



Ein unverwechselbarer Auftritt paart sich beim Focus ST mit exponierten Fahrleistungen.



Kräftig aufgewertet präsentieren sich im R-Design die Bugpartien von V50, C30 und S40 (von links).

FEINARBEIT IM VERBUND: FORD FOCUS – VOLVO AWD / R-DESIGN

Modellpflege und Feinarbeit sind nun in Europa bei „Mutter Ford“ und der (adoptierten) „Tochter Volvo“ angesagt. Völlig überarbeitet fügt sich der neue Ford Focus Anfang 2008 an der Seite des Mondeo nahtlos in die verjüngte Produktfamilie ein und bildet weiterhin deren Herzstück. Volvo bietet mit dem R-Design-Paket jetzt neue Features für die Individualisierung sowie modernste Allradtechnik mit elektronisch gesteuerter Haldex-Kupplung und Instant Traction in sieben Modellreihen.

Besonders attraktiv waren beide Marken auch jüngst auf wichtigen Tuning-Messen vertreten. Die 40. Motor Show Essen eröffnete Ford mit einer echten Weltpremiere: Der neue Ford Focus ST wird wieder das sportliche Top-Modell der erfolgreichen Kompaktklasse-Baureihe sein und ab dem kommenden Frühjahr wie sein

Vorgänger von dem 166 kW/225 PS starken 2,5-Liter-Duratec-Fünfzylinder angetrieben. Zu kraftvollem Antritt und betörendem Motor-Sound kommen bei dem Fronttriebler 241 km/h Höchstgeschwindigkeit. Erhöhte Aufmerksamkeit fanden daneben der 110 kW/150 PS starke Fiesta ST und das neue „Ford Individual“ Pro-

gram als exklusives Ausstattungsangebot für die Top-Baureihen. Ebenso begeisterten das Sondermodell Transit Sport, der 404 kW/550 PS starke Supersportwagen Ford GT und der Focus RS WRC – jenes turbobefeuerte und allradgetriebene Wettbewerbsgerät, das vor wenigen Wochen erneut den Markentitel in der Rallye Weltmeisterschaft gewann. Auf der diesjährigen SEMA, der weltweit größten Fachmesse für Tuning und Zubehör, zeigte Volvo in Las Vegas gleich fünf spektakuläre Concept Cars. Der robuste Volvo XC70 Surf Rescue (SR), der sportliche S80 T6 High Performance Concept (HPC), der temperamentvolle Volvo Sportiv C30, der Volvo Caresto C70 als Repräsentant der offenen Fahrzeuge sowie der nostalgische Volvo Caresto Hot Rod demonstrierten die große Bandbreite von Volvo bei der Zubehör- und Konzeptentwicklung.

Neu im „Ford kinetic Design“
Völlig überarbeitet reiht sich der „neue“ Ford Focus rund zehn Jahre nach dem Produktionsstart des ersten Modells ab dem Februar 2008 als jüngstes Mitglied in die ausdrucksstarke „Ford kinetic Design-Familie“ ein. Schon rein äußerlich knüpft der neue Focus mit markant, dynamischem Auftritt an die großen Schwestermodelle Galaxy, S-MAX, C-MAX und den neuen Mondeo an. Zwei trapezförmige Lufteinlässe und in die Karosserie gezogene Hauptscheinwerfer mit modernster Technologie wie Bi-Xenon- oder adaptiv mitlenkendes Kurvenlicht prägen nun die Front. Muskulöse Radläufe und eine spezielle Lichtkante auf Höhe der Türgriffe werben die Seitenansicht auf. Angeschliffene Scheibe in der neu konturierten Heckklappe, in Wagenfarbe lackierte Schürze und Rückleuchten auf Wunsch auch mit LED-Technologie bestimmen die

Heckansicht. Von den vier verfügbaren Karosserievarianten werden in Deutschland neben dem hier weniger wichtigen Viertürer neun Prozent Dreitürer (ab 15.000 Euro) bereits 28 Prozent Fünftürer und sogar 60 Prozent Turnier-Modelle (ab 16.500 Euro) erwartet.

Geringere Ausstattungs- Aufpreise

Auch beim Interieur, bei Ausstattungsdetails und bei der Technologie legt der Focus nochmals zu. Noch höheren Bedienkomfort bringen besser ablesbare Instrumente und Bedienelemente mit rötlicher Nachtbeleuchtung. Die Steuerung der Audiosysteme und der elektronisch geregelten Zwei-Zonen-Klimaautomatik ist ergonomisch optimiert. Der Armaturenräger und die obere Hälfte der Türverkleidungen zeichnen sich durch griffsympathisches Softtouch-Material mit gekörnter Oberfläche aus. Moderne Farben unterstreichen den neuen Look. Aus den großen Schwestermodellen stammen die optionale Ford Power-Startfunktion und das serienmäßige Ford Easy-Fuel-Tanksystem, das wirkungsvoll Fehlbetankungen mit der falschen Treibstoffsorte verhindert. Beim Einstiegsmodell Ambiente gibt es mit fernbedienter Zentralverriegelung, elektrischen Fensterhebern vorn und elektrisch verstellbaren Außenspiegeln mehr Ausstattung bei gleichem Preis. Die Style-Ausstattung wird fast zwei Drittel aller Verkäufe ausmachen und enthält unter anderem Klimaanlage, Audiosystem mit CD-Player, Bordcomputer und in Wagenfarbe lackierte Anbauteile. Die Style- und Titanium-Varianten sind durch speziell abgestimmte luxuriöse „X“-Pakete nochmals aufwertbar. Das obere Ende der Ausstattungsvielfalt bildet weiterhin die nun mit Titanium preisgleiche Ghia-Version. Die in übersichtlichen „250-Euro-Sprüngen“ gepreisten Mehrausstattungen sparen gegenüber dem Vorgängermodell bis zu 40 Prozent!

Breites Motorenangebot

Sechs fortschrittliche Benzin- und vier verbrauchsgünstige Turbodiesel stehen zur Wahl. Die Leistungsspanne der Ottomotoren reicht vom 1,4-Liter-Duratec-Vierzylinder mit 59 kW/80 PS bis zum 107 kW/145 PS starken Zweiliter-Triebwerk. Die TDCi-Turbodiesel mit Common Rail Direkteinspritzung entwickeln zwischen 60 kW/90 PS und 100 kW/136 PS. Die Dieselaufpreise wurden gesenkt – um 650 Euro beim 80 kW/109 PS



Hochgesetzte Klarglas-Rückleuchten engen die Ladeöffnung des Focus Turnier nicht ein.

starken 1,6-Liter-TDCi. Dieser verbraucht durchschnittlich nur 4,5 Liter auf 100 Kilometer und emittiert weniger als 120 g/km CO₂. Optimiert ist nicht zuletzt der Fahrkomfort – insbesondere bei den weiter verbesserten Lauf- und Geräuscheigenschaften der Dieselmotoren. Praktisch unverändert zeigen sich die Fahrleistungen mit Höchstgeschwindigkeiten von 164 bis 206 km/h und 14,1 bis 9,3 Sekunden Beschleunigungszeit aus dem Stand auf Tempo 100. Betont umweltgerecht präsentieren sich Flexifuel- und Erdgasvarianten sowie eine besonders abgasarme „ECONetic-Version“ mit nochmals reduziertem Verbrauch und einem CO₂-Wert von nur 115 g/km als „Bestwert“ für konventionell angetriebene Fahrzeuge in dieser Klasse. Ab Frühjahr 2008 wird das Sechsgang-Doppelkupplungsgetriebe Ford PowerShift als gelungene Kombination aus komfortabler Automatik und effizienter Handschaltung angeboten.

Geschichte der Volvo R Modelle

Das erste R Modell von Volvo war 1994 der 850 T-5R als Limousine und Kombi. Mit 176 kW/240 PS starkem Fünfzylinder-Turbomotor wurde erstmals von einem Volvo 250 km/h Höchstgeschwindigkeit erreicht. Ein Jahr später erfolgte beim Nachfolgemodell 850 R die Steigerung der Leistung auf 184 kW/250 PS. Bei der ersten Generation des Volvo V70 trug 1997 das Topmodell die Bezeichnung V70 R, hatte 2,3 Liter Hubraum, leistete ebenfalls 184 kW/250 PS und war als Neuheit auch mit Allradantrieb erhältlich. Ab 1999 gab es ausschließlich in AWD-Version den V70 R mit 195 kW/265 PS Leistung und 350 Nm Drehmoment. Die zweite Generation des Volvo V70, die im Jahr 2000 auf den Markt kam, schrieb ein neues R-Kapitel. Im Herbst 2002 startete mit dem „neuen“ V70 R ein 220 kW/300 PS starker Hochleistungs-Volvo mit 400 Nm Drehmoment, Sechsgang-Schaltgetriebe, elektronisch gesteuertem Allradantrieb und



Zwei große Lufteinlässe und volle Flächen betonen den dynamischen Auftritt des neuen Focus.



Das hochgezogene dritte Seitenfenster kennzeichnet das Profil des neuen Focus-Fünftürers.



Die mittlere und die große Allrad-Limousine von Volvo: S60 und S80



Gleich leistungsfähig auf der Straße und im Gelände: XC 70 und XC 90

fortschrittlicher Four C-Fahrwerkstechnik. Parallel dazu war auch die Limousine S60 in einer solchen R-Version erhältlich und beide Sportler wurden bis zum Modelljahr 2007 gebaut.

Dreimal sportliche Exklusivität

Ab sofort ist für die Volvo-Modelle C30, S40 und V50 ab der Basismotorisierung das neue R-Design-Paket verfügbar. Perfekt auf die kompakten Fahrzeuge abgestimmt, enthält es zahlreiche Features für das Außen- und Interieurdesign. Damit besteht die Möglichkeit, ab Werk „maßgeschneidert“ den persönlichen Vorlieben eine besonders sportliche Note zu verleihen. Das R-Design-Paket ist in Verbindung mit zehn Außenlackierungen erhältlich. Den Bodykit bilden Front- und Heckschürze sowie Seitenschweller in Wagenfarbe, Heck- bzw. Dachspoiler, Frontgrill mit R-Design-Logo, Außenspiegel-Gehäuse in matter Chromoptik und 17-Zoll-Leichtmetallräder „Serapis“ im Fünfspeichen-Design. Das Interieur wertet Teilleider-Vulcaflex-Polsterung in Anthrazit/Beige auf. Sportliche Akzente setzen kontrastierende Ziernähte, Multifunktions-Lederlenkrad, blau hinterlegte Rundinstrumente, Aluminium-Pedale mit gummierten Auflagen, Aluminium-Intarsien und Fußmatten mit speziellen Randverstärkungen. Zusätzlich sind Ausstattungselemente im R-Design als Zubehör im Handel. Das R-Design-Paket kann mit allen Motorisierungen ab der Ausstattungslinie Kinetic kombiniert werden und kostet dann (abhängig vom Modell) zwischen 4.050 und 2.750 Euro. Bei der mittleren Momentum-Ausführung reduzieren sich die Mehrpreise auf 2.830 bis 2.340 Euro und bei der Top-Variante summieren sie nur noch 1.750 bis 1.530 Euro.

Sieben Allrad-Baureihen

Volvo bietet 15 Allradmodelle in sieben von neun Baureihen – nur der kompakte C30 und C70 als Coupé oder Cabriolet sind reine Fronttriebler. Sechs verschiedene Motorisierungen von 136 kW/185 PS bis 232 kW/315 PS Leistung stehen als Fünf-, Sechs- oder Achtzylinder zur Wahl. Die Fünfzylinder-Turbo-Benziner in den AWD-Versionen von S40, V50 und S60 werden in Verbindung mit manueller Fünf- oder Sechsgang-Schaltung oder einer adaptiven Fünf-gang-Automatik angeboten. Im V70 gibt es die beim Sechszylinder-Saug-

oder Turbomotor serienmäßige Sechsgang-Automatik inklusive Geartronic-Funktion optional auch zum Fünfzylinder-Common Rail Turbodiesel an Stelle der manuellen Sechsgang-Schaltung. In der Limousine S80 AWD sorgt über die Fünf- und Sechszylinder hinaus ein Achtzylinder-Benziner mit Geartronic für die größte Allrad-Auswahl. Das Multitalent XC70 beschränkt sich wieder auf den nicht aufgeladenen Sechszylinder-Benziner und den Fünfzylinder-Turbodiesel. Den XC90 gibt es schließlich in drei Allrad-Versionen mit den Motorisierungen des S80 – ohne den Turbo-Benziner.

Allradsystem von Haldex

Das von Volvo gemeinsam mit dem schwedischen Antriebsspezialisten Haldex entwickelte System nutzt eine aktive, elektronisch gesteuerte und elektrohydraulisch betätigte Lamellenkupplung, die extrem schnell anspricht. Das Drehmoment wird variabel zwischen Vorder- und Hinterachse stufenlos verteilt, um es den jeweiligen Bedingungen und Fahrsituationen optimal anzupassen. Die Standard-Kraftverteilung beträgt 95 zu fünf Prozent zwischen Vorder- und Hinterachse. Je nach Traktionsverhältnissen und Fahrbahngriffigkeit können auch maximal 35 zu 65 Prozent nahezu verzögerungsfrei eingestellt werden. In den Baureihen S60, V70, S80, XC70 und XC90 bildet Instant Traction eine anspruchsvolle Weiterentwicklung. Das ebenfalls von Haldex stammende System hält ständig ein Basisdrehmoment von 80 Nm bereit und erhöht das kurzfristig nutzbare maximale Drehmoment an den Hinterrädern um annähernd 50 Prozent. Dies erleichtert das spontane Anfahren aus dem Stand und verbessert die Traktion auf rutschigem Untergrund nochmals. In Bremssituationen mit ABS-Eingriff oder wenn das Stabilitätssystem DSTC regelt, wird die Haldex-Kupplung in weniger als einer Zehntelsekunde geöffnet und die Hinterräder laufen für bestmögliche Regelqualität praktisch frei.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

**Raumgewinn bei Skoda:
Fabia Combi meistert Transporte**