



Der neue Ford Focus ST: Im Alltag entspannt, auf kurvigen Landstraßen und Rennstrecken faszinierend

- Das von Ford Performance entwickelte Sportmodell startet im Sommer als Schrägheck- und Kombi-Karosserie sowie als Turbobenziner und -diesel durch
- Kraftvolle und drehfreudige Motoren: ein 206 kW (280 PS) starker 2,3-Liter-EcoBoost-Benziner mit Anti-Lag-System und ein 2,0-Liter-EcoBlue-Diesel mit 140 kW (190 PS)
- Erster Fronttriebler von Ford mit elektronisch geregelter Sperrdifferenzial
- Automatische Drehzahlانpassung für 6-Gang-Schaltgetriebe mit Schaltwegverkürzung; 7-Gang-Automatik für ST-Benziner optional im Angebot
- Selektiver Fahrmodus-Schalter kommt erstmals auch im Ford Focus ST zum Einsatz und passt unter anderem die besonders direkt übersetzte EPAS-Servolenkung und den Elektronischen Bremskraftverstärker jeder Fahrsituation individuell an
- Komfortables Fahrerlebnis dank hochwertiger Recaro-Sportsitze sowie einer speziell auf den ST abgestimmten Hinterachs-Einzelradaufhängung und der optionalen Elektronischen Dämpferregelung

KÖLN, 18. Februar 2019 – Noch besser und stärker denn je: Der neue Ford Focus ST steht in den Startlöchern. Die vom europäischen „Ford Performance“-Team entwickelte Top-Version der erfolgreichen Kompakt-Baureihe setzt dank hochmoderner Fahrwerks-, Antriebs- und Bremstechnologien erneut wieder die Maßstäbe in ihrem Wettbewerbsumfeld. Der nunmehr 2,3 Liter große Ford EcoBoost-Turbo-Benziner mit vier Zylindern leistet im neuen Ford Focus ST 206 kW (280 PS)* und übertrifft damit den Vorgänger, bezogen auf die Leistung, um 12 Prozent. Sein Drehmoment liegt mit 420 Newtonmeter (Nm) sogar 17 Prozent über dem bisherigen Spitzenwert. Der EcoBlue-Vierzylinder-Turbodiesel mit unverändert 2,0 Liter Hubraum entwickelt 140 kW (190 PS)*, das sind fünf PS mehr als zuvor. Außer dem 6-Gang-Schaltgetriebe steht auf Wunsch auch eine sportlich abgestimmte 7-Gang-Automatik zur Wahl. Damit ist der neue Ford Focus ST, der wieder als 5-türiges Schrägheckmodell und in der besonders praktischen Kombi-Version Turnier auf den Markt kommt, so temperamentvoll wie nie zuvor: Die Benziner-Variante katapultiert das Fahrzeug in voraussichtlich unter sechs Sekunden von Null auf Tempo 100. Die Markteinführung in Deutschland ist für den Sommer 2019 geplant – der ST Benziner mit Automatikgetriebe kommt voraussichtlich gegen Ende des Jahres 2019 auf den Markt. Die Verkaufspreise werden rechtzeitig bekanntgegeben.

Link auf YouTube-Video auf Rapper „Blakie“ im neuen Ford Focus ST

Über den nachfolgenden Link ist ein YouTube-Video mit dem 21-jährigen Londoner Rapper und Musik-Produzenten „Blakie“ im neuen Ford Focus ST abrufbar. Das Video zeigt „Blakie“, wie er als Beifahrer in einem Ford Focus ST über den ebenso kurvenreichen wie anspruchsvollen Parcours auf dem regennassen Ford-Testgelände in Lommel/Belgien katapultiert wird und dabei seinen neuen Song „Jump“ performt:

