritt mit einem aggressiver aussehenden Heckdiffusor und einem üppigen Dachspoiler an. Die grösser ausgeführten Luftöffnungen betonen den sportlichen Charakter dieser Ausstattungsvariante und erlauben einen Blick auf die Motorkomponenten. Markante ST-Line-Flügelemente leiten den Luftstrom zu den Einlässen des Luftvorhangs.
- Die höhere Bodenfreiheit des Active weist ebenso auf den robusteren Charakter dieses neuen Crossover-Modells hin wie zusätzliche, in Schwarz ausgeführte Radkästen- und Schwellerverkleidungen. Hinzu kommen ein individuelles Design der Frontpartie sowie Dekor-Elemente im unteren Bereiche der Stossfänger vorne und hinten, die kontrastierend in Silber ausgeführt sind.

Die Farbpalette der neuen Ford Focus-Generation umfasst insgesamt 13 frische Lacktöne, darunter auch Hokkaido-Orange, Dynamic-Blau und – exklusiv für die Vignale-Variante – Dark Berry.

Das Interieur: reduzierte und klare Linien

Die neue Design-Ausrichtung wirkt sich auch auf die Gestaltung des Interieurs aus: reduzierte und klare Linien, expressive Materialien, nahtlos aneinander gefügte Oberflächen, hoher Qualitätslevel – das alles sorgt für eine entspannte Wohlfühl-Atmosphäre.

So gehen zum Beispiel die vorderen Türverkleidungen scheinbar fließend in den Armaturenräger über. Dies lässt den Innenraum noch grosszügiger und hochklassiger wirken. Sowohl die Türverkleidungen als auch der obere Teil des Armaturenrägers bestehen aus besonders berührungssympathischen Soft-touch-Stoffen. Modernes Produkt-Design spiegelt sich auch in den polierten und gebürsteten Oberflächen etwa für die Umrandung der Lüfterdüsen, der Türgriffe und anderer Verkleidungen wider.

So eigenständig die Karosserie-Design-Elemente, so individuell präsentieren sich die einzelnen Ausstattungslinien des neuen Ford Focus auch im Interieur. Die Vignale-Version überzeugt mit fein gemasertem Holz-Dekor-Einlagen und Premium-Leder, der ST-Line zeichnet sich durch Oberflächen im sportlichen Carbon-Look und rote Ziernähte aus, während der Ford Focus Active – seinem Crossover-Charakter entsprechend – robustere Materialien erhält.

„Die nervös machenden Bereiche, in denen unterschiedliche Strukturen und Materialien miteinander konkurrieren, gehören bei uns der Vergangenheit an“, betont Design-Direktor Amko Leenarts. „Wir haben alle Komponenten so ausgewählt, dass sie besser zueinander passen und sich gegenseitig ideal ergänzen.“

Die neuen Ergonomie-Sitze

Für entspanntes Innenraum-Ambiente sorgen auch die neuen Ergonomie-Sitze. Sie sind insgesamt 18-fach einstellbar und bieten somit Fahrer und Beifahrer aussergewöhnlichen Komfort, was sich besonders bei langen Autofahrten bemerkbar macht. Neben der Einstellmöglichkeit für die Position, die Höhe und die Neigung des Sitzes ermöglicht auch die vierfach elektrisch einstellbare Lendenwirbelstütze eine nahezu perfekte Anpassung an den Rücken. Zusätzlicher Platz und Komfort wird durch die ausziehbare Oberschenkelauflage geboten. Die Kopfstützen lassen sich mit insgesamt vier Einstellungsmöglichkeiten ideal für den Nacken anpassen.

„Ford Co-Pilot360“: das umfangreichste Angebot an Assistenzsystemen

Für den komplett neu entwickelten Ford Focus steht das umfangreichste Angebot an Assistenzsystemen zur Verfügung, das Ford je in einer europäischen Baureihe angeboten hat. Viele dieser Funktionen entsprechen dem Level 2 für autonome Fahrzeuge. Diese hochmodernen Systeme bieten Verbesserungen in puncto Sicherheit, Fahren und Parken.

Ford fasst die Assistenz-Technologien ab sofort unter dem neuen globalen Oberbegriff „Ford Co-Pilot360“ zusammen.

Für den neuen Ford Focus sind zum Beispiel folgende Optionen lieferbar:

- In Verbindung mit dem neuen 8-Gang-Automatikgetriebe hilft die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage ACC mit Fahrspur-Pilot, einen ausreichenden Sicherheitsabstand zum vorausfahrenden Auto automatisch einzuhalten, und richtet das eigene Fahrzeug dabei in der Mitte der Fahrspur aus. Dies senkt speziell auf längeren Reisen die Anspannung für den Fahrer und sorgt für einen höheren Komfort. Das System kann die Geschwindigkeit anhand von Informationen des Verkehrsschild-Erkennungssystems – das auch die Anzeigen von Schilderbrücken registriert – und des eigenen Navigationssystems dem aktuell geltenden Tempolimit automatisch anpassen und dadurch den Fahrer auf Abschnitten mit häufig wechselnden Tempolimits entlasten. ACC funktioniert bei Geschwindigkeiten bis zu 200 km/h.

Der Fahrspur-Pilot scannt die Fahrbahnmarkierungen und hilft bei aktiviertem ACC mittels sanften, aber gut wahrnehmbaren Lenkkräften dabei, das Auto in der Mitte der eigenen Spur zu halten. Der Fahrer behält stets die Kontrolle über das Lenkrad. Bleiben entsprechende Reaktionen des Fahrers aus, macht das System über optische und akustische Signale darauf aufmerksam, das Steuer wieder zu übernehmen.

- Eine neue Funktion für die Ford Focus-Varianten mit dem neuen 8-Gang-Automatikgetriebe ist der Stau-Assistent mit Stop & Go-Funktion. Falls bei stockendem Verkehr erforderlich, bremst er das Auto bis zum Stillstand ab und setzt dafür bis zu 50 Prozent des maximalen Bremsdrucks ein. Kann die Fahrt innerhalb von drei Sekunden fortgesetzt werden, fährt der Stau-Assistent selbsttätig auch wieder an. Dauert der Stopp länger, kann der Fahrer die neuerliche Beschleunigung über einen Schalter im Lenkrad oder mit einem sanften Druck auf das Gaspedal initiieren.

„Wer an seine Fahrschulzeit zurückdenkt, wird sich erinnern, wie viel Konzentration nötig war, um das Auto sicher auf der Strasse zu halten. Autofahren ist seither nicht einfacher geworden – wir haben uns nur an die Herausforderung gewöhnt“, erläutert Helmut Reder, bei Ford Europa als Direktor für die C-Segment-Fahrzeuge weltweit verantwortlich. „Technologien wie der Fahrspur-Pilot und der Stau-Assistent mit Stop & Go-Funktion reduzieren die Belastungen für den Fahrer und helfen ihm, die volle Aufmerksamkeit auf das Verkehrsgeschehen zu lenken. Dies senkt den Stress und sorgt für ein sichereres Gefühl.“

Adaptive LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlicht-Assistenten

Bereits vor dem Erreichen einer Kurve, einer Kreuzung oder eines Kreisverkehrs passen die optional verfügbaren adaptiven LED-Scheinwerfer mit blendfreiem Fernlicht-Assistenten und kamerabasiertem Kurvenlicht den Lichtkegel automatisch an und leuchten so die Strasse optimal aus. Anhand der Informationen der Frontkamera erkennt das System Fahrbahnmarkierungen bis zu 65 Meter voraus und muss daher für eine entsprechende Reaktion nicht erst die Lenkbewegung des Fahrers abwarten.

Hinzu kommt eine Funktion, auf die Ford das Patent besitzt: Durch das Erkennen von Strassenschildern, die Kreuzungen oder Kreisverkehre ankündigen, weitet das System die Lichtkegel vor dem Auto aus – so werden Hindernisse rechtzeitig ausgeleuchtet. Davon profitieren insbesondere Fussgänger und Fahrradfahrer, die in dunklen Kurven meist schwer zu erkennen sind.

Die adaptiven Scheinwerfer des neuen Ford Focus passen sich in puncto Leuchtwinkel und -intensität automatisch dem Verkehrsumfeld an. Das blendfreie Fernlicht nutzt die Vorteile der modernen Voll-LED-Lichttechnologie und befreit den Fahrer von der Pflicht, bei entgegenkommenden oder vorausfahrenden Fahrzeuge abzublenden, da diese Autos automatisch aus dem Fernlichtkegel ausgespart werden. Effekt: eine bessere Ausleuchtung der Fahrbahn, sanftere Übergänge zwischen Fern- und Abblendlicht sowie eine geringere Gefahr, anderen Verkehrsteilnehmern die Sicht zu nehmen.

Erste europäische Ford-Baureihe mit Head-up-Display

Als erste europäische Baureihe der Marke tritt der neue Ford Focus auf Wunsch mit einem Head-up-Display (HUD) an. Es projiziert wichtige Informationen auf eine ausfahrbare Projektionsfläche direkt ins natürliche Sichtfeld des Fahrers, der sie dort wahrnehmen kann, ohne den Blick vom Verkehrsgeschehen abwenden zu müssen. Das System zählt in Europa zu den leistungsfähigsten seiner Art.

Weiteres Novum: Dank spezieller Filter können auch die Nutzer von polarisierten Sehhilfen das Head-up-Display problemlos lesen. Ausser der Geschwindigkeit, die das HUD permanent anzeigt, kann der Fahrer das weitere Informationsangebot individuell zusammenstellen. Zur Wahl stehen die Anzeigen des Verkehrsschild-Erkennungssystems, der adaptiven Geschwindigkeitsregelanlage, des Audio- und Navigationssystems, Warnhinweise sowie die Schaltempfehlungsanzeige.

