

## Pressepräsentation Ford Focus ST: Graue Maus oder Kracher

Von Peter Schwerdtmann

**Der Ford Focus sieht ganz bestimmt nicht schlecht aus. Aber man kann ihn gut tarnen als scheinbar harmloses Familienauto. Dazu nehme man den Focus als Kombi, bestelle ihn in Dunkelgrau und als Diesel, verlasse sich darauf, dass die hochglänzenden schwarzen Alu-Felgen, der „schnelle“ mittige Doppelauspuff und das rote ST-Emblem nicht sofort auffallen. Auch das sonst eher aufdringlich wirkende Spoiler- und Schwellerwerk geht in der Farbe Grau eher unter als im knalligen Orange. So kann Understatement zur ständigen Freude werden, und trotz der vielen PS bleibt der Kombi eben ein Familienauto, wie der Fünftürer.**

Wir hatten das Vergnügen mit einer solchen grauen Maus in den Bergen nördlich von Barcelona. Unser war ein 2.0 TDCi mit 136 kW / 185 PS und 400 Newtonmeter (Nm) maximalem Drehmoment, die dem knapp 1,5 Tonnen schweren Focus Turnier in den Bergen einen mächtigen Pusch verleihen. Die Zeit für die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,1 Sekunden lässt nur entfernt erkennen, mit welch bändigem Elan der Focus um die engen Ecken fegt, angesteuert von einer präzise agierenden, früh ansprechenden Lenkung und geführt von einem überarbeiteten Fahrwerk, das erst spät zum beherrschbaren Untersteuern übergeht. Bei diesem Paket trägt man sogar die Antriebseinflüsse nicht ohne Genuss.

Die Höchstgeschwindigkeit liegt beim Selbstzünder bei 217 km/h. Das kann der Benziner mit dem 2,0-Liter- Ecoboost-Motor im Fünftürer besser. Der erreicht fast 250 km/h und schafft den Spurt auf 100 km/h in 6,5 Sekunden. Dafür bietet er 184 kW / 250 PS und ein maximales Drehmoment von 360 Nm auf. Aber in den Bergen lässt sich der Diesel eben entspannter fahren. Wird's eng, zieht der auch im dritten Gang durch. Beim Turbo-Benziner wollen die sechs Gänge fleißiger bewegt werden, was ja auch seine Reize hat, weil das Getriebe gut abgestimmt ist und die Kupplung sportlich kurz zugreift.

So gesehen sind sowohl der Kombi als auch der Diesel ein echter Gewinn für die ST-Modellreihe, von der Ford seit 2002 rund 140 000 Stück abgesetzt hat. In Deutschland waren das im vergangenen Jahr rund 4600 Fahrzeuge. Natürlich sollen es nun mehr werden. Vom Diesel erwartet Ford in Deutschland wenigstens ein Drittel Anteil am Absatz. Der Kombi soll – die Deutschen lieben ihn ja so – es sogar auf 50 Prozent bringen. Man wird sehen; der Kunde entscheidet.

Für den Diesel werden wenigsten 29 850 Euro aufgerufen, für den Kracher-Benziner 28 850 Euro. Beide lassen sich aufwerten mit einem Leder Sport-Paket für einen Tausender mehr und einem Leder-Exklusiv-Paket für knapp 4000 zusätzliche Euro, in dem dann vom Leder bis zu den multifunktionalen Xenon-Scheinwerfern schon Vieles enthalten ist. Damit ist allerdings noch nicht das Ende der Fahnenstange erreicht. Ein bisschen was geht immer, so dass die 30 000 Euro-Marke leicht übersprungen und die 35 000 Euro rasch erreicht sind.

Was man dafür bekommt, ist in jedem Fall ein sehr sportliches Auto mit straffem Fahrwerk, einen Benziner, der für spontanes Ansprechen bekannt ist, oder einen Diesel, der sich auch in dieser Richtung um Bestwerte bemüht. Dazu kommt ein Ambiente, das mit Zusatzinstrumenten auf der Armaturentafel und allerlei passendem Zierrat an Rennsport erinnert und konturierte Sportsitze, von denen man nach einiger Zeit nicht mehr weiß, ob sie sich an das Hinterteil des am Steuer sitzenden norddeutschen Sitzriesen angepasst haben oder umgekehrt. Egal – tatsächlich sieht der ST selbst als Turnier nicht nur sportlich aus. Man turnt mit einem Auto um die Ecken, das tatsächlich sportliches Fahren zulässt, weil das Fahrwerk einem frühzeitig mitteilt, wann seine Kapazitäten erschöpft sind. Das ist sehr spät, jedenfalls zu spät für die Familie, selbst wenn sie hinten in den aufpreispflichtigen Recaro-Sitzen untergekommen sein sollte. Aber – wie gesagt – der Focus ist auch als ST ein Familienauto, selbst wenn sein Federungskomfort für den Ausflug ins Grüne mit den Kleinen nicht übermäßig weich ausfällt. Aber das Kombiheck wird bei vielen Ehepartnern darüber hinwegtrösten, dass es hier eigentlich um das Wohlbefinden dessen geht, der vorn links sitzt. (ampnet/Sm)

Daten Ford Focus ST 2,0 I TDCi Turnier

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,56 x 1,86 (mit Spiegeln 2,01) x 1,49

Radstand (m): 2,65

Motor: R4-Diesel, 1997 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 136 kW / 185 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 400 Nm von 2000 - 2750 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 217 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 8,1 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 4,2 Liter

CO2-Emissionen: 110 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse A

Leergewicht / Zuladung: min. 1488 kg / max. 533 kg

Kofferraumvolumen: 476 - 1516 l

Wendekreis: 12,0 m

Räder / Reifen: 8,5 J x 18 / 235/40 R 18

Preis: 29 640 Euro

## Bilder zum Artikel

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.



Ford Focus ST.



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.



Ford Focus ST.



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---



Ford Focus ST.

---