<https://youtu.be/EqGiTaUWrto>

Der neue Ford Focus ST im Überblick

Auch für den neuen Ford Focus ST gilt: Er profitiert wieder von hervorragenden Genen – die auf der neuen C2-Architektur basierende Ford Focus-Baureihe hat sich in vierter Generation erneut den Ruf verdient, in puncto Fahrwerk und Fahrdynamik die Messlatte ihrer Klasse zu sein. Angereichert um fortschrittliche Fahrwerksfunktionen wie zum Beispiel das elektronisch geregelte Sperrdifferential eLSD (electronic Limited-Slip Differential) – das Ford für den Benziner (beide Karosserie-Versionen) erstmals serienmäßig für einen Frontriebler einsetzt (bei den Diesel-Versionen kommt die Torque Vectoring-Technologie zum Einsatz) – bietet das Sportmodell eine nochmals eindrucksvollere Kurvenagilität. Dank ihrer elektronischen Steuerung reagiert das Sperrdifferential vorausschauend auf wechselnde Grip-Verhältnisse und setzt die Lenkimpulse des Fahrers besonders schnell und direkt um.

Seine Premiere im Ford Focus ST feiert auch der selektive Fahrmodus-Schalter für bis zu vier Fahrprogramme. Somit kann der Fahrer den Charakter des Autos seinen Wünschen individuell anpassen. Das interaktive Fahrwerksystem mit elektronischer Dämpferregelung CCD (Continuously Controlled Damping) für die ST-Limousine unterstreicht die Vorzüge der Schwertlenker-Hinterachse und vereint sportliches Talent mit großem Komfort.

„Der Ford Focus ST wartet mit einer Flexibilität auf, die im Segment einzigartig ist“

„Intelligente Technologien wie eLSD und CCD prägen die große Vielseitigkeit des neuen Ford Focus ST, der wie Dr. Jekyll & Mr. Hyde mit zwei völlig verschiedenen Gesichtern auftreten kann – ein Knopfdruck genügt, und der angenehme Langstrecken-Tourer verwandelt sich in ein reinrassiges Performance-Fahrzeug“, betont Leo Roeks, Direktor von Ford Performance in Europa. „Vieles, was wir bei der Entwicklung des Super-Sportwagens Ford GT oder des herausragenden Ford Focus RS gelernt haben, kommt nun auch diesem besonders sportlichen Kompakten zugute. Der Ford Focus ST wartet mit einer Flexibilität auf, die in seinem Segment einzigartig ist.“

Der neue Ford Focus ST läuft gemeinsam mit den anderen Varianten der Ford Focus-Baureihe im saarländischen Werk Saarlouis vom Band. Dank einer Investition von 600 Millionen Euro in die hochmodernen Produktionsanlagen erreicht die Verarbeitungsqualität der Ford Focus-Baureihe höchstes Niveau.

Der neue Ford Focus ST im Detail

Die Motoren: kraftvoll und drehfreudig

Der 2,3-Liter-EcoBoost-Benziner:

Mit der jüngsten Generation des 2,3 Liter großen Ford EcoBoost-Benziners erreicht der Ford Focus ST einen neuen Leistungszenit: Das moderne und ausgesprochen drehfreudige Voll-Aluminium-Aggregat stellt 206 kW (280 PS) bei 5.500 Touren zur Verfügung, sein Drehmoment-Maximum von 420 Nm liegt zwischen 3.000 und 4.000/min konstant an. Dank innovativer Turbo-Technologie zeichnet sich der Vierzylinder durch ein direktes und feinfühliges Ansprechverhalten aus. Der reibungsoptimierte Twin-Scroll-Lader mit geringer Massenträgheit führt die Abgasenergie durch getrennte Kanäle, um Störungen zwischen den einzelnen Gas-Säulen zu minimieren. Das elektronisch geregelte Waste-Gate-Überdruckventil ermöglicht eine präzise Kontrolle von Ladedruckspitzen und damit auch eine genaue Steuerung der Motoreigenschaften. Hinzu kommen ein spezielles Abgassystem mit reduziertem Gegendruck, ein maßgeschneidertes Einlass-System und ein leistungsfähiger Ladeluftkühler, der sich positiv auf den Gemisch-Austausch in den Brennräumen auswirkt.