Aktiver Park-Assistent „Plus“

Der optionale Aktive Park-Assistent „Plus“ macht das Ein- und Ausparken noch einfacher. Das System steuert Ford Focus-Modelle mit dem neuen 8-Gang-Automatikgetriebe per Knopfdruck ohne Zutun des Fahrers in Parklücken parallel oder quer zur Fahrtrichtung. Der Fahrer muss hierfür lediglich den Automatik-Wählhebel auf „Neutral“ stellen und einen Schalter in der Mittelkonsole betätigen. Das Auto übernimmt ausser der Lenkbewegung auch den Gangwechsel, das Anfahren und Bremsen. Auf diese Weise findet der neue Ford Focus mit bis zu vier km/h in Parkbuchten, die lediglich 110 Zentimeter länger sein müssen als das Fahrzeug selbst. Ebenfalls automatisch steuert das System das Auto aus der Parklücke auch wieder heraus.

Optimierter Pre-Collision-Assist mit Fussgänger- und Radfahrererkennung

Umfassend verbessert präsentiert sich der serienmässige Pre-Collision-Assist mit Fussgänger- und Radfahrererkennung. Bei eingeschaltetem Fahrlicht registriert das System in der Dunkelheit auch nicht-motorisierte Verkehrsteilnehmer auf der Strasse und am Fahrbahnrand, die den eigenen Weg kreuzen könnten. Der Pre-Collision-Assist leitet eine Bremsung ein, wenn der Fahrer auf die Gefahr einer drohenden Kollision nicht oder nur unzureichend reagiert.

Weitere-Assistenz-Technologien, die für neuen Ford Focus verfügbar sind

Nachfolgend eine Auswahl weiterer Assistenz-Technologien, die für den neuen Ford Focus optional verfügbar sind:

- Der Ausweich-Assistent (Evasive Steering Assist) greift auf die Daten des Radarsystems sowie der Frontkamera zu und erkennt langsam fahrende oder stehende Autos vor sich. Droht ein Zusammenstoss, hilft das System dem Fahrer beim Umfahren des Hindernisses durch aktive Lenkunterstützung.
- Der Toter-Winkel-Assistent BLIS (Blind Spot Information System) mit Cross-Traffic-Alert warnt den Fahrer beim rückwärts Herausfahren aus Parklücken vor herannahenden Fahrzeugen. Neu ist: Sollte der Fahrer nicht oder nur unzureichend reagieren, kann das System jetzt auch das Bremssystem aktivieren, um eine Kollision zu verhindern oder ihre Auswirkungen gering zu halten.
- Die Rückfahrkamera mit „Split View“-Technologie deckt mit ihrer Weitwinkeloptik einen noch grösseren Bereich hinter dem neuen Ford Focus ab als zuvor und bietet eine wichtige Hilfe beim rückwärts Herausfahren aus engen Einfahrten oder Parklücken.
- Das Falschfahrer-Warnsystem erkennt über die Frontkamera in der Windschutzscheibe und mittels Informationen des Navigationssystems, wenn der Fahrer die Einfahrt-Verbotsschilder übersehen hat und offensichtlich in falscher Richtung auf die Autobahn auffahren will. In diesem Fall warnen Licht- und Tonsignale vor der drohenden Gefahr. Das innovative System kommt zuerst in Ford Focus-Modellen zum Einsatz, die für Deutschland, Österreich und die Schweiz vorgesehen sind.

- Dank der serienmässigen Ford MyKey-Technologie können bestimmte Funktionen des neuen Ford Focus eingeschränkt werden, wenn das Fahrzeug mit dem Ford MyKey-Autoschlüssel benutzt wird – etwa, falls Führerschein-Neulinge damit unterwegs sind. Begrenzen lassen sich ausser der Höchstgeschwindigkeit auch die Annahme von Telefongesprächen über die Freisprecheinrichtung während der Fahrt, die Lautstärke der Audioanlage und das Deaktivieren von Sicherheitssystemen wie ESP. Ausserdem bleibt die Audioanlage ausgeschaltet, so lange einer der Mitfahrer unangeschnallt ist.

- Der serienmässige Post-Collision-Assist reduziert nach einem Unfall automatisch die Gefahr oder die Schwere eines zweiten Aufpralls, indem er moderat die Bremsen aktiviert und das Fahrzeug zum Stehen bringt. Dies senkt die Verletzungsgefahr für die Passagiere und hilft, weitere Beschädigungen am Auto zu vermeiden.

Der neue Ford Focus: modernes Fahrwerk für agiles Handling

Ein neu entwickeltes Fahrwerk in Kombination mit hochmodernen Assistenz-Technologien: Der neue Ford Focus führt das agile, in seinem Fahrzeug-Segment stets Massstäbe setzende Handling auf einen neuen Level und vereint dies mit nochmals verbesserten Komforteigenschaften.

Grundlage ist ein neuer, isolierter Fahrwerksrahmen für die gewichtsoptimierte Verbundlenker-Hinterachse mit unterschiedlich langen SLA-Längslenkern (Short Long Arm). Diese Konstruktion optimiert insbesondere auf langen Wellen das Federungsvermögen und sorgt für eine ausgewogene Balance zwischen den Einzelradaufhängungen der Vorder- und Hinterachse. Die Hinterachse des Ford Focus Station Wagon zeichnet sich durch eine spezielle SLA-Aufhängungsgeometrie aus. Sie ermöglicht ein grösseres Kofferraumvolumen mit einer breiteren Ladefläche und spricht speziell bei maximal zulässiger Zuladung feinfühlinger an.

Wie bereits der neue Ford Fiesta ST erhalten auch die Ford Focus-Versionen mit dem 1,0 Liter grossen EcoBoost-Turbobenziner sowie die EcoBlue-Turbodiesel mit 1,5 Litern Hubraum die modernen, von Ford patentierten Force Vectoring-Fahrwerksfedern. Sie erhöhen die laterale Steifigkeit und verbessern die Kurvenstabilität.

Die neuen Verbundstoff-Fahrwerkslager mit differenzierter Steifigkeits-Charakteristik sorgen für ein präzise definiertes Eigenlenkverhalten. Kurze Stösse werden sensibel absorbiert. Zugleich verbinden sie den Fahrwerksrahmen mit der Karosserie und schirmen den Innenraum gegen Geräusch- und Vibrationsübertragungen ab.

Interaktives Fahrwerkssystem mit elektronischer Dämpferregelung

Erstmals ist für die Ford Focus-Baureihe ein Interaktives Fahrwerkssystem mit elektronischer Dämpferregelung CCD (Continuously Controlled Damping) verfügbar. Es steht für die 5-türigen Limousinen mit SLA-Einzelradaufhängung zur Wahl.

CCD setzt im Zwei-Millisekunden-Rhythmus Informationen der Federung, der Lenkung und der Bremse um und passt das Ansprechverhalten der Stossdämpfer zugunsten des bestmöglichen Federungskomforts entsprechend an. Dabei erkennt das System sogar Schlaglöcher auf der Strasse: Überrollt der Reifen die vordere Kante, reagiert der Stossdämpfer entsprechend und verhindert, dass das Rad zu tief in die Fahrbahn-Unebenheit eintaucht. An der Hinterachse funktioniert dies noch besser, da die Federung von der Vorderachse entsprechend „vorgewarnt“ wurde und hierdurch noch frühzeitiger reagieren kann. Entsprechend weicher fällt der Kontakt mit der hinteren Schlaglochkante aus.

Serienmässig: der selektive Fahrmodus-Schalter

Erstmals – und serienmässig – hat der neue Ford Focus einen selektiven Fahrmodus-Schalter an Bord. Er stellt die Einstellungen „Normal“, „Sport“ sowie „Eco“ bereit. Damit kann der Fahrer unter anderem das Ansprechen des Gaspedals und der Servolenkung den eigenen Vorlieben anpassen.

In Verbindung mit CCD bietet der Ford Focus auch „Komfort“ und „Eco-Komfort“-Einstellungen mit einer entsprechenden Dämpfungs-Charakteristik an.

Torsionssteifigkeit um 20 Prozent verbessert

Der neue Ford Focus ist die erste Baureihe des Automobilherstellers, die auf der grundlegend neu entwickelten C2-Plattform basiert. Gemeinsam mit der ebenfalls neu konstruierten Karosserie-Struktur konnte die Torsionssteifigkeit – im Vergleich zum Vorgängermodell – um 20 Prozent verbessert werden. Einzelne Anlenkpunkte des Fahrwerks zeichnen sich sogar durch eine um 50 Prozent höhere Steifigkeit aus.

Zusätzlich profitiert die Torsionssteifigkeit der Karosserie von einer innovativen Ausschäumungs-Technologie, die Ford ursprünglich für den Ford Focus RS entwickelt hat. Dabei wird ein spezieller Nass-Schaum während der Produktion in die Hohlräume der hinteren Fahrzeugstruktur gespritzt, wo er aushärtet und sich durch die Wärme-Einwirkung im Trockenraum der Lackiererei ausdehnt. Das Ergebnis: eine um zehn Prozent verbesserte laterale Steifigkeit bei nur geringem Mehrgewicht.

Vom Ford Focus ST-Line mit zehn Millimeter kürzeren Fahrwerksfedern, speziellen Dämpfern und Stabilisatoren bis hin zum Ford Focus Active mit eigenständigen Achsschenkeln vorne und hinten: Jedes einzelne Derivat der Erfolgsbaureihe geht mit einer Fahrwerksabstimmung an den Start, die voll und ganz dem unverwechselbaren Charakter dieser Modellfamilie entspricht.

