

Ford Fiesta ST die Dritte: Der Focus lag auf dem Fahrwerk

Die dritte Generation des Ford Fiesta ST ist ab sofort als Drei- oder Fünftürer für Preise ab 22 100 Euro bestellbar. Er kommt im Juli auf den Markt und soll im Segment der sportlichen Kompaktkomplexe Maßstäbe setzen. Angetrieben von einem 1,5 Liter großen und akustisch überaus eindrucksvollen Ecoboost-Dreizylinder-Turbomotor mit Benzin-Direkteinspritzung, sprintet der ST in 6,5 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 232 km/h.

Ein auf Wunsch verfügbares mechanisches Sperrdifferential für die angetriebene Vorderachse, ein adaptives Fahrwerk für ein agileres Lenkverhalten und eine optionale Launch Control für automatisierte Rennstrecken-Starts: Mit der nächsten Ford Fiesta ST-Generation will der Hersteller ein in dieser Klasse neues Niveau für Fahrspaß in Verbindung mit der Alltagstauglichkeit eines Kompakten. Die besondere Portion Fahrspaß verdankt der ST auch seinen einstellbaren drei Fahrdynamik-Programmen: "Normal", "Sport" und "Rennstrecke": Entsprechend ändert sich jeweils die Abstimmung des Motors, der Lenkung und der elektronischen Stabilitätssysteme. Auch der Klang und die Lautstärke des aktiven Klappenauspuffs wird angepasst.

Weitere Innovationen und Ausstattungs-Highlights: Die variable Zylinder-Steuerung für den Dreizylinder sorgt für eine nochmals verbesserte Kraftstoffeffizienz von bis zu elf Prozent. Das sprachsteuerbare Kommunikations- und Entertainmentsystem Ford Sync 3 mit App-Link, die High-End-Audioanlage B&O PLAY sowie fortschrittliche Assistenzfunktionen wie Pre-Collision-Assist oder die adaptive Geschwindigkeits-Regelanlage.

Die mechanische Differenzialsperre für die angetriebene Vorderachse verbessert die Traktion und erleichtert das Herausbeschleunigen aus Kurven, indem es ein Durchdrehen des entlasteten inneren Rads unterbindet und einen größeren Teil des Antriebsmoments zum kurvenäußeren Pendant leitet. Dabei kooperiert die Differenzialsperre mit der elektronisch geregelten Torque Vectoring-Fahrdynamikregelung, die über einen aktiven Bremsenriff am kurveninneren Rad die Lenk-Agilität erhöht und einem Untersteuern entgegenwirkt. Das Zusammenspiel beider Systeme ermöglicht dem ST ein besonders hohes Maß an Grip.

An der Verbundlenker-Hinterachse kommt die von Ford entwickelte und patentierte Vectoring Force-Technologie erstmals zum Einsatz. Sie basiert auf kaltgeformten Fahrwerksfedern mit richtungsgebundener Wicklung, die mit variierenden Durchmessern sowie asymmetrisch ausgelegten Windungsabständen für jede Fahrzeugseite präzise angepasst werden. Dies bedeutet: In Kurven kann das Fahrwerk größere Querkräfte aufnehmen und sorgt so für ein besseres Einlenkverhalten und agilere Richtungswechsel mit präzisen Rückmeldungen.

Zugleich ermöglichen an der Hinterachse spezielle Einrohr-Stoßdämpfer von Tenneco mit sogenannter RC1-Ventil-Technologie eine frequenzabhängige Dämpfung. An den Vorderrädern setzt Ford auf Zweirohr-Dämpfer. Das Ergebnis: reduzierte Nick- und Rollbewegungen der Karosserie in Verbindung mit einem unverändert hohen Federungskomfort auch bei höheren Geschwindigkeiten. Insgesamt erreicht die Verbundlenker-Hinterachse beim ST die höchste Rollsteifigkeit (1400 Nm/deg) aller Performance-Modelle von Ford.

Launch Control für die Beschleunigung aus dem Stand Speziell für den Einsatz auf abgesperrten Strecken wurde die Launch Control des neuen Ford Fiesta ST entwickelt. Das optional erhältliche System ermöglicht konstant schnelle Renn-Starts. Endgültig scharf geschaltet wird es, sobald der Fahrer im Stand Vollgas gibt. Die Launch Control

baut die notwendige Drehzahl automatisch auf und zeigt auf dem Monitor an, wenn der ST für maximale Beschleunigung aus dem Stand bereit ist. Wird das Kupplungspedal dann gelöst, greifen das Elektronische Sicherheits- und Stabilitätsprogramm (ESP), die elektronisch geregelte Traktionskontrolle (TCS), die Torque Vectoring-Kontrolle sowie die Aktive Lenkkontrolle (Torque Steer Compensation) ineinander und ermöglichen den perfekten Start in Abhängigkeit von den aktuellen Grip-Verhältnissen.

Der Ecoboost-Benziner mit drei Zylindern und 1,5 Liter Hubraum setzt auf Turbo-Technologie, zwei variabel steuerbare Ti-VCT-Nockenwellen, zwölf Ventile und eine besonders fortschrittliche Zylinder-Deaktivierung im Schub-Betrieb. Sie arbeitet Hand in Hand mit einer innovativen Kombination aus Hochdruck-Benzin-Direkteinspritzung und Einlasskanal-Einspritzung. Der Aufwand führt zu einer deutlichen Verbesserung der Kraftstoffeffizienz – so Ford – von bis zu elf Prozent. Der ST leistet 200 PS (147 kW) bei 6000 Umdrehungen pro Minute (U/min), das maximale Drehmoment von 290 Newtonmeter (Nm) liegt konstant zwischen 1600 und 4000 U/min an. Der ST beschleunigt in 6,5 Sekunden von null auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit stellt sich bei 232 km/h ein.

Ford bietet den neuen ST als Drei- und Fünftürer an. Beide Karosserie-Varianten erhalten ein sportliches ST-Design. Der neue Ford Fiesta ST ist in drei Ausstattungsvarianten lieferbar: als "ST" (ab 22 100 Euro), als "ST mit Styling-Paket" (ab 22 600 Euro) und als "ST mit Leder-Exklusiv-Paket" (ab 25 100 Euro). ([ampnet/Sm](#))

Bilder zum Artikel



Ford Fiesta ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford