
Praxistest Ford Focus ST: Der Sportler aus Köln

Von Guido Borck

Alle reden von der Elektromobilität und sportliche Kompaktwagen mit Verbrennungsmotoren sind mittlerweile vom Aussterben bedroht. Neben einem VW Golf GTI, einem Honda Civic Type R oder etwa dem Hyundai i30 N zählt der Ford Focus ST zu den wenigen dynamischen Fünftürern, die überhaupt noch erhältlich sind. Exakt 43 400 Euro rufen die Kölner für ihren Heißsporn auf, der darüber hinaus auch als familientauglicher Kombi Turnier für 44 600 Euro lieferbar ist.

Zunächst aber ein kurzer Rückblick: Im letzten Jahr erhielt der Ford Focus ein Facelift. Überarbeitet wurde die Frontpartie, unter anderem mit einem neuen Kühlergrill sowie LED-Scheinwerfern, die beim ST serienmäßig in adaptiver Matrix-Technik strahlen. Darüber erhielt der Innenraum mit dem 12,3 Zoll großen Multimediasytem sowie dem neuesten Sync4-Bedienkonzept ein wichtiges Update. Seitdem wird auch die Klimaautomatik über den großen Touchscreen gesteuert, was intuitiv und einfach gelingt.

Technisch bleibt beim Focus ST alles wie bisher. Nach wie vor arbeitet unter der Haube der gleiche Vierzylinder-Benziner, der es auf eine Leistung von 280 PS bringt. Ungewöhnlich hoch in den Zeiten von Downsizing liegt mit 2,3-Litern der Hubraum des aufgeladenen Ecoboost-Motors. In Verbindung mit der präzise schaltbaren Sechsgangbox entfaltet der Turbo sein maximales Drehmoment von 420 Nm schon bei 3000 Touren. Gegen einen Aufpreis von 2000 Euro lässt sich der Focus ST auch mit einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe ordern. Dann schrumpft das Drehmoment zwar auf „nur noch“ 415 Nm zusammen, doch ist der Unterschied im Vergleich zum Handschalter so marginal, dass er sich in der Praxis nicht spüren lässt. So bleibt die Art der Kraftübertragung den eigenen Vorlieben überlassen.

Power gibt's beim sportlichen Kölner im Überfluss: Wer die maximale Leistung des kultivierten und bassig klingenden Turbos abrufen will, presst den Focus ST samt serienmäßiger Launch-Control in nur 5,7 Sekunden auf Tempo 100. Schluss mit dem vehementen Vorwärtsdrang ist erst bei 250 km/h. Der Motor hängt aus niedrigen Umdrehungen bissig am Gas, während der Sportauspuff dezent brollert, und selbst auf der Autobahn lässt der immense Vorwärtsdrang nicht nach.

Beim Anfahren oder Herausbeschleunigen greift das elektronisch geregelte Sperrdifferential helfend ein, damit die Kraft nahezu verlustfrei auf der Straße ankommt. Und dank der aus dem Rennsport stammenden Anti-Lag-Funktion bleiben die Drosselklappen während des Schaltens noch kurz geöffnet. Dadurch drehen die Laderschaukeln länger nach und sprechen direkter an. Aus diesem Grund kennt der Focus ST auch kein Turboloch, sondern zieht - übrigens mit automatischem Zwischengas - gleichmäßig-druckvoll los.

Überhaupt bereitet der Focus ST enormen Spaß, das gilt auch für das Fahrverhalten. Der mit 235/35er-Reifen auf 19-Zoll-Rädern und einem adaptiven Fahrwerk samt elektronischer Dämpferregelung (1200 Euro extra) ausgerüstete Testwagen zeigt im Alltag überraschend gute Komfortreserven. Erst nach dem Druck auf die S-Taste am Sportlenkrad spannt der Kölner so richtig seine Muskeln, klebt verbindlicher als so mancher Umweltaktivist auf dem Asphalt und giert förmlich nach Kurvenbiegungen aller Art. Passend zum leichtfüßigen Handling spricht die Lenkung im Focus direkt an, ohne aber nervös zu wirken.

Wer es allerdings häufig flott angeht, der wird den angegebenen WLTP-Verbrauch von exakt 8,0 Litern nicht schaffen. Bei uns lag der Schnitt bei 8,9 Litern, ungezügelt kann der Wert aber auch locker über 12 Liter ansteigen.

Im Innerraum wartet der Focus mit fest zupackenden Sportsitzen sowie einem griffigen Lederlenkrad auf. Die Rezeptur wirkt stimmig. Einzig das digitale Kombi-Display lässt trotz vieler Einstellmöglichkeiten, angefangen beim Ladedruck bis hin zur Öltemperatur, eine

gezielt sportliche Note vermissen. Immerhin lassen sich die nüchtern anmutenden Instrumente einfach ablesen.

Und so zeigt sich der Ford Focus ST insgesamt als waschechter Sportler, der mit seinem ausgewogenen Fahrwerk vollkommen alltagstauglich ist. Für 43.400 Euro ist er zu haben. (aum/gb)

Daten Ford Focus ST X

Länge x Breite x Höhe (m): 4,39 x 1,83 x 1,44
Radstand (m): 2.70
Motor: R4-Benziner, 2261 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 206 kW / 280 PS bei 5500 U/min
Max. Drehmoment: 420 Nm bei 3000 U/min
Kraftübertragung: Sechsgang-Schaltgetriebe
Antriebsart: Vorderradantrieb
Höchstgeschwindigkeit: 250 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 5,7 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,0 Liter Super
CO2-Emissionen: 183 g/km (Euro 6d)
Effizienzklasse: F
Testverbrauch: 8,9 Liter Super
Leergewicht / Zuladung: min. 1512 kg / max. 433 kg
Kofferraumvolumen: 392-1354 Liter
Wartungsintervall: 30 000 km oder alle 2 Jahre
Basispreis: 43.400 Euro

Bilder zum Artikel



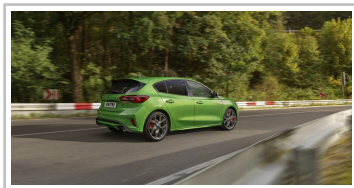
Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



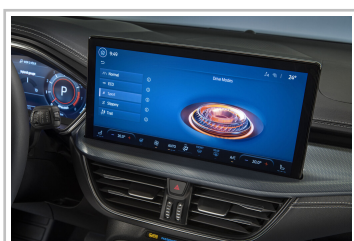
Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



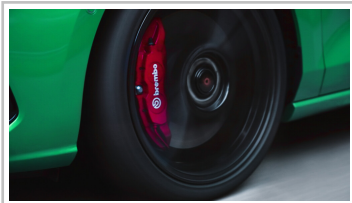
Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



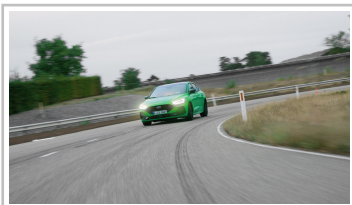
Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



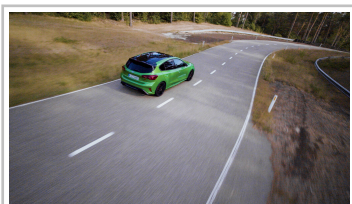
Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford



Ford Focus ST.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Ford
