Ford Focus RS – Der „wildeste“ Kompakte?!

Wer ist eigentlich der „Vater“ der Kompaktsportler? Allgemeinhin gilt der Golf GTI als Begründer dieser Klasse. Doch schon drei Jahre früher – 1973 – brachte Ford den Escort 2000 RS mit 100 PS auf den Markt. Ist er also der wahre „Urvater“ der leistungsstarken Kompakten? Wohl eher nicht, denn der Golf GTI war der Ausgangspunkt für zahlreiche Modelle mit viel Power, Frontantrieb und Fließheck, während der Escort noch über das damals schon in dieser Klasse angegraute Konzept mit Heckantrieb und Stufenheck verfügte. Hinzu kommen noch die gegenüber dem Wolfsburger vergleichsweise geringen Stückzahlen. Unabhängig davon hatten die Kölner Kompaktsportler über die jeweiligen Modellreihen von Escort und Focus hinweg aber stets eine treue Fangemeinde. Diese darf sich nun über ein neues Aushängeschild freuen – den aktuellen Focus RS.

300 PS und mehr sind heute in der Kompaktklasse nichts Ungewöhnliches mehr, wie der VW Golf R (300 PS), der BMW M135i (326 PS), der Mercedes AMG A45 (360 PS) und der Audi RS3 (367 PS) belegen. Mit „deutlich über 320 PS aus einem 2,3-Liter-EcoBoost-Vierzylinder mit Turbo-Technologie und Benzin-Direkteinspritzung“ wird sich der neue Focus RS irgendwo dazwischen einordnen. Den Antrieb komplettieren ein manuelles Sechsganggetriebe sowie der "Ford Performance"-Allradantrieb mit dynamischer Drehmomentverteilung (Dynamic Torque Vectoring) „für neue Klassenbestwerte in puncto Kurvengeschwindigkeit und Handling“. Das Allradsystem basiert auf zwei elektronisch gesteuerten Differenzialen an der Hinterachse, die nicht nur die Kraftverteilung zwischen vorne und hinten regeln, sondern auch die Drehmomentbalance zwischen den beiden hinteren Rädern managen. Dabei fließen maximal 70 Prozent der Antriebsleistung an die Hinterachse, im Extremfall wird sie dort vollständig an ein einzelnes Rad weitergereicht. Auch deswegen verfügt der sportliche Kölner über eine „außergewöhnliche Straßenlage mit Querbeschleunigungen von mehr als 1 g – ein Wert, den üblicherweise nur dezidierte Rennwagen schaffen und der im Wettbewerbsumfeld des Focus RS bislang unerreicht war“.

Optisch weiß der RS ebenfalls vollauf zu überzeugen – trotz oder gerade wegen seines extrovertierten Designs. „Die markanten Design-Elemente entsprechen den höheren Anforderungen an die Aerodynamik und den Kühlluftbedarf des Hochleistungs-Fahrzeugs.“ Die Kölner betonen zudem, dass „zu den unverwechselbaren Kennzeichen eines RS-Modells von Ford auch ein expressives Design gehört, das auf den Performance-Charakter einzahlt.“ Die Optik wird dabei an der Front insbesondere durch die großzügig dimensionierten Lufteinlässe für die Motor- und Bremskühlung geprägt. Das Heck dominieren der üppige Diffusor-Einsatz, die voluminösen, kreisrunden Auspuffendrohre sowie der massive Dachspoiler. Die Muskeln des RS sollen die Außenlackierungen Nitrous-Blau, Frost-Weiß, Iridium-Schwarz und Magnetic-Grau kraftvoll in Szene setzen. Im Innenraum fallen sofort die Teilledersitze von Recaro ins Auge. Auf Wunsch sind darüber hinaus zudem spezielle Recaro-Schalensitze erhältlich, deren Mikrofaserbezug aus dem Motorsport abgeleitet wurde. Den sportlichen Anspruch des Focus RS spiegeln aber auch das abgeflachte Softleder-Sportlenkrad, die Aluminium-Pedalerie sowie die drei zusätzlichen Anzeigen für Ladedruck, Öltemperatur und Öldruck wider.

Das Fahrwerk zeichnet sich im Vergleich zum ST-Modell durch „straffere Federraten, verstärkte Anlenkpunkte und Lager sowie größer dimensionierte Stabilisatoren aus. Die elektronisch verstellbaren Stoßdämpfer lassen sich für den Einsatz auf abgesperrten Rennstrecken speziell abstimmen.“ Hinzu kommen in enger Zusammenarbeit mit Michelin entwickelte High-Performance-Reifen. Bereits die Pilot Super Sport-Serienbereifung im Format 235/35 R 19 soll die Dynamik-Eigenschaften des RS überzeugend umsetzen, die Fahrdynamik-Krone setzt dem Hochleistungsmodell aber erst der optionale, speziell für den Einsatz auf abgesperrten Rennstrecken konzipierte reine Sportreifen (Semi-Slick) Pilot Sport Cup 2 auf. Vom „normalen“ Focus hingegen übernimmt der RS das Konnektivitätssystem Ford SYNC 2 mit hochauflösendem 8-Zoll-Farb-Touchscreen sowie Sprachsteuerung. Oder die jüngste Generation des automatischen Bremssystems Active City Stop: dieses erkennt bei Geschwindigkeiten von bis zu 50 km/h Hindernisse und leitet selbsttätig eine Vollbremsung ein. Wo soll man den Focus RS innerhalb seines Wettbewerbsumfelds einordnen? Optisch ist er auf alle Fälle extrovertierter als seine Mitstreiter. Es ist zudem davon auszugehen, dass er auf der Straße kompromissloser als der Golf R und dessen Kollegen ist und in diesem Zuge (leichte) Einschränkungen bei der Alltagstauglichkeit die Folge sind?! Aber gerade das dürfte ihn für „Power-Fans“ so richtig begehrenswert machen. Denn "der komplett neu entwickelte Focus RS ist ein absoluter Sportwagen, der mit Hochleistungs-Technologie und besonders innovativen Ideen die Messlatte für begeisternde Fahreigenschaften höher legt …“.

Fünf Punkte, die für den Ford Focus RS sprechen:

1. Performance-Motor
2. Performance-Allradantrieb
3. Performance-Design
4. Performance-Fahrwerk
5. Performance-Konnektivitätssystem

Bildquelle: Ford