Ein Novum für den EcoBoost-Turbomotor des Ford Focus ST – und ein Technologie-Transfer aus dem Fiesta WRC-Rallye-Weltmeisterauto – ist die hochmoderne „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 „Rennstrecke“-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. Effekt: Bei erneuter Beschleunigung spricht der Turbolader noch schneller mit vollem Druck an.

Der 2,0-Liter-EcoBlue-Diesel:

So leistungsstark wie nie präsentiert sich auch der 2,0-Liter-Turbodiesel des neuen Ford Focus ST. Das EcoBlue-Aggregat mit vier Zylindern erfüllt, wie der Benzinmotor, ebenfalls die strenge Abgasnorm Euro 6d-TEMP und sorgt mit nunmehr 140 kW (190 PS) bei 3.500/min für reichlich Musik unter der Motorhaube – zumal es angesichts eines maximalen Drehmoments von 400 Nm, das zwischen 2.000 und 3.000 Touren anliegt, für eine nahezu lineare Beschleunigung sorgt. 360 Nm stehen bereits bei 1.500/min zur Verfügung.

Als Mittel zum Zweck dienen dem Selbstzünder ein Turbolader mit variabler Turbinengeometrie und reduzierten Massen sowie innermotorische Detail-Verbesserungen: So dehnen sich die speziellen Stahlkolben selbst bei hohen Betriebstemperaturen nicht aus, während das integrierte Einlass-System mit hochmodernen Ansaugkanälen in spiegelbildlicher Anordnung den Verbrennungsprozess im Zylinder optimiert.

Das sportlich-knackige 6-Gang-Getriebe mit Schaltwegverkürzung

Das manuelle 6-Gang-Getriebe überzeugt mit einer sportlich-knackigen Schaltung und Schaltwegen, die zugunsten schneller Gangwechsel um sieben Prozent kürzer ausfallen als bei den anderen Ford Focus-Versionen.

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 EcoBoost-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 Getriebe schonen und das Verzögerungsmoment der Antriebsräder beim Einkuppeln reduzieren. Ziel ist eine ruhigere Straßenlage auch bei forcierter Fahrweise.

Auf Wunsch ist für den ST-Benziner ein 7-Gang Automatikgetriebe lieferbar

Auf Wunsch ist für den Ford Focus ST-Benziner (Limousine und Turnier) eine neue 7-Gang-Variante des intelligenten Automatikgetriebes lieferbar. Mit einer fein abgestimmten Übersetzung und der adaptiven Schaltstrategie, die sich der aktuellen Fahrweise bis hin zum Rennstreckeneinsatz angleicht, passt dieses Getriebe perfekt zur ST-Performance. Über Schaltwippen am Lenkrad lässt sich auch manuell schalten.

„Die Benzin- und Diesel-Variante des neuen Ford Focus ST sind gleichermaßen charismatisch, besitzen aber ganz eigene Charaktere“, erläutert Roeks. „Ihr kerniger Motorsound unterstreichen die Persönlichkeit des ST und macht einen wesentlichen Teil des emotionalen Fahrerlebnisses aus.“

Zehn Millimeter niedrigerer Schwerpunkt, straffer abgestimmte Stoßdämpfer

Basierend auf der hochgelobten Fahrwerksdynamik der aktuellen Ford Focus-Baureihe gelingt es dem neuen ST, scheinbar gegensätzliche Anforderungen miteinander zu versöhnen: Er glänzt einerseits mit vollumfänglicher Alltagstauglichkeit, macht aber andererseits auf kurvigen Landstraßen richtig Spaß und gibt selbst auf abgesperrten Rennstrecken eine gute Figur ab.

Dank der typischen Schwertlenker-Hinterachskonstruktion spricht der ST sehr direkt auf Lenkbefehle an, ohne dabei den Komfort zu vernachlässigen. Auch das überaus agile

Einlenkverhalten teilt sich der ST mit seinen Schwestermodellen, von denen es prinzipiell auch die Federspezifikationen übernimmt – allerdings mit einem um zehn Millimeter niedrigeren Fahrzeug-Schwerpunkt sowie anders abgestimmten Stoßdämpfern: An der angetriebenen Vorderachse erhalten sie eine um 20 Prozent straffere Kennung, an der Hinterachse fallen sie um 13 Prozent steifer aus, um die Straßenlage bei engagierter Fahrweise zu verbessern.

Die Turnier-Variante besitzt eine spezielle Hinterachs-Geometrie mit versetzt positionierten Dämpfern, die auch bei der Ausnutzung der höheren Radlasten ein reaktionsschnelles und sicheres Eigenlenkverhalten garantieren.

Die elektronisch geregelte eLSD-Differenzialsperre für den ST-Benziner

Einen wesentlichen Anteil an der hohen Fahrdynamik des neuen Ford Focus ST-Benziners (Limousine und Turnier) hat die erstmals bei einem Frontriebler von Ford zum Einsatz kommende serienmäßige elektronische eLSD-Differenzialsperre (electronic Limited-Slip Differential). Über hydraulisch aktivierte Kupplungen steuert sie den Drehmoment-Transfer an die Vorderräder und lenkt bei Bedarf bis zu 100 Prozent der Antriebsleistung an das Rad mit der aktuell besseren Traktion. Ohne aktiven Bremseingriff wirkt das System auf diese Weise durchdrehenden Rädern entgegen – ein enormer Vorteil zum Beispiel beim Herausbeschleunigen aus Kurven.

Das von Borg Warner entwickelte System ist direkt im Antriebsstrang platziert. Es reagiert schneller und mit höherer Präzision als eine konventionelle mechanische Differenzialsperre. Anhand zahlreicher Sensordaten kann es sogar präventiv aktiv werden und die Drehmoment-Verteilung optimieren, noch bevor ein Rad an Traktion einbüßt.

Der ST-Diesel (Limousine und Turnier) setzt auf Torque-Vectoring-Technologie. Sie wirkt einem untersteuernden Fahrverhalten durch gezielten Bremseingriff am kurveninneren Rad entgegen und verbessert auf diese Weise das Fahrverhalten und die Agilität.

Als Bestandteil des optionalen Performance-Pakets ist für die ST-Limousine (Benziner und Diesel) auch die hochmoderne CCD-Technologie verfügbar. Die Elektronische Dämpferregelung (Continuously Controlled Damping) verarbeitet umfangreiche Informationen aus dem Fahrwerk, der Lenkung und der Bremsen im Zwei-Millisekunden-Intervall und passt die Dämpferkennung entsprechend an. Das Ergebnis: ein überzeugendes Ansprechverhalten der Federung.

Die EPAS-Servolenkung übertrifft in puncto Direktheit sogar den Ford Fiesta ST

Die elektro-mechanische EPAS-Servolenkung (Electric Power Assisted Steering) des Ford Focus ST übertrifft in puncto Direktheit sogar den diesbezüglich besonders gefeierten Ford Fiesta ST. Sie wird um 15 Prozent kürzer übersetzt als bei anderen Ford Focus-Versionen und kommt mit zwei Lenkrad-Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag aus.

Die unmittelbaren Rückmeldungen von der Straße, die das Auto dem Fahrer vermittelt, gehen auf eine weiter optimierte Fahrwerks-Geometrie zurück. So wurden die Befestigungspunkte der Lenkhebel an den Achsschenkeln gegenüber anderen Serienmodellen um neun Millimeter nach vorne und um 6,5 Millimeter nach oben versetzt – eine Maßnahme, die sich auch auf das Einlenkverhalten positiv auswirkt. Hinzu kommt eine spezielle Software, die Antriebseinflüsse auf die EPAS-Lenkung reduziert.

Größer dimensionierte Bremsen für kurze Bremswege

Größer dimensionierte Bremsen legen die Grundlage für kurze Bremswege, der ST bei den gleichen Dynamiktests nachweisen musste wie der Supersportwagen Ford GT. Die vorderen Scheiben besitzen nun einen Durchmesser von 330 Millimetern bei einem Querschnitt von 27 Millimetern und werden von Doppelkolben-Bremssätteln in die Zange genommen. An der

Hinterachse messen die Scheiben jetzt 302 x 11 Millimeter. Das Ergebnis: Der neue Ford Focus ST ist viermal resistenter gegen Brems-Fading als das Vorgängermodell.

Zugleich zeichnet sich die Bremsanlage durch sensible Rückmeldungen an den Fahrer, ein nochmals direkteres Ansprechverhalten und gleichmäßige Bremsdrücke aus. Sie verdankt dies auch dem elektrischen Bremskraftverstärker EBB (Electric Brake Booster), einer Komponente der neuen C2-Fahrzeugarchitektur von Ford. EBB baut den Bremsdruck noch schneller auf als ein konventionelles Hydraulik-System und funktioniert über einen großen Arbeitsbereich sehr konstant. Dabei gleicht EBB auch Änderungen des Bremsverhaltens aus, wie sie zum Beispiel bei forcierter Fahrweise auf Rennstrecken auftreten können, und stimmt das Bremspedalgefühl auf den gewählten Fahrmodus ab.

Selektiver Fahrmodus-Schalter für die Auswahl von bis zu vier Fahrprogrammen

Der selektive Fahrmodus-Schalter des Ford Focus ST umfasst die Programme „Rutschig“, „Normal“ und „Sport“ sowie – bei Modellen mit dem optionalen Performance-Paket – zusätzlich noch „Rennstrecke“. Je nach Fahrprogramm passt die Elektronik außer der Ansprech-Kennlinie des Gaspedals und der EPAS-Servolenkung auch das Elektronische Sicherheits- und Stabilitätsprogramm ESP, das Elektronische Sperrdifferenzial eLSD und die Elektronische Dämpferregelung CCD sowie den Elektronischen Motorsound-Verstärker ESE (Electronic Sound Enhancement) und sogar die Einstellung der Klimaanlage dem gewünschten Fahrmodus an.

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.

„Im Modus ‚Rennstrecke‘ sprechen die Bremsen sofort viel direkter und aggressiver an, höhere Lenkkräfte liefern besseres Feedback und auch das Gaspedal reagiert noch sensibler“, erläutert David Put, bei Ford Performance zuständig für die Fahrdynamik. „Gleichzeitig sorgt aber auch das Elektronische Sperrdifferenzial für optimale Traktion und das ESP lässt dem Fahrer einen größeren Freiraum, um das Potenzial des neuen Ford Focus ST auf Rennstrecken auszuloten.“

Recaro-Sportsitze mit weiter verbessertem Seitenhalt

Der neue Ford Focus ST vereint ausgeprägten Fahrspaß mit souveränem Komfort. Neben dem großzügigen Platzangebot und der hohen Verarbeitungsqualität kann er auch eine aufgewertete Innenausstattung in die Waagschale werfen, die mit praktischem Alltagsnutzen und sportlichen Attributen überzeugt. So haben die Spezialisten von Ford Performance zum Beispiel die Recaro-Sportsitze überarbeitet. Zusätzlich zum weiter verbesserten Seitenhalt bieten sie dem Fahrer nun eine nochmals bessere Sitzposition und stehen mit verschiedenen anthrazitfarbenen Bezügen zur Wahl – von hochwertigem Stoff über Leder und Leder-Stoff bis hin zu „Dinamica“ in Wildleder-Optik.

Auf den dynamischen Charakter des neuen Ford Focus ST weisen auch das perforierte und unten abgeflachte Sportlenkrad mit „ST“-Logo, der Aluminium-Schaltknopf sowie weitere sportlich wirkende Dekor-Elemente hin. Sitze, Lederlenkrad und Kniepolster an der Mittelkonsole werden von speziellen Ziernähten in Grau geschmückt.

Digitale Anzeigen für Ladedruck, Öldruck und Öltemperatur

Die für den ST typischen Zusatz-Instrumente für Ladedruck, Öldruck und Öltemperatur zeichnen auch das neue Modell aus, erhalten nun aber ein digitales Gesicht und werden jetzt von einem speziellen Menü des 4,2 Zoll großen TFT-Bordcomputers im Instrumententräger angezeigt. Für akustischen Genuss im Innenraum sorgt der Elektronische Motorsound-Verstärker ESE, der dem Motor- und Auspuffgeräusch des neuen Ford Focus ST insbesondere im „Sport“- und „Rennstrecke“-Modus eine besonders kernige

Klangfarbe verleiht. Dabei gilt auch: Nochmals verbesserte Motorlager und ein isolierter Fahrwerksrahmen verbessern den Akustik-Komfort an Bord.

Jeden Zweifel an seinen athletischen Talenten zerstreut auch die Karosserie des neuen Ford Focus ST. Dabei unterstreichen ebenso subtile wie funktionale Design-Modifikationen den kraftvollen Auftritt, der die jüngste Ford Focus-Generation ohnehin auszeichnet. Die 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 üppig dimensionierter, steiler angewinkelter Dachspoiler prägt die Heckansicht des neuen 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 selbstbewusst gestaltete Diffusor-Element des Stoßfängers ein. Anders als beim Vorgängermodell kann diese Konfiguration jetzt auch mit einer auf Wunsch lieferbaren Anhängervorrichtung kombiniert werden.

Dank der großzügig bemessenen Schulterbreite vorn und einer Kniefreiheit für die hinten Sitzenden, die einen Bestwert im Ford Focus-Segment aufstellt, bietet auch der neue ST ein überzeugendes Platzangebot. Bereits der Kofferraum der Limousine lässt sich einfach und praktisch nutzen. Mit einem Stauvolumen von bis zu 1.653 Litern eignet er sich zum Beispiel auch für größere Hundeböden.

Exklusive Leichtmetallräder, starke Außenfarben

Einen starken Eindruck hinterlassen auch die exklusiven Leichtmetallräder des neuen ST. Sie stehen als 18-Zöller in dunkelsilber und als Magnetide-Premiumlackierung sowie als 19-Zöller ebenfalls in Magnetide-Premiumlackierung zur Verfügung. Bei den Reifen handelt es sich um Michelin Pilot Sport 4S.

Bei der Karosserie-Farbe 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.

Umfangreiches Angebot an Fahrer-Assistenzsystemen

Das umfangreiche Angebot an hochmodernen Sicherheits- und Fahrer-Assistenzsystemen, das den neuen Ford Focus auszeichnet, hat dem fortschrittlichen Kompaktmodell seit seinem Marktdebüt im vergangenen Jahr bereits 13 internationale Preise und Awards sowie eine 5-Sterne-Bewertung im strengen EuroNCAP-Test eingebracht. Zu den nahtlos integrierten und miteinander vernetzten Funktionen und Komponenten, die optional einen besonders stressfreien Fahrkomfort unterstützen, gehören:

- der Stau-Assistent mit Stop & Go-Funktion, die adaptive Geschwindigkeitsregelanlage und der Fahrspur-Pilot – sie erleichtern das Fahren speziell in stockendem Verkehr,
- das kamerabasierte Kurvenlicht in Kombination mit dem Verkehrsschild-Erkennungssystem und dem blendfreien Fernlicht für verbesserte Sicht,
- der Park-Assistent Plus mit Ein- und Ausparkfunktion und teil-automatisierter Fahrzeugführung, der per Knopfdruck auch die Steuerung des Gas- und Bremspedals sowie die Gangwahl übernimmt,
- ein Head-up-Display, das Ford erstmals in einer europäischen Baureihe einsetzt und das die Ablenkung des Fahrers vom Verkehrsgeschehen minimiert,
- der Ausweich-Assistent, der den Fahrer in Gefahrensituationen dabei unterstützt, Hindernissen auf der Fahrbahn auszuweichen und Kollisionen zu vermeiden.

Das Konnektivitäts- und Entertainmentsystem Ford SYNC 3 erleichtert die Bedienung der Audio-, Navigations- und Klimasysteme sowie eingebundener Smartphones über simple Sprachbefehle oder den farbigen 8-Zoll-Touchscreen (Bildschirmdiagonale: 20,3 Zentimeter) auf der Mittelkonsole. Ford SYNC 3 ist ohne Zusatzkosten kompatibel mit Apple CarPlay¹ und Android Auto¹. Im Zusammenspiel mit dem FordPass Connect-Modem verwandelt sich der Ford Focus in einen WLAN-Hotspot² für bis zu zehn Endgeräte gleichzeitig.

„Der neue Ford Focus ST soll sich so mühelos und einfach fahren lassen wie alle anderen Modelle der Ford Focus-Baureihe“, betont Leo Roeks. „Dank des umfassenden Angebots an modernen Fahrer-Assistenzsystemen kommen unsere Kunden in den Genuss faszinierender Fahrleistungen, ohne Abstriche in puncto Komfort oder Alltagstauglichkeit machen zu müssen.“

Link auf Bilder

Über den nachfolgenden Link sind Bilder vom neuen Ford Focus ST abrufbar:

<http://focus.fordpresskits.com>

* Kraftstoffverbrauch des Ford Focus ST in l/100 km (kombiniert): 8,9 – 5,3; CO₂-Emissionen (kombiniert): 211 – 140 g/km

Die angegebenen Werte wurden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (§ 2 Nrm. 5, 6, 6a Pkw-EnVKV in der jeweils geltenden Fassung) ermittelt.

Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure, WLTP), einem neuen, realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt das WLTP den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen.

Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen.

Hinweis nach Richtlinie 1999/94/EG: Der Kraftstoffverbrauch und die CO₂-Emissionen eines Fahrzeugs hängen nicht nur von der effizienten Ausnutzung des Kraftstoffs durch das Fahrzeug ab, sondern werden auch vom Fahrverhalten und anderen nichttechnischen Faktoren beeinflusst. CO₂ ist das für die Erderwärmung hauptsächlich verantwortliche Treibhausgas. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem ‚Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen‘ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei <http://www.dat.de/> unentgeltlich erhältlich ist. Für weitere Informationen siehe Pkw-EnVKV-Verordnung.

1) Apple CarPlay™ ist ein eingetragenes Warenzeichen der Apple Inc. Android™ und Android Auto™ sind eingetragene Warenzeichen von Google Inc.

2) Die Nutzung von FordPass Connect und der Live-Traffic Information ist zwei Jahre ab Erstzulassung des Fahrzeugs kostenfrei. Diese Dienste können im Anschluss auf Wunsch kostenpflichtig verlängert werden. Die Verfügbarkeit der Dienste ist abhängig von der Netzabdeckung und können je nach Ort und Wetterbedingungen abweichen. Damit Live Traffic funktioniert, wird Ford SYNC 3 in Verbindung mit einem Ford-Navigationssystem im Fahrzeuge benötigt.

Der WLAN-Hotspot wird nicht von Ford zur Verfügung gestellt. Zur Nutzung des WLAN-Hotspots ist die Registrierung bei „Vodafone Internet in the Car“ erforderlich und unterliegt den

Geschäftsbedingungen von Vodafone. Nach einer kostenlosen Testphase fallen zusätzliche Gebühren an. Detaillierte Informationen sind hier abrufbar: <https://internetinthecar.vodafone.com>

#

Ford-Werke GmbH

Die Ford-Werke GmbH ist ein deutscher Automobilhersteller und Mobilitätsanbieter mit Sitz in Köln. Das Unternehmen beschäftigt an den Standorten Köln, Saarlouis und Aachen mehr als 24.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Seit der Gründung im Jahr 1925 haben die Ford-Werke mehr als 46 Millionen Fahrzeuge produziert. Weitere Presse-Informationen finden Sie unter <http://www.media.ford.com>.

Kontakt: Isfried Hennen
Ford-Werke GmbH
0221/90-17518
ihennen1@ford.com