
Fahrvorstellung Ford Focus ST: Wie Dr. Jekyll & Mr. Hyde

Von Frank Wald

Was für Volkswagen der Golf GTI, ist für Ford der Focus ST: die sportliche Variante ihres kompakten Brot-und-Butter-Modells. Schon seit 2002 bietet der Kölner Kraftwagen nicht nur dem Wolfsburger Platzhirsch die Stirn. Die Neuauflage, die ab sofort zu Preisen ab 31 900 Euro beim Händler steht, muss inzwischen viele Gegner wie Peugeot 308 GTI, Hyundai i30N oder Renault Megane RS in die Schranken weisen. Doch das gelingt ihm spielend.

Nicht nur haben die Ingenieure die Leistungen von Benzinern und Dieseln aufgepumpt. Auch Fahrwerk und Lenkung erreichen einen bislang ungekannten und beeindruckenden Spagat zwischen Familie und Fahrspaß, Komfort und Kurvenhutz, Langlauf und Leistung. „Man kauft quasi zwei verschiedene Autos zum Preis von einem“, sagt Leo Roeks, Direktor von Ford Performance in Europa. Dazu kommen mehr Ausstattungsfeatures sowie modernste Assistenz- und Infotainmentsysteme.

Zu sehen ist davon zunächst mal nicht so viel. Allein der modifizierte Kühlergrill, der üppig dimensionierte Dachspoiler oder die doppelten Auspuff-Endrohre geben Hinweise auf das sportliche Potenzial des Focus ST. Am einfachsten zu erkennen ist der Ausnahme-Athlet vielleicht noch an den exklusiv gestalteten 18- und 19-Zoll-Alufelgen oder den beiden Lackierungen „Performance Blau“ und „Tropical Orange“, die den ST-Modellen vorbehalten sind. Anders dagegen der Blick in den Innenraum. Klassische „Sportabzeichen“ wie Instrumente für Lade- und Öldruck, Alu-Pedalerie, Lederlenkrad und Chromschmuck am Schalthebel deuten noch an, die auffälligen und passgenau konturierten Recaro-Sportsitze lassen keinen Zweifel, was passiert, wenn man den Start-Button drückt.

Mit markantem Röhren erwacht die jüngste Generation des 2,3-Liter-Eco-Boost-Turbobenziners, der jetzt 280 PS aus seinen vier Brennräumen kitzelt, 30 PS mehr als bisher. Die kommen zwar erst bei 5500 Umdrehungen vollständig zur Geltung. Doch schon mit dem ersten Tritt aufs Pedal zerrt der Focus ST kräftig an den Zügeln. Kaum weniger spontan die wuchtigen 420 Newtonmeter (Nm), mit denen der Wagen ab 3000 Touren den Insassen ins Kreuz tritt. „Soviel Power hat zurzeit kein anderer Kompaktwagen im Segment“, sagt Leo Roeks. Der Standardsprint auf Tempo 100 gelingt in schnellen 5,7 Sekunden, im Zwischenspur von 80 auf 120 km/h hängt er nun sogar den weitaus potenteren Focus RS mit 350 PS ab.

Dazu passt dann auch die Dieselveilante, die mit ihrem matten Sound auch akustisch eher die Rolle des Reisenden statt Rasenden spielt. Die Leistung des Zwei-Liter-Selbstzünders, der wie der Benzinern die Euro 6d-Temp-Norm erfüllt, wurde um 5 auf 190 PS angehoben. Mit seinem unveränderten satten 400 Nm Drehmoment bietet er damit zwar in allen Situationen Druck und Durchzug, doch mehr noch als das sportliche, genießt man mit dem Vierzylinder-Turbo das schaltfaule und untertourige Fahren.

Nun ist es das eine, mehr Leistung unter die Haube zu packen. Etwas völlig anderes dagegen, die gewonnene Kraft kontrolliert auf die Straße zu bringen. Doch hier zeigen Fords Fahrwerkspezialisten einmal mehr ihre ganze Kunst. Eine neue Abstimmung der Achsschenkel hier, ein tieferer Schwerpunkt und straffer abgestimmte Stoßdämpfer dort, dazu eine kürzer übersetzte elektromechanische Lenkung sowie einem serienmäßigen radselektiven Bremsengriff (auch Torque-Vectoring genannt) – und schon folgt der Wagen auch in schnellen und engen Kurven präzise und sicher dem einmal eingeschlagenen Kurs.

