

Pressepräsentation Ford Focus RS: Man könnte, wenn man wollte

Von Jens Riedel

Gehören Sie auch zu den Menschen, die mit eingeschalteter Launch Control aus der Garagenausfahrt preschen und jeden Ampelstart für sich entscheiden wollen oder im Driftmodus schwungvoll und spektakulär mit einer 180-Grad-Drehung vor dem Supermarkt einparken? Sicher nicht. Möglich wäre es aber rein theoretisch mit dem Ford Focus RS. Allerdings warnt das Display im Cockpit in solchen Fällen „Track use only“. Also, Finger weg vom den beiden Fahrmodi „Rennstrecke“ und „Drift“ im potenten Kompaktsportler - zumindest im öffentlichen Straßenverkehr.

Für Fahrspaß pur sorgen im 257 kW / 350 PS starken und 266 km/h schnellen Focus aber auch schon die beiden anderen zum Straßenverkehr tauglichen Stufen. Bereits im „Normal“-Betrieb garantieren Motorleistung, Allradantrieb und Torque Vectoring sowie die nochmals steifere Karosserie eine sehr hohe Performance. Die lässt sich im „Sport“-Modus steigern. Gaspedal und Lenkung reagieren dann eine Spur spontaner, die Stabilitätskontrolle lockert die Zügel ein wenig, während das betörend bassige Röhren aus beiden Endrohren sowie hin und wieder ein Auspuffknallen („bangs and burbles“) den Fahrspaß begleiten. Dabei schaltet Ford nicht automatisch gleich noch die Dämpfer straffer. Das – bitte schön – soll der Fahrer per Knopfdruck am Blinkerhebel selbst erledigen, wenn er sich das denn gern antun möchte. Die 40 Prozent härtere Einstellung sei wirklich nur etwas für die Rennstrecke, betont Chefentwickler Tyrone Johnson. „Und ich meine nicht den Nürburgring“, fügt er rasch hinzu.

Die Frage der Federung zeigt, wohin die Reise geht: Ford offeriert mit dem Focus Rallyesport ein alltagstaugliches Familienauto, mit dem man es – wenn es die Straßenverhältnisse und die Streckenführung erlauben – im wahrsten Sinne des Wortes auch mal krachen lassen kann. Der neue RS ist der erste, der im Rahmen der „One World. One Ford“-Strategie global angeboten wird. Und im Gegensatz zu all seinen Vorgängern erstmals und vor allem ausschließlich als Fünftürer. Das erhöht den Wert im

Alltagsgebrauch, zumal sich die Rücksitzbank ganz klassisch geteilt umklappen lässt.

Der optische Auftritt fällt entsprechend etwas zurückhaltender auf als bisher gewohnt. Jedes Teil am Auto sei ausschließlich der Funktion verpflichtet, erklärt Tyrone Johnson: „Daher gibt es relativ wenig fürs Auge“ (dafür aber umso mehr für die Ohren). Die Frontpartie verdankt ihre Gestaltung vor allem dem höheren notwendigen Luftdurchlass und der Kühlung der Bremsen, der Diffusor im Heck reduziert den Auftrieb. Nur die kleine und weiß verglaste Nebelschlussleuchte in seiner Mitte wirkt etwas deplatziert, soll aber offensichtlich ein wenig an die Bremsleuchte von Formel-1-Rennern erinnern. Natürlich darf bei 350 PS ein Dachspoiler nicht fehlen, und natürlich darf er auch ein wenig markig daherkommen. Er ist jedoch deutlich kleiner als beim 2009er-Modell und fügt sich auch wegen der in Wagenfarbe lackierten Seiten viel harmonischer in die Karosserielinie ein. Apropos 2009er-Generation: Das giftige Grün hat Ford gegen ein nicht weniger auffälliges „Nitrous“-Blau ausgewechselt. Ansonsten hält sich die Lackierung eher bedeckt: Alternativ gibt es Frost-Weiß und Indium-Schwarz sowie zwei verschiedene Grautöne.

Der 2,3-Liter-Motor verrichtet seinen Dienst auch im Vierzylinder-Mustang, wurde für den Einsatz im Focus RS aber neu abgestimmt. Das Ergebnis sind besagte 350 Pferdestärken bei 6000 Umdrehungen in der Minute und 440 Newtonmeter (Nm) Drehmoment zwischen 2000 und 4500 Touren. Mit Overboost sind es für maximal 15 Sekunden noch einmal 30 Nm mehr. Das recht linear arbeitende Aggregat atmet ab ab 3500 Umdrehungen noch einmal tiefer durch. Wenn dann bei knapp 6000 Touren im Rundinstrument ein RS-Symbol aufflackert, wird der nächsthöhere Gang empfohlen. Wer das verpasst, landet bei etwa 6700 Touren dann bei dauerleuchtenden Buchstaben im Begrenzer.

In 4,7 Sekunden können versierte Fahrer den familientauglichen Kompaktsporler aus dem Stand (wir empfehlen vorab die Aktivierung der Launch Control) auf Tempo 100 beschleunigen. Weniger ambitionierte Fahrzeugführer dürfen sich auch ohne Beschleunigungsorgien über die extrem hohe Spurtreue und fehlende Untersteuertendenzen freuen. Vor allem auf engen Landstraßen spielen das Torque Vectoring und die Fähigkeit, bis zu 100 Prozent der Kraft hinten an das kurvenäußere Rad zu leiten für eine faszinierend spurtreues Kurvenfahren. Der Focus RS zieht sich souverän in die Kurve hinein und am Kurvenausgang darf man den Pferdchen dann schon sehr früh ordentlich die Sporen geben.

Die Recaro-Sportsitze nehmen Fahrer und Beifahrer dabei förmlich in die Zange. Im Fond wird wiederum erfreulich viel Beinauflage für die Reise geboten. Die modifizierte und

engpassige Schaltung arbeitet sehr präzise, die Lenkung erfreut bereits im Normal-Modus durch ihre Rückstellkraft.

Ohne das Modell vorher auch nur präsentiert zu bekommen, haben in Europa bereits 3100 RS-Fans ihre Bestellung abgegeben. Weit über die Hälfte orderte gleich die (nicht höhenverstellbaren) Schalensitze für 1600 Euro. Und nicht wenige nehmen da auch noch die Semi-Slickreifen Pilot Sport Cup 2 des Reifenpartners Michelin statt der serienmäßigen Pilot Super Sport mit. Die Frage nach dem Verbrauch dürfte bei diesen Begehrlichkeiten für kaum einen der frühen Kunden eine Rolle spielen. 7,7 Liter sind es laut NEFZ-Norm, mindestens 11,5 Liter sollten bei artgerechter Haltung eines Focus RS aber einkalkuliert werden.

Natürlich stellt sich auch bei diesem Auto die Frage nach Sinn oder Unsinn der „Rennstrecken“- und erst recht der „Drift“-Einstellung. Aber wer fragt angesichts eines Preises von exakt 40 000 Euro schon danach? Da nimmt man gern das Gefühl mit, man könnte, wenn man wollte. (ampnet/jri)

Daten Ford Focus RS

Länge x Breite x Höhe (in m): 4,39 x 1,82 x 1,47

Radstand (m): 2,65

Motor: R4-Benziner, 2261 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 257 kW / 350 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 440 Nm bei 2000–4500 U/min (Overboost: 470 Nm)

Höchstgeschwindigkeit: 266 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 4,7 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,7 Liter/100 km

CO₂-Emissionen: 175 g/km (Euro 6)

Effizienzklasse: E

Leergewicht / Zuladung: 1529 kg / 496 kg

Kofferraumvolumen: 260–1045 Liter

Bereifung: 235/35 R 19

Preis: 40 000 Euro

Bilder zum Artikel



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.



Ford Focus RS.