„Der Ford Focus bietet das grösste Fahrvergnügen seiner Klasse. Wir haben nicht vor, uns diese Krone von irgendeinem Wettbewerber abjagen zu lassen“, betont Reder. „Das komplett neu entwickelte Fahrwerk sowie fortschrittliche Technologien wie der selektive Fahrmodus-Schalter und die elektronische CCD-Dämpferregelung vereinen die Agilität und die Rückmeldungen eines Kompaktsportlers mit dem souveränen Federungskomfort eines grösseren Vorstandsautos.“

Der neue Ford Focus: bestens vernetzt

Das ab der Ausstattungsversion Titanium serienmässig integrierte FordPass Connect-Modem¹ – es feiert in dieser Baureihe seine Europa-Premiere – verwandelt das Auto in einen mobilen WLAN-Hotspot² für bis zu zehn Endgeräte gleichzeitig. Mit Echtzeit-Verkehrsdaten („Live Traffic“³) für das Navigationssystem erleichtert es die Planung einer stressfreien Fahrt, während sich die Passagiere an Bord die Zeit mit Streaming-Inhalten verkürzen können. Über die FordPass App gewährt FordPass Connect zugleich den Zugang zu folgenden Services:

- Fahrzeugortung – sie erleichtert das Wiederauffinden des Autos auch auf grossen und unübersichtlichen Parkplätzen.
- Die Abfrage des aktuellen Fahrzeugstatus in puncto Tankfüllung, Alarmanlage, Ölstand und vieles mehr.
- Entriegeln und Verriegeln des Ford Focus aus der Ferne.
- Anlassen des Motors via Fernbedienung⁴.
- eCall Funktionalität, die automatisch im Falle schweren Unfalls die Rettungskräfte alarmiert und Insassen erlaubt, auf Druck eines SOS-Knopfes mit den Rettungskräften in Kontakt zu treten

Kabelsalat an Bord des neuen Ford Focus wird dank des induktiven Ladefelds zu einem Relikt aus der Vergangenheit. Das Ladefeld, das nach dem Qi-Standard arbeitet, ermöglicht das drahtlose Aufladen entsprechender Smartphones, deren Kompatibilität das System automatisch erkennt. Die Geräte können dabei über die Bluetooth-Schnittstelle des Kommunikations- und Entertainmentsystems Ford SYNC 3 verbunden bleiben, mit dem sich Audio-, Navigations- und

Klimatisierungsfunktionen des Ford Focus per Sprachbefehl steuern lassen. Es ist kompatibel mit Apple CarPlay und Android Auto⁵. Der acht Zoll grosse Touchscreen-Farbmonitor reagiert auf Wisch- und Ziehbewegungen.

B&O PLAY Sound System mit zehn Lautsprechern

Die Musikdateien, die der Ford Focus-Kunde über FordPass Connect streamt, verwandelt das neue, optional erhältliche B&O PLAY Sound System in ein brillantes Klangvergnügen. Es hat eine Ausgangsleistung von 675 Watt und wartet mit insgesamt zehn Lautsprechern auf, darunter auch einem 140 Millimeter grossen Subwoofer im Kofferraum sowie einem Mittelfrequenz-Töner in der Mitte des Armaturenrägers. Die Lautsprecher wurden präzise auf die unterschiedlichen Innenräume der 5-türigen Limousine und des Station Wagon kalibriert und verwirklichen einen Musikgenuss, der weit über das Fahrzeugsegment hinaus zur Spitzenklasse gehört.

Souveränes Platzangebot

Der neue Ford Focus bietet ein überlegenes Komforterlebnis, das insbesondere auf dem souveränen Platzangebot basiert. Fahrer und Beifahrer geniessen eine Schulterfreiheit, die mit 1.421 Millimetern (5-Türer / Station Wagon) einen neuen Klassenbestwert bedeutet. Zugleich profitiert der Innenraum von einem Armaturenräger, der gegenüber dem Vorgängermodell geringfügig zurückversetzt wurde. Die Mittelkonsole, deren Seiten bei den Serien Titanium und Vignale knieschonend gepolstert sind, fällt insgesamt schmaler aus, da diverse Schalter und Bedienelemente entfallen – ihre Aufgabe übernimmt nun der Touchscreen.

Über üppige Platzverhältnisse dürfen sich auch die Passagiere auf den Rücksitzen des neuen Ford Focus freuen: Für sie zählt sich der längere Radstand und der flache Fahrzeugboden aus. So legt die Kniefreiheit gegenüber dem Vorgängermodell um 50 Millimeter zu und erreicht mit 81 Zentimetern nun Klassenbestwert. Die Schulterfreiheit legt um gut 60 Millimetern zu. Das luftige Gefühl wird zusätzlich durch die Ausgestaltung der hinteren Türen – deren Seitenfenster bis in die Dachsäulen reichen – und das optional angebotene Panoramaglas-Schiebedach verstärkt. Ein anderes bemerkenswertes Detail: Die spezielle Gestaltung der Aussenspiegelgehäuse reduziert das Pulsieren des Luftstroms bei geöffneten Seitenscheiben.

Üppiges Gepäckraumangebot

Der Gepäckraum mit dem ebenen Ladeboden ist ausreichend, um selbst voluminöse Gegenstände problemlos transportieren zu können.

Beispiel 5-türige Limousine: Ohne umgeklappte Rücksitzbank legt das Ladevolumen gegenüber dem Ford Focus-Vorgänger um 25 auf 341 Liter zu. Bei umgeklappter Rücksitzbank wächst das Ladevolumen gegenüber dem Vorgänger um 92 auf 1.354 Liter.

Beispiel Station Wagon: Die Ladelänge am Boden, also von der Ladekante bis zu den Rücksitzen, wächst gegenüber dem Vorgänger um 28 Millimeter. Werden die Easy-Fold-Rücklehnen durch den Zug an einem Hebel umgeklappt, legt die Ladetiefe von der Ladekante bis zu den Vordersitzen um 165 Millimeter zu. Das maximale Ladevolumen beträgt jetzt 1.650 Liter.

Die sensorgesteuerte Heckklappe ermöglicht den Zugang zum Gepäckraum über eine einfache Fussbewegung unter der Heckschürze. Auch das Rätsel, wohin bei Nichtgebrauch die Gepäckraumabdeckung verschwinden kann, haben die Ingenieure von Ford elegant gelöst: Sie findet nun unterhalb einstellbaren Gepäckraumbodens Platz und lässt sich obendrein besonders leicht montieren und demontieren.

Der neue Ford Focus: Hochmoderne Benzin- und Diesel-Motorisierungen

Der neue Ford Focus kommt mit einer fortschrittlichen Palette an Ford EcoBoost-Turbobenzinern und EcoBlue-Turbodiesel-Motoren auf den Markt. Sie erfüllen die Emissionsklasse Euro 6d-temp auf Basis des neuen WLTP-Testzyklusses (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure) und überzeugen mit kraftvoller Leistungsentfaltung

sowie weiter verbesserter Laufkultur. Die automatischen Start-Stopp-Systeme senken serienmässig den Verbrauch und damit auch die Betriebskosten. Ausser geschmeidigen 6-Gang-Schaltgetrieben steht nun erstmals auch eine neu entwickelte 8-Gang-Automatik zur Wahl.

Benziner

Der vielfach preisgekrönte Ford EcoBoost-Dreizylinder steht für den neuen Ford Focus wahlweise

- mit 1,0 Liter Hubraum in den drei Leistungsstufen 85 PS*, 100 PS* und 125 PS* sowie
- mit 1,5 Liter Hubraum in den beiden Leistungsstufen 150 PS* und 182 PS*

zur Verfügung. Beide Aggregate haben eine innovative Zylinderabschaltung, die Ford als erster Automobilhersteller überhaupt für Dreizylinder-Motoren eingeführt hat. Wird die volle Leistung etwa beim Dahingleiten mit konstantem Tempo nicht abgerufen, legt die Elektronik einen Zylinder still. Dies spart Treibstoff und schont die Umwelt. Steigt der Bedarf an Motorleistung wieder, nimmt der dritte Brennraum innerhalb von nur 14 Millisekunden die Arbeit wieder auf – dies entspricht der 20-fachen Geschwindigkeit eines Lidschlags. Für die Insassen vollziehen sich diese Prozesse praktisch unmerklich.

Grundsätzlich gilt: Zu den Schlüsselementen der modernen EcoBoost-Technologie zählen eine fortschrittliche Turbo-Aufladung, die Hochdruck-Benzindirekteinspritzung sowie die vollvariabel gesteuerten Ti-VCT-Nockenwellen (Twin-independent Variable Cam Timing). Ein serienmässiger Otto-Partikelfilter säubert die Abgase.

Einige Kennzeichen des 1,0 Liter grossen EcoBoost-Dreizylinders, für den ein CO₂-Ausstoss von 107 g/km* erwartet wird:

- eine Einspritzleiste, die fortan mit Drücken von bis zu 250 bar arbeitet und so die Entstehung von Abgaspartikeln minimiert,
- ein noch grösserer Verstellbereich der Nockenwellen, optimierte Verwirbelungen innerhalb der Zylinder und ein höheres Verdichtungsverhältnis, um den Wirkungsgrad des Verbrennungsprozesses zu erhöhen,
- gekühlte Kolben mit leichtlaufenden Kolbenringen, um Reibungsverluste innerhalb des Motors zu reduzieren.

Einige Kennzeichen des EcoBoost-Dreizylinders mit 1,5 Liter Hubraum, für den ein CO₂-Ausstoss von 122 g/km* erwartet wird:

- eine neue Kombination aus Saugrohr- und Direkteinspritzung, die eine hohe Leistungsausbeute mit schnellem Ansprechen und verbesserter Treibstoffeffizienz speziell bei Teil-Last vereint,
- eine reibungsoptimierte Zylinder-Architektur, die bereits bei geringen Drehzahlen mit grosser Durchzugskraft aufwartet,
- ein integrierter Krümmer, der die Warmlaufphase des Motors beschleunigt und damit Abgasemissionen senkt. Zugleich verkürzt er das Ansprechverhalten des Turboladers, da der Weg der verbrannten Abgase zwischen Zylinder und Kompressorseite kürzer ausfällt,
- eine Voll-Aluminium-Konstruktion, die das Gewicht des Motors reduziert.

Diesel

Die neuen EcoBlue-Turbodieselmotoren von Ford vereinen eine höhere Leistungsentwicklung, einen kraftvollen Antritt aus dem Drehzahlkeller und eine grössere Treibstoffeffizienz mit einer besonders guten Laufkultur – ideal für Fahrer, die mit ihrem Ford Focus viele Kilometer abspulen.

- Den 1,5 Liter grossen EcoBlue-Vierzylinder bietet Ford mit 95 PS* und 120 PS* an. Beide Versionen glänzen mit einem Drehmoment von 300 Nm. Es werden CO₂-Emissionen von 91 g/km* erwartet.

- Die EcoBlue Vierzylinder-Variante mit 2,0 Litern Hubraum leistet 150 PS* und entwickelt ein Drehmoment von 370 Nm. Es wird ein CO₂-Ausstoss von 112 g/km* erwartet.

Die technischen Besonderheiten des Ford EcoBlue-Vierzylinder-Dieselmotors im Überblick:

- die Niederdruck-Abgasrückführung in Verbindung mit einem Wasser-Luft-Ladekühler sorgt für eine effizientere Verbrennung und reduzierte Abgasemissionen,
- der integrierte Einlasskrümmer beschleunigt den Gasaustausch im Zylinder,
- der Turbolader mit geringer Trägheit spricht dank besonders temperaturresistenter Materialien aus der Raumfahrt schneller und gut kontrollierbar an,
- das Hochdruck-Einspritzsystem reagiert unmittelbarer und leiser mit einer präzisen Treibstoff-Dosierung.

Ausser diesen modernen Technologien, zu denen auch eine Abgasnachbehandlung per Katalysator mit verbesserter Stickoxid-Falle (Lean NOx Trap) gehört, setzt der 2,0 Liter grosse Ford EcoBlue-Turbodiesel-Vierzylinder insbesondere auf

- Stahlkolben, die erstmals bei einem Dieselmotor von Ford zum Einsatz kommen, den vorhandenen Raum besser ausfüllen und sich erhitzt weniger ausdehnen,
- minimierte Durchmesser der Kurbelwellenlager,
- Antriebsriemen für die Nockenwellen und die Ölpumpe, die in einem Ölbad laufen.

Das neue 8-Gang-Automatikgetriebe

Das neue, besonders schnell schaltende 8-Gang-Automatikgetriebe lässt sich im Ford Focus mit den 125 PS und 150 PS starken EcoBoost-Benzinern sowie mit den EcoBlue-Dieselmotorisierungen mit 120 PS und 150 PS kombinieren.

Die technischen Besonderheiten dieses Wandler-Getriebes:

- Die adaptive Schaltstrategie passt sich dem individuellen Fahrstil an und sorgt für optimale Gangwechsel. Das System erkennt Bergauf- und -Bergabfahrt ebenso wie eine sportliche Fahrweise.
- Die adaptive Schaltqualitätskontrolle bezieht Fahrzeug- und Umweltdaten ein, um den stets optimalen Kupplungsdruck für konstant perfekte Gangwechsel zu errechnen – ebenfalls in Abhängigkeit vom jeweiligen Fahrstil

Bei den Ford Focus-Modellen mit 8-Gang-Automatik ersetzt ein serienmässiger Electronic Shifter den Getriebewählhebel. Hinzu kommt eine elektrische Feststellbremse mit Auto-Hold-Funktion.

Auch die jüngste Generation des 6-Gang-Schaltgetriebes von Ford fördert den Fahrspass durch eine optimierte Schaltqualität und eine verringerte Geräuschentwicklung. Die hocheffiziente Architektur wird von Schmiermitteln mit geringer Viskosität und reibungsoptimierten Lagern begleitet, zum Teil kommen sogar Teflon-Buchsen zum Einsatz.

Treibstoffverbrauch und CO₂-Emissionen sinken um bis zu zehn Prozent

Quer durch alle Modellvarianten überzeugt der neue Ford Focus mit einem Treibstoffverbrauch und mit CO₂-Emissionen, die kombiniert gegenüber dem Vorgängermodell um bis zu zehn Prozent niedriger ausfallen – so das Ergebnis eigener Berechnungen. Dieser Fortschritt basiert insbesondere auf aerodynamischen Verbesserungen, die durch intensive Detailarbeit möglich wurden. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von c_w 0,273 für die 5-türige Limousine setzt der Ford Focus eine neue Bestmarke in seinem Segment. Die markantesten Massnahmen im Überblick:

- Der variable Kühlerlufteinlass gehört in allen Modellvarianten zur Serienausstattung. Er schliesst die Luftzufuhr zum Motor, wenn – wie in der Warmlaufphase – keine Kühlung notwendig ist.
- Ein spezieller Luftvorhang leitet den Luftstrom gezielt an den Vorderrädern vorbei und reduziert auf diese Weise ungünstige Luftverwirbelungen.
- Luftleitelemente in der Heckschürze und den Rückleuchten sowie die aerodynamische Optimierung des Heckspoilers und der Heckscheibe wirken nachteiligen Luftverwirbelungen entgegen.
- Zusätzliche Unterbodenverkleidungen im Bereich des zentralen Abgasanlagen-Tunnels, des Benzintanks und der Hinterachse beruhigen den Luftstrom unterhalb des Autos.

Weitere Verbrauchs- und Abgasfortschritte hat Ford durch eine Senkung des Leergewichts um etwa 88 Kilogramm gegenüber dem Vorgängermodell erreicht.

Der neue Ford Focus: entwickelt und produziert in Europa

Für die Produktion des neuen Bestsellers setzt Ford in seinem Werk Saarlouis auf modernste Fertigungstechnologien – einige kommen erstmals in der Automobilindustrie zum Einsatz und liefern die Grundlage für den qualitativ hochwertigsten und am besten verarbeiteten Ford Focus der bisherigen Modellgeschichte.

So hat auf 6.000 Quadratmetern eine neue Heissverformungsanlage ihre Arbeit aufgenommen. Diese kann ultrahochfeste und besonders leichte Komponenten aus Boron-Stahl vor Ort verarbeiten und verfügt – ein Novum für Automobilhersteller – über einen vollautomatisierten Entladeprozess. In der 40 Meter langen Ofenstrasse werden die Boron-Stahlplatten über Gas- und magnetische Induktion auf 930 Grad Celsius zu einer gefügigen Masse erhitzt, bevor sie in eine 1.250-Tonnen-Pressen gelangen. Anschliessend schneiden Laser mit einem 3.000 Grad heissen Lichtstrahl die wassergekühlten Platten in ihre endgültige Form.

Die erste Anwendung einer neuen Laser-Schweiss-Technologie bei Ford arbeitet mit höherer Geschwindigkeit, Flexibilität und Effizienz. Dank spezieller Schweissnähte ermöglicht sie besonders robuste Materialverbindungen. Hinzu kommt ein Laser-Löt-Prozess, der mit einer Geschwindigkeit von 60 Millimetern pro Sekunde – Rekord bei Ford – die Dach- und Seitenpartie des neuen Ford Focus präzise zusammenfügt.

Ein moderner neuer Form- und Bohrvorgang optimiert die Passgenauigkeit und das Finish der gesamten Frontpartie. Dabei ermitteln Kameras die präzise Position der Befestigungspunkte mit Fertigungstoleranzen von lediglich 0,1 Millimetern. Ein zweites optisches System überwacht die genaue Ausrichtung der Apparatur und rechnet dabei auch temperaturbedingte Abweichungen im Bereich von ebenfalls 0,1 Millimetern ein. Der gesamte Prozess ermöglicht die Positionierung von Befestigungspunkten mit einer Toleranz von nur 0,5 Millimetern.

„Dank Innovationen in allen Bereichen haben wir einen komplett neuen Ford Focus entwickelt, der mit einer Verarbeitungsqualität sondergleichen aufwartet und ein beispielhaftes Fahrerlebnis bietet“, fasst Joe Bakaj zusammen. „Der neue Ford Focus setzt die Massstäbe, an denen sich die Anderen orientieren müssen. Ich bin stolz auf das Team, dem aus meiner Sicht das beste Auto unserer bisherigen Geschichte gelungen ist.“

Bislang 16 Millionen Ford Focus produziert

Seit 1998, dem Debüt der ersten Ford Focus-Generation, hat Ford über 16 Millionen Exemplare seines Verkaufsschlagers produziert. Sieben Millionen davon waren für den europäischen Markt⁶ bestimmt. Im vergangenen Jahr hat Ford allein in Europa rund 210.500 Ford Focus verkauft.

* Treibstoffverbrauch des neuen Ford Focus^{**}: 6,3 – 3,8 (innerorts), 4,5 – 3,3 (ausserorts), 5,2 – 3,5 (kombiniert); CO₂-Emissionen (kombiniert): 129 – 91 g/km. CO₂-Effizienzklasse: G – D. Offizielle Werte werden näher zur Lancierung bekannt gegeben.

** Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrm. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung) ermittelt.

Ab dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Treibstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Ab dem 1. September 2018 wird das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ), das derzeitige Prüfverfahren, ersetzen. Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Treibstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Treibstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Treibstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas.

1) FordPass Connect ist eine aufpreispflichtige Sonderausstattung. Das Onboard-Modem geht jeweils zum Zeitpunkt der Fahrzeugauslieferung online. Der Kunde hat die Wahl, ob er Daten teilen möchte oder nicht. Die Technologie ist in ausgewählten Märkten ab 2018 verfügbar, alle übrigen Märkte, dazu zählt auch die Schweiz, folgen 2019.

2) Der WLAN-Hotspot (bis zu 4G) umfasst einen zusätzlichen Datenvertrag. Einzelheiten für die Schweiz werden vor Einführung dieser Option 2019 bekannt gegeben.

3) Live Traffic ist eine Ergänzung von Ford SYNC 3 und für die ersten beiden Jahre nach Fahrzeugauslieferung kostenfrei. Danach fällt eine Lizenzgebühr an.

4) In Ländern, in denen dies gesetzlich zulässig ist.

5) Android und Android Auto sind Markenzeichen der Google Inc.

6) Ford Europa berücksichtigt folgende 20 europäische Märkte, auf denen das Unternehmen mit eigenen Verkaufsorganisationen vertreten ist: Belgien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Griechenland, Grossbritannien, Irland, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Spanien, Rumänien, Schweden, Schweiz, Tschechien und Ungarn.

###