

Der Ford Focus ST vermittelt echten Spass am Fahren, seine Kompetenz sind Kurven. Dabei bleibt der ST aber äusserst familientauglich, auch weil es ihn erneut als fünftürigen Kombi gibt.



## Doppelt Fokussiert – auf Sport und Komfort

**MEHR ALS EIN KOMPROMISS** Auf den Fahrspassgaranten Fiesta ST lässt Ford den grösseren Focus ST folgen. Kann er die hochgesteckten Erwartungen erfüllen?

Jürg Wick

Wer in den Recaro-Sitzen des Ford Focus Platz nimmt, dem fällt auf, dass die in früheren ST- und RS-Modellen installierten Instrumente für Ladedruck, Öltemperatur und Öldruck weggefallen sind. Nun kann man diese Infos im Menü abrufen, aber hingeschaut hatte ohnehin keiner. Anders als im Fiesta ST mit steifer Verbundlenkerachse wird der Focus hinten mit Längslenkern und Stabilisatoren unabhängig geführt. Das macht ihn trotz gestrafften und tiefergelegten Setting über eine subtile Abstimmung verblüffend komfortabel. Einmal mehr beweist Ford damit, dass er Autos fahrdynamisch abzustimmen vermag wie kaum ein zweiter Automobilhersteller. Der neuste Focus ST brilliert mit einem gelungenen Kompromiss zwischen dem unbestrittenen Kompakt-Haudegen Honda Civic Type R und dem es allen recht machen wollenden Seat Leon Cupra. Mit dem 320 PS starken und ebenfalls vorne angetriebenen Japaner wird der ST rundenzeitlich nicht mithalten können, aber hinsichtlich Fahrgefühl setzt der Ford die Pace. Das gilt auch für den Klangteppich, der sportlich sonor, immer präsent, aber keineswegs vorlaut ist.

**Subtile Federung**

Der Focus ST versteht sich sowohl auf Komfort als auch auf Spass. Im Sport- sowie Rennmodus gibt er sich noch agiler, ohne merklich an Subtilität beim Anfedern zu verlieren. Durch Gaswegnahme beim Einlenken lässt sich das Heck ohne Eingreifen des ESP anstacheln. Geil! Um den ST untersteuernd zu erleben, muss man sich ziemlich unbeholfen anstellen. Beckenrandschwimmer können bei Nässe den Modus Slippery/Wet wie im neuen Porsche 911 anwählen und Tanklastzugausbremsen das ESP vollständig deaktivieren – das lässt sonst kaum mehr ein Hersteller zu.

Im Normalmodus scharrt der Ford leicht mit dem kurveninneren Vorderrad, in den schärferen Modi glättet er mit dem elektronischen Sperrdifferenzial sowie Torque-Vectoring die Antriebseinflüsse. Das System ist von einer mechanischen Differenzialsperre kaum zu unterscheiden. Leichte Antriebseinflüsse dringen in die extrem direkte Lenkung vor. Sie äussern sich aber nicht störend, sondern liefern positive Rückmeldungen. Gut gemacht, dem Heckantrieb muss man kaum nachtrauern, und Piloten mit empfindlichen Handballen werden überdies nicht von einem überstylten Lenkradkranz irritiert.

**15 Prozent mehr Leistung**

Angetrieben wird der ST neu mit dem weiterentwickelten 2.3-Liter-Turbobenziner, wie man ihn aus dem RS mit 350 PS und dem kleinen Mustang mit 317 PS kennt. Der Twin-Scroll-Lader mit reduzierter Massenträgheit führt die Abgasenergie durch getrennte Kanäle, um Störungen zwischen den einzelnen Gassäulen zu minimieren, und das elektronisch geregelte Waste-Gate-Überdruckventil ermöglicht eine genauere Steuerung der Motorcharakteristika. Hinzu kommt ein Abgassystem mit reduziertem Gegendruck.

So leistet das gedrosselte Aggregat 285 PS, also 15 Prozent mehr als der frühere Zweiliter, an der Kurbelwelle stemmen vier Pleuel maximal 420 Nm Drehmoment. Thomas Duscha, Leiter der Fahrzeugtechnik bei Ford Europa, erklärt: «Ein ST soll kein RS sein, sondern seinen eigenen Charakter haben. Motorseitig war ein hohes Drehmoment unser Ziel. So bringt der ST sogar eine bessere Zwischenbeschleunigung zustande als der letzte RS.»

Obwohl die maximale Kraft erst bei 3000 Touren anliegt, liefert der Motor souveräne Elastizitätswerte. Schaltfaules Fahren pariert er ebenso gut wie spontanes Hochdrehen. Insgesamt handelt es sich um ein sehr flexibles und potentes Aggregat, der Blick auf den Bordcomputer verrät aber, dass die Sparsamkeit keine seiner Stärken ist.

**Immer wieder das CO<sub>2</sub>-Gesetz**

Zum endgültigen Glück bräuchten Leute mit flachem Fuss einen etwa fünf Zentimeter höheren Schalthebel sowie ein stehendes Gaspedal für die Spitze-Hacke-Technik. Stattdessen aktiviert man







im Race-Modus eine Zwischengasfunktion, und Ford bringt in der RS/ST-Geschichte erstmals eine Automatikversion mit sieben Stufen.

Auf diese müssen Schweizer ST-Kunden gemäss Pressesprecher Dominic Rossier aber verzichten, weil das CO<sub>2</sub>-Gesetz die Zahl der von Ford Schweiz importierten Focus ST limitiert. Man glaubt, das vorgesehene Kontingent mit der Handschaltversion ausfüllen zu können. Die Nachfrage wird sodann über den Preis gesteuert: Der Neue kostet – leistungs- und zirka ausstattungsberichtigt – erheblich mehr als der Vorgänger. An Assistenz- und Car-Play-Systemen steht so ziemlich alles zur Verfügung, was die Industrie derzeit bieten kann, dazu erstmals bei Ford auch ein Head-up-Display. Im Detail ist noch nicht bekannt, wie die Serienausstattung in der Schweiz definitiv aussehen wird.

Im Kontingent enthalten ist ebenfalls ein Turbodiesel mit 190 PS (Vorgänger 185 PS). Mit einer CO<sub>2</sub>-Emission von 125 Gramm pro Kilometer bleibt dieser als einer der wenigen Kompaktsportler gerade noch unter der 130-Gramm-Schwelle. Doch Sportfahrer ahnen Böses für 2020: Dann greift die 95-Gramm-Flottenlimite definitiv. ●

#### TECHNISCHE DATEN

Ford Focus ST		2.3 Benzin	2.0 Diesel
Zylinder   Hubraum	cm <sup>3</sup>	R4   2261	R4   1996
Motorkonstruktion		16 V Turbo	16 V Turbo
Verdichtung		10.0:1	16.0:1
Bohrung × Hub	mm	87.6 × 94.0	84.0 × 90.0
Leistung	kW (PS) bei 1/min	206 (280) bei 5500	140 (190) bei 3500
Drehmoment	Nm bei 1/min	420 bei 3000–4000	400 bei 2000–3000
Kraftübertragung		MT6, FWD	MT6, FWD
L × B × H   Radstand	cm	5-türig: 439 × 183 × 146 Kombi: 467 × 183 × 149	
Leergewicht fahrbereit   gesamt	kg	5-türig: 1508   2000 Kombi: 1543   2065	5-türig: 1548   2040 Kombi: 1585   2105
Kofferraum/Ladevolumen	l	5-türig: 375–1354 Kombi: 608–1653	5-türig: 375–1354 Kombi: 608–1653
Beschleunigung 0–100 km/h	s	5-türig: 5.7 Kombi: 5.8	5-türig: 7.6 Kombi: 7.7
Höchstgeschwindigkeit	km/h	250	220
Treibstoff   Tankinhalt		Benzin   52	Diesel   47
Verbrauch (kombiniert) NEFZ	l/100 km	7.9	4.8
CO <sub>2</sub> -Ausstoss	g/km	179	125
Preis ab	Fr.	5-türig: 44 700.– Kombi: 46 700.–	5-türig: 42 200.– Kombi: 44 200.–
Verfügbarkeit Schweiz ab		Herbst 2019	k.A.



Über den Modeschalter lassen sich vier Fahrprogramme auswählen.



Tolle Bremsen, extrem zubeissend.



Das Lenkrad ist schlicht und liegt gut in der Hand. Das Infotainmentsystem ist zeitgemäss.



Unterstützende Sportsitze ohne grosse Wangen – nett für die Fondpassagiere.

Fotos: Ford