Passend dazu wechselt das manuelle Sechs-Gang-Getriebe mit kürzeren Schaltwegen als in den anderen Focus-Versionen derart exakt und knackig die Gänge, dass man weder Schalt paddels am Lenkrad noch eine Automatik vermisst. Sind außerdem das elektronisch geregelte eLSD-Differenzialsperre (Serie im Benziner) sowie die elektronische Dämpfer-Regelung CCD (Serie in Schrägheck-Benziner, optional für Diesel), eingebaut, verhält sich das Auto „wie Dr. Jekyll & Mr. Hyde, mit zwei unterschiedlichen Gesichtern“, scherzt Leo Roeks. Dafür genügt ein Druck auf die Fahrmodus-Taste „S“ oder „Racetrack“, die griffgünstig aus der Mittelkonsole ins Lenkrad gewandert ist, und der Focus ST zeigt, wie souverän und messerscharf kurvige Landstraßen oder bergige Serpentinafen zu fahren sind. Auch wenn die Passagiere auf der Rückbank das vielleicht anders sehen werden.

Denn auch der neue Focus ST soll noch und zu allererst als Familienauto durchgehen. Deshalb gibt es neben der 4,39 Meter langen Schräghecklimousine zugleich auch die 4,67 Meter lange Kombivariante Turnier, die sich mit bislang rund 60 Prozent Verkaufsanteil sogar als die beliebtere Karosserievariante entpuppte. Sogar eine Anhängerkupplung inklusive Stabilisierung kann nun geordert werden. Neben den bekannten Vorzügen der variabel klappenden Sitze und Rückenlehnen, glänzt der Turnier- Kofferraum mit maximal 1653 Liter Stauvolumen.

Assistenz- und Infotainmentsysteme übernimmt der Focus ST von seinen zivilen Brüdern. Dazu zählen der Stau-Assistent mit Stop & Go-Funktion, ein Abstands-Tempomat und Fahrspur-Pilot oder Park- und Ausweichassistenten. Zur Serienausstattung des Ford Focus „ST“ gehören unter anderem Klimaautomatik, ein Navigationssystem inklusive Ford SYNC 3 mit 8-Zoll-Touchscreen und Smartphone-Anbindung, Ford Pass Connect inklusive eCall, Verkehrsinfos in Echtzeit und WLAN-Hotspot und ein Park-Pilot-System für vorne und hinten. Darüber hinaus gibt es ein optionales „Styling-Paket“, unter anderem mit LED-Scheinwerfern und -Rückleuchten, rot lackierten Bremssätteln, einer Rückfahr-Kamera mit „Split-View“-Technologie sowie 19-Zoll-Leichtmetallräder.

Bei den Preisen haben die Antriebsarten die Ränge getauscht. War der Diesel bislang immer teurer als der Benziner, ist der Selbstzünder nun jeweils 1000 Euro günstiger zu haben. Im fünftürigen Schrägheck startet er ab 31 900 Euro, der Focus ST Turnier mit Dieselmotor kostet mindestens 33 100 Euro. Entsprechend rollen die Benziner dann für 32 900 Euro und 34 100 Euro vom Hof. Der jeweilige Kombi-Aufschlag beträgt 1200 Euro. (ampnet/fw)

Daten: Ford Focus ST 2,3 | EcoBoost ☒Limousine

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,83 x 1,46
Radstand (m): 2,70
Motor: R-Vierzylinder, 2261 ccm, Turbo-Direkteinspritzung
Leistung: 206 kW / 280 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 420 Nm bei 3000–4000 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h (abgeregelt)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.
Verbrauch: 7,9 l
CO2 g/km: 179
Abgasnorm: Euro 6d-Temp
CO2-Effizienzklasse: E
Kofferraumvolumen: 375–1354 Liter
Bereifung: 235/40 R 18
Basispreis: 34.100 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



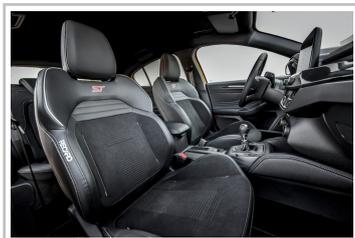
Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



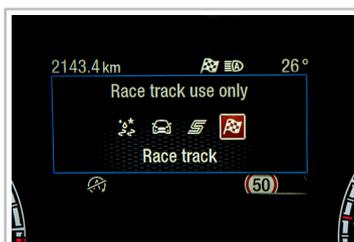
Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



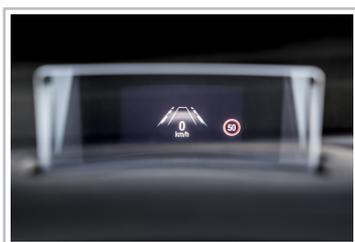
Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald
