
Vorstellung Ford Focus: Bestseller mit Titelanpruch

Von Frank Wald

Ford hat den neuen Focus enthüllt. Und wenn das wichtigste und erfolgreichste Modell der Marke präsentiert wird, fehlt es natürlich nicht an Superlativen. So sei die vierte Generation des weltweit angebotenen Bestsellers „das beste Auto, das wir je gebaut haben“, sagte Fords Europa-Präsident Steven Armstrong bei der statischen Premiere in London. Noch deutlicher wird der europäische Entwicklungs-Chef Joe Bakai: „Mit dem neuen Ford Focus setzen wir uns in puncto Technologie und Fahrerlebnis an die Spitze des Segments und haben das beste Auto auf die Räder gestellt, das es derzeit in der kompakten Mittelklasse gibt.“ Ob die das in Wolfsburg auch schon wissen?

Doch der Anspruch auf den Spitzentitel kommt nicht von ungefähr. In den vergangenen 20 Jahren seit seinem Debüt in 1998 konnte Ford von seinem Golf-Gegner mehr als 16 Millionen Exemplare verkaufen, und der Focus galt viele Jahre als meistverkauftes Auto der Welt. Die Neuauflage, die ab September zeitgleich als Fünftürer und Kombi Turnier in die deutschen Verkaufsräume rollen wird, zeigt sich auf Augenhöhe mit dem deutschen Platzhirsch, vereint Hightech-Komfort mit zeitgemäßen Assistenzsystemen und moderner Motoren- und Antriebstechnologie.

Auf den ersten Blick gefällt das deutlich dynamischere Design. „Im Gegensatz zu den sehr flächigen und kantigen Vorgängern wollten wir diesmal eine betont muskulöse Ausstrahlung“, erläutert Chef-Designer Amko Leenarts. Das ist deutlich zu sehen an den vielen Wellen und Wölbungen im Blech. Vor allem die dreidimensional gestaltete Front und die stark konturierte Motorhaube, ebenso wie die dynamischen Schwünge in den Flanken oder die kantigen Kniffe im vorderen und hinteren Schwellerbereich, fallen ins Auge. Wobei sich die Ausstattungslinien durch je unterschiedliche Kühlergrill-, Scheinwerfer und Stoßfänger-Grafiken auch optisch von einander abgrenzen. In der Version Titanium trägt die Front horizontale Lamellen und vertikale Tagfahrlichter im Stoßfänger, die sportliche ST-Line charakterisiert ein schwarzes Wabengitter, größere Lufteinlässe im Stoßfänger inklusive Flügelelemente für eine bessere Aerodynamik sowie Heckdiffusor und Dachspoiler. Der Focus Vignale glänzt mit reichlich satiniertem Chromdekor im oberen Grill, als breit „lächelnde“ Leiste im unteren Stoßfänger sowie in den lackierten Seitenschwellern. Und die Crossover-Version Active schließlich ähnelt der ST-Line, mit dem Unterschied, dass sie neben der höheren Bodenfreiheit die typische Outdoor-Optik wie schwarz gerandete Radhäuser und Schwellerverkleidungen sowie silberfarben angedeutete Unterfahrschutzelemente trägt.

Im Gegensatz zu den skulpturalen Formen der Karosserie, wirkt das Interieur reduziert und klar geordnet. Materialien und Verarbeitung hinterlassen dank Softtouch-Materialien sowie polierten oder gebürsteten Oberflächen einen guten Eindruck. Auch hier unterscheiden sich die Ausstattungslevels, die Vignale-Version mit feinem Leder und gemasertem Holzdekor-Einlagen, die ST-Line durch Oberflächen im Carbon-Look und rote Ziernähte und der Focus Active durch etwas robustere Elemente. Allen gemein ist ein übersichtliches Cockpit, in dem sich über die Sync-3-Sprachsteuerung oder einen acht Zoll großen Farbtouchscreen per Wisch- und Ziehbewegung die wesentlichen Audio-, Klima- und Navigationsfunktionen bedienen lassen. Auf wildes Fingerfuchteln via Gestensteuerung verzichtet Ford.

Im Vergleich zum Vorgänger wuchs die vierte Generation in der Länge um 1,8 Zentimeter, beim Turnier sind es dagegen 10,8 Zentimeter. Auch der Radstand legte um gut fünf Zentimeter zu, was größere Räder, kürzere Überhänge sowie mehr Platz im Innenraum ermöglicht. Die Front-Passagiere genießen, wahlweise auf 18-fach verstellbaren

Ergonomie-Sitzen, mehr Schulterfreiheit. Hinten legt die Kniefreiheit um fünf Zentimeter zu. Gegenüber dem Vorgänger wächst der Kofferraum des Fünftürers um 25 auf 341 Liter, bei umgeklappter Rückbank um 92 auf 1354 Liter. Das maximale Volumen im Kombi Turnier beträgt nun 1650 Liter.

Bei der möglichen Komfort- und Sicherheitsausrüstung fährt der Focus nun ebenfalls vorne mit. Erstmals in einer europäischen Modellreihe der US-Marke gibt es ein Head-up-Display, zwar nur als ausfahrbaren Schirm über dem Cockpit, dafür heller, größer und mit den meisten Anzeigefunktionen im Segment. Mit dem ab Titanium serienmäßig eingebauten „Ford Pass Connect“-Modem stehen darüber hinaus ein WLAN-Hotspot für bis zu zehn Endgeräte sowie Echtzeit-Verkehrsdaten für die Navigation zur Verfügung. Über die dazugehörige App kann das Auto per Smartphone geortet, geöffnet, verschlossen und sogar der Motor gestartet werden.

Die Schar der elektronischen Helferchen wurden unter anderem um einen Stauassistenten inklusive Fahrspur-Pilot, kamerabasiertes Kurvenlicht, Verkehrsschilderkennung, blendfreies Fernlicht sowie einen vollautomatischen Park-Assistenten erweitert, der das Rein- und Rausrangieren parallel oder quer zur Fahrbahn komplett auf Knopfdruck erledigt. Ein Novum in dieser Klasse ist der Ausweichassistent, der das Umfahren von Hindernissen durch aktiven Lenkeingriff unterstützt.

Auch bei Motoren und Antrieb tritt die vierte Focus-Generation mit neuen Technologien an. Neben drei Vier-Zylinder-Dieseltriebwerken mit 95 PS, 120 PS und 150 PS (70 kW, 88 kW und 110 kW) präsentiert Ford als erster Volumenhersteller einen Drei-Zylinder-Benziner mit Zylinderabschaltung. Sowohl im 1,0-Liter-Ecoboost, wahlweise mit 85 PS, 100 PS oder 125 PS (63 kW, 74 kW und 92 kW), als auch beim größeren 1,5-Liter-Turbobenziner mit 150 PS und 182 PS (134 kW) legt die Elektronik beim Dahingleiten mit konstantem Tempo, für den Fahrer unbemerkt, einen Brennraum still. Zehn Prozent Sprit sollen so eingespart werden. Vorausgesetzt, die neue Acht-Gang-Automatik übernimmt die Schaltarbeit, die alternativ zum standardmäßigen Sechs-Gang-Getriebe ebenso erstmals in einem Focus angeboten wird. Für mehr Dynamik soll außerdem ein interaktives Fahrwerk mit elektronischer Dämpferregelung sorgen. Erstmals und ohne Mehrkosten an Bord ist ein selektiver Fahrmodus-Schalter, der je nach Einstellung „Normal“, „Sport“ und „Eco“, das Ansprechen des Gaspedals und der Servolenkung anpasst.

Alle übrigen aufgezählten Neuheiten kosten selbstverständlich Aufpreis. Wie hoch die ausfallen, will Ford noch nicht verraten, kommt der Wagen doch erst im September auf den deutschen Markt. Immerhin steht der Einstiegspreis mit 18 700 Euro für den Fünftürer in der Basisversion Trend fest. Die Crossover-Version Active soll erst gegen Ende des Jahres folgen. In Deutschland werden vom Start weg Fünftürer und Kombi Turnier angeboten, in anderen Ländern ist auch eine viertürige Stufenheck-Limousine zu haben. (ampnet/fw)

Bilder zum Artikel



Weltpremiere des Ford Focus in London.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Weltpremiere des Ford Focus in London.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Amko Leenarts, Chefdesigner von Ford Europe, mit dem Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Weltpremiere des Ford Focus Titanium in London.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Weltpremiere des Ford Focus Vignale in London.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Weltpremiere des Ford Focus Active in London.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Frank Wald



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Active.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



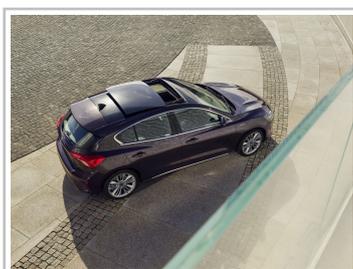
Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Vignale.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST-Line.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Turnier Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Turnier Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



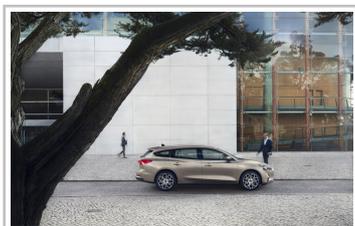
Ford Focus Turnier Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Turnier Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Turnier Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus Turnier Titanium.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford