
Fahrbericht Ford Focus ST: Newton würde ihn lieben

Von Dennis Gauert, cen

In der nun vierten Generation kommt der Kompaktsporler Focus ST als bärenstarker Fünftürer an den Start. 280 PS werden im neuesten Focus ST per Vorderachsdifferentialsperre auf den Boden gebracht. Knapp 32.200 Euro Basispreis stehen zwischen dem Käufer und einer Beschleunigungsorgie mit neuester Technologie.

Mit exklusiver Nomenklatur „ST“ ist Ford in die sportlichen Gefilde gezogen, verwässert sie aber allmählich: Mittlerweile darf sich selbst ein Focus Kombi mit 190 PS starkem Dieselmotor so nennen. Das muss nicht sein. Wir bestanden auf den klassischen „Hot Hatch“ mit aufgeladenem Benziner und fünf Türen. Und der schmückt sich mit dem charmantesten Heck, das die Kompaktklasse bisher hervor gebracht hat. Die langsam abfallende Linie mit viel Überhang sowie der wuchtige Heckstoßfänger lassen den fünftürigen ST wie frisch vom Tuner wirken. Auch an der Front stellen weit aufgerissene Lufteinlässe die Frage, ob Veredelung überhaupt noch notwendig ist.

Ford-Fans finden im Innenraum hingegen wenige Bezugspunkte zum Besonderen. Das schlichte Schwarz wird gelegentlich durch ST-Embleme aufgebrochen, das Spiel mit Form und Farbe – wie man es von früheren Focus-ST-Generationen kennt – wird nicht mehr verfolgt. So ist die Erinnerung an die letzte Fahrt binnen Sekunden verflogen, denn die Arbeitsumgebung vermag es nicht, einen bleibenden Eindruck zu hinterlassen. Leider, muss man sagen. Denn gerade das Verspielte, Bunte und Besondere verhalf den schnellen Fords in der Vergangenheit zu einer stabilen Fangemeinde. Diesmal stehen nur Ziernähte in Kontrastfarbe zur Auswahl, wie man sie aus den ST-Line-Modellen kennt. Die Verarbeitung macht sich gut und ist etwa auf gleichem Niveau mit dem fast gleich teuren Hyundai i30 N Performance. Etwas Kunststoff muss der Fahrer zu diesem Preis noch akzeptieren.

Mit der Sitzposition ist Ford beim Focus ST gut gerüstet. Fahrer und Beifahrer sitzen auf der richtigen Höhe, man fühlt sich ins Auto integriert. Leider bieten die Sportsitze zwar guten Seitenhalt, gestalten die Haltung jedoch durch eine Wölbung im Rückenpolster aktiv. Das ist beim schnellen Fahren gut für den Rücken, kann jedoch auf längeren Etappen zu Verspannungen führen, weil aufrechtes Sitzen stetig gefordert wird. Ansonsten ist die Positionierung des voll einstellbaren Lenkrads und des Schalthebels optimal und verbindet Fahrer und Auto zu einer sportlichen Einheit. Da die meisten Funktionen über das Multifunktionslenkrad dirigiert werden können, sind Verrenkungen von vorn herein ausgeschlossen.

Ein ST muss fahren wie er aussieht. In diesem Fall heißt das, er muss so gut fahren wie nie zuvor. Mit 420 Newtonmeter schafft Ford die Bedingungen, um beim Armdrücken sogar den Honda Civic Type R auf die Tischplatte zu knallen. So fliegt der kompakte Brenner in 5,7 Sekunden auf Tempo 100 km/h und zieht bis 250 km/h munter weiter. Die Längsdynamik wird durch ein knackiges Sechs-Gang-Schaltgetriebe mit automatischem Zwischengas befeuert, sodass Kavaliertarts auch für ungeübte kein Hexenwerk sind. Und außerdem gibt es ja noch eine Launch Control.

Man hört es schon raus: Auch beim Focus ST legt Ford Wert auf Spieltrieb in verschiedenen Fahrmodi und lässt es im ST- sowie im Trackmodus – die richtige Motortemperatur vorausgesetzt – aus den Rohren knallen wie aus Pistolenläufen. Innen dominiert hingegen ein omnipräsentes Brummen, das den Turbolader akustisch erstickt und an ein Best-Of aus Ansauggeräuschen von Motoren bis zur 3,0-Liter-Klasse erinnert. Zwar passt das im Soundgenerator angestimmte Konzert zum kräftigen Antritt des Focus

ST, entfernt sich aber vom eigentlichen Motorenkonzept und fordert auf längeren Etappen starke Nerven: „Roooöööh, Ba-Bamm, Roooöööh, Bamm...“ geht es im ST. Nach 20 Kilometern Vollast kann man die Gänge im Schlaf mitsingen.

Spannender als der Sound ist allerdings die Umsetzung der bereit stehenden Leistung. Mittels an das elektronische Stabilitätsprogramm gekoppeltes Torque Vectoring wird das Drehmoment an den Vorderrädern geregelt, gezielte Bremsengriffe an einzelnen Rädern veranlasst. So kommt der Focus ST sogar mit den Rädern an die Erde, wenn man im Scheitelpunkt voll drauf tritt. Von Untersteuern im eigentlichen Sinne kann nicht die Rede sein. Auch die EPAS-Lenkung zieht im Hintergrund die Fäden und passt die Lenkung je nach Tempo an und berücksichtigt Querwinde und weitere Faktoren, die die Fahrstabilität beeinträchtigen können. Damit steht dem Fahrer ein Werkzeug bereit, das den 280 PS starken Fünftürer sicher in der Spur hält. Von Gefühl kann am Lenkrad dabei nicht wirklich die Rede sein: Künstlich hart gibt sich das Volant im Sportmodus, seicht und gefühllos im normalen Modus und insbesondere bei niedrigen Geschwindigkeiten.

Begeistern kann das hervorragende Fahrwerk des Focus. Ford hat es sich beim ST zum Ziel gemacht einen alltagstauglichen Hot Hatch zu entwickeln, der auch auf der Rennstrecke Spaß bieten kann. Erreicht wird das über eine elektronische Dämpferregelung, die das Ansprechverhalten der Stoßdämpfer binnen Millisekunden an die Fahrsituation anpasst. Nicht einmal tiefe Bodenwellen können den ST ins Schleudern bringen, hier rutscht – wenn überhaupt – das Heck ein bisschen nach, was sich zusätzlich positiv auf die Kurvengeschwindigkeiten auswirkt. Doch Vorsicht: Die Bremsen können den rund 1500 Kilogramm nur für kurze Zeit etwas entgegensetzen. Nach dem starken Druckpunkt folgt frühes Fading. Wer die Fähigkeiten des ST wirklich ausnutzen will, kommt um einen Wechsel auf hochwertigere Bremskomponenten nicht herum.

Doch genug gerast. Auch wer den Focus im Alltag bewegt, wird ihn zu schätzen wissen. Mit optionalen LED-Scheinwerfern schaut der Kölner um die Ecke und kann das Fernlicht automatisch an die Umgebung anpassen. Eine Lichthupe haben wir mit dem gut ausleuchtenden und reagierenden System vom Gegenverkehr nicht kassieren müssen. Auch die Fußgängererkennung, der Kollisionswarner, sowie die Querverkehrserkennung arbeiten einwandfrei und sind ein Sicherheitsplus im Alltag. Typische Ford-Extras wie eine beheizbare Frontscheibe und ein optionales Panoramaglasdach sorgen zudem für zusätzlichen Komfort je nach Wetterlage.

Fazit:

Der Focus ST wird mehr zum Alleskönner und fährt besser als je zuvor. Die 1500 Kilogramm Leergewicht verpuffen in der direkten, wenn auch künstlichen, Lenkung. Mittels Torque Vectoring ist Untersteuern für den Kölner kein großes Thema mehr. Speziell auf Nässe spielt der Focus Fähigkeiten aus, die Fahrer von echten Sportwagen an den Rand der Verzeiflung bringen. Stabilität und Beweglichkeit sind die großen Stärken des Focus. Leider ist dem Kompakten etwas Flair im Innenraum verloren gegangen, was für eingefleischte ST-Fans gewöhnungsbedürftig sein dürfte. Die Bremsen sind schlicht zu lasch.

Daten Ford Focus ST

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,83 x 1,46
Radstand (m): 2,70
Motor: R4, 2261 ccm, Turbo-Direkteinspritzung
Leistung: 280 PS (206 kW) 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.
Normverbrauch: 7,9 Liter

Realverbrauch: 9,5 Liter
CO-Emissionen: 179 g / km
Abgasnorm: Euro 6d-Temp
Kofferraumvolumen: 375–1354 Liter
Bereifung: 235/40 R 18
Basispreis: 32.200 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



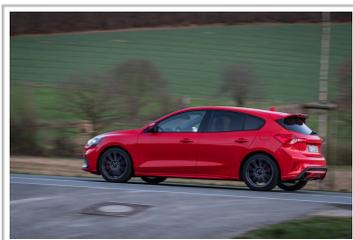
Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



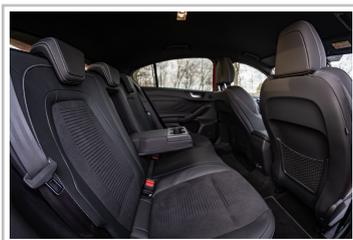
Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Dennis Gauert
