

UND DER KRASSE



Der bläuliche Instrumenten-schimmer weist diesen Focus als RS aus. Sonst hat sich beim Cockpit im Vergleich zum ST-Modell nicht viel getan

Mit riesigen Luftöffnungen an der Front und einem eigenständigen Heckflügel: Heckteur Stefan Voswinkel am neuen RS



Daten	Focus RS
Motorbauart	R4, Turbo
kW (PS)	ca. 250 (340)
0-100 km/h	5,0 s
Höchstgeschwindigkeit	>250 km/h
Preis	36.900 Euro

Ford Focus RS



Der heftigste Focus ist da: Der neue RS ist Fords Kompakt-Wuchterbrumme, die es VW Golf R und BMW M135i zeigen soll

Endlich. Das lange Warten hat ein Ende. Wenn Ford im März auf dem Genfer Autosalon den neuen Focus RS vorstellt, haben die Kölner die Fans des hochmotorisierten Kompakten fünf Jahre lang zappeln lassen. Aber die kreative Pause hat sich gelohnt – technisch verbindet den neuen RS nicht eine Schraube mehr mit seinem Vorgänger.

Das beginnt beim Motor. Statt eines satt brabbelnden Fünfzylinders arbeitet nun ein aufgeladener Vierzylinder unter der Haube. Technisch ist der 2,3-Liter eng verwandt mit dem Einstiegsaggregat des neuen Mustang. RS-typisch haben ihn die Techniker aber aufgepöppelt und quetschen nun „mehr als 320 PS“ aus dem Ecoboost-Motor. Genauere technische Daten wollen die Kölner erst bei der Premiere im März verraten. Nur so viel vorab: Trotz Turboaufladung soll der RS hohe Drehzahlen nicht scheuen, erst bei 6800/min setzt der Begrenzer dem Treiben ein Ende.

Neu auch die Kraftübertragung: Statt Frontantrieb und Differenzialsperre ist der neue Focus RS serienmäßig mit Allradantrieb ausgerüstet. Der soll nicht nur heckbetont ausgelegt sein, sondern dank Torque-Vectoring besonders viel Ver-

gnügen bieten – und den Focus zum Driftmeister seiner Klasse machen. Den Kontakt zum Asphalt stellen serienmäßig Michelin-Reifen vom Typ Pilot Super Sport in der Dimension 235/35 ZR 19 (91 Y) her, optional stehen ebenfalls aus dem Hause Michelin stammende Pneu des Typs Pilot Sport Cup 2 in der gleichen Dimension zur Verfügung.

Auch das Karosseriekonzept hat Ford geändert. Weil der Focus als erstes RS-Modell weltweit – also auch in China und den USA – verkauft wird, gibt es ihn nur als praktischen Fünftürer. Riesige Luftöffnungen machen schnell klar, dass der RS zu den Schnellen auf der Autobahn gehört. Der Heckspoiler ist zwar nicht kleiner geworden, wurde aber designtechnisch besser integriert. Und er ist keine Spielerei, wie auch der Diffusor am Heck.

Ein bisschen warten lässt Ford die RS-Fans dann aber doch noch. Das im März gezeigte Modell ist offiziell ein „Showcar“, was auch die spezielle Lackierung in Liquid Blue zeigt. Es ist aber kein Geheimnis, dass die Serienversion noch dieses Jahr auf den Markt kommen wird.

ENDLICH DER KRASSE

Ford scheut sich noch, die genauen Leistungsdaten des neuen Focus RS herauszurücken. Aber die verbrieften über 320 PS in Kombination mit einem Allradantrieb machen Lust auf den Wagen und geben Anlass zur Hoffnung, dass der neue Über-Focus auf Straße wie Rennstrecke brillieren wird.

Stefan Voswinkel

Sollen für guten Sound sorgen: Rechts und links schaut jeweils ein Endrohr aus dem Diffusor

