
Ford Focus ST bekommt nicht nur mehr PS

Mit neuem 2,3-Liter-Turbobenziner und zwölf Prozent mehr Leistung sowie 17 Prozent mehr Drehmoment bringt Ford den neuen Focus ST im Sommer an den Start. 280 PS (206 kW) und 420 Newtonmeter Drehmoment sollen in Kombination mit dem sportlichen Fahrwerk für hohe Performance sorgen. Für den Standardsprint rechnet Ford mit weniger als sechs Sekunden. Außer dem Sechs-Gang-Schaltgetriebe steht auf Wunsch auch eine sportlich abgestimmte Sieben-Gang-Automatik zur Wahl. Der alternative 2,0-Liter-Turbodiesel bekommt fünf PS mehr als bisher und leistet 190 PS (140 kW).

Der Focus ST, den es außer als Fünftürer auch als Kombi Turnier gibt, besitzt ein elektronisch geregeltes Sperrdifferenzial e-LSD (electronic Limited-Slip Differential), das Ford für den Benziner erstmals serienmäßig für einen Fronttriebler einsetzt. Es lenkt bei Bedarf bis zu 100 Prozent der Antriebsleistung an das Rad mit der besseren Traktion. Bei den Diesel-Versionen kommt die Torque-Vectoring-Technologie zum Einsatz. Premiere hat auch der selektive Fahrmodus-Schalter für bis zu vier Fahrprogramme, wobei die Stufe „Sport“ auch direkt über einen Knopf am Lenkrad aufgerufen werden kann. Das Fahrwerk der Limousine verfügt im optionalen Performance-Paket über eine elektronische Dämpferregelung CCD (Continuously Controlled Damping).

Das 2,3-Liter-Voll-Aluminium-Aggregat stellt seine Spitzenleistung bei 5500 Umdrehungen in der Minute zur Verfügung, das Drehmoment-Maximum liegt zwischen 3000 und 4000 Touren an. Ein Focus-Novum und Technologietransfer aus dem Rallyefahrzeug Fiesta WRC ist die „Anti-Lag“-Funktion, wie sie auch bei der Straßenversion des Ford GT sowie im F-150 Raptor zum Einsatz kommt. Sie wirkt im „Sport“- und „Rennstrecken“-Modus dem vorübergehenden Absinken des Ladedrucks beim Hochschalten entgegen, indem die Drosselklappe auch dann noch ein Stück geöffnet bleibt, wenn der Fahrer vom Gas geht. Dies reduziert die Umkehr der Gasströmung im Turbolader und hält die Laderschaufeln auf der Kompressionsseite auf Drehgeschwindigkeit. Bei erneuter Beschleunigung spricht der Turbolader damit noch schneller mit vollem Druck an.

Der 2,0-Liter-Diesel liefert seine 190 PS bei 3500 U/min ab. Das maximale Drehmoment von 400 Nm steht im Bereich von 2000 bis 3000 Touren bereit, während 360 Nm bereits bei 1500 U/min anliegen.

Neu ist auch die automatische Drehzahlanpassung, die der ST vom aktuellen Ford Mustang übernimmt: Beim Herunterschalten gleicht sie mit einem gezielten Gas-Stoß die Drehzahlunterschiede zwischen den einzelnen Fahrstufen aus. Diese Zwischengas-Funktion gehört ebenso wie eine optische Schaltpunktanzeige zum Performance-Paket für die ST-Varianten mit Benzinmotor und manuellem Getriebe. Dabei macht die deaktivierbare Drehzahlanpassung automatisch das Gleiche wie Rennfahrer, die über die „Spitze-Hacke“-Technik beim gleichzeitigen Bremsen und Herunterschalten über Zwischengas die Synchronisation der Gänge erleichtern.

Das "Sport"-Programm lässt sich über eine spezielle "Sport"-Taste im Lenkrad direkt aktivieren, ein zusätzlicher "Mode"-Knopf ermöglicht den schnellen Zugriff auf die Parameter der Fahrmodus-Regelung. Das Performance-Paket beinhaltet für den ST-Benziner auch eine Launch-Control-Funktion für automatisierte Rennstarts.

Ein zehn Millimeter tieferer Schwerpunkt, Recaro-Sportsitze mit weiter verbessertem Seitenhalt, Aluminium-Schaltknauf, Kniepölster an der Mittelkonsole und digitale Anzeigen für Ladedruck, Öldruck und Öltemperatur sind weitere ST-Merkmale. Letzte werden im 4,2 Zoll großen TFT-Bordcomputer im Instrumententräger angezeigt. Der elektronische Motorsound-Verstärker ESE verleiht dem Motor- und Auspuffgeräusch einen besonders

kernigen Klang.

Die äußerlich sichtbaren Modifikationen betreffen zum Beispiel den oberen und unteren Kühlergrill, die dem höheren Frischluftbedarf des Motors geschuldet sind. Ausdrucksstark geformte Flügel-Elemente im vorderen Stoßfänger kanalisieren den Luftstrom und verbessern auf diese Weise die aerodynamischen Eigenschaften des ST. Ein üppiger, steiler angewinkelter Dachspoiler prägt die Heckansicht des Ford Focus ST. Er generiert mehr aerodynamischen Abtrieb an der Hinterachse und stabilisiert auf diese Weise das Fahrverhalten auch bei höheren Geschwindigkeiten. Zwei Auspuff-Endrohre rahmen das Diffusor-Element des Stoßfängers ein. Anders als beim Vorgängermodell kann diese Konfiguration jetzt auch mit einer Anhängervorrichtung kombiniert werden.

Bei der Karosseriefarbe können die Kunden zwischen dem klassischen Ford Performance-Blau und Tropical-Orange auswählen, die den dynamischen Auftritt des Ford Focus ST besonders prägnant unterstreichen. Verfügbar sind aber auch Frost-Weiß, Magnetic-Grau, Race-Rot, Ruby-Rot und Iridium-Schwarz.

Die Verkaufspreise gibt Ford zu einem späteren Zeitpunkt bekannt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



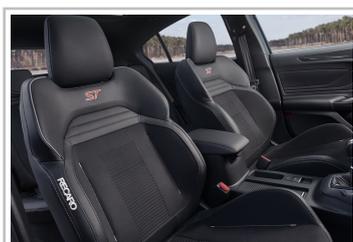
Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Ford
