

Ford Focus RS 2016

Última actualización: 29-01-2016

Fernando Ríos (@RiversChains)

El Focus RS es la versión más potente de la gama Focus —por encima del [ST](#)—, gracias a un motor de gasolina turboalimentado de 350 CV de potencia. Está en venta por 41 260 euros. Por lo tanto, es menos costoso que sus alternativas por tamaño, potencia y tipo de tracción, que son el [Audi RS 3 Sportback](#), el [Mercedes-Benz A 45 AMG](#) o el [BMW 135i xDrive](#) ([ficha comparativa](#)). Las primeras entregas serán en abril.

Reemplaza al [Focus RS 2009](#) y se diferencia de éste por muchas características. El nuevo tiene una carrocería de cinco puertas (en vez de una de tres), un motor más potente (y un sistema de tracción en las cuatro ruedas (en vez de tracción delantera). El cambio sigue siendo manual de seis relaciones.

El nuevo Focus RS es un deportivo extraordinario, con un buen número de cualidades para que sea muy efectivo incluso en un circuito. Sin embargo, lo primero que me ha sorprendido nada más ponerme a sus mandos es su comodidad de marcha. Es confortable porque al interior llega poco ruido de rodadura, así como vibraciones u otro tipo de asperezas. Tiene un rodar muy suave e impropio de un coche tan deportivo.

Cuando se acelera con intensidad, se nota que se va a los mandos de un coche especial. El ruido que produce el motor proviene, en su mayor parte, del sistema de admisión. Es un ruido grave, como el que producen algunos motores de gran cilindrada y no tiene nada que ver con el sonido agudo y estridente de un motor de giro rápido. El sonido del escape sólo resulta patente, en forma de pequeñas explosiones, los modos de conducción deportivos o de circuito.



La suspensión es dura (y muy dura en los programas de conducción deportivos) pero está excelentemente puesta a punto para que no traslade golpes secos a los ocupantes así como ruidos al pasar por baches. Este Ford Focus RS es claramente más cómodo (en especial por la suspensión) que el Mercedes-Benz Clase A 45 AMG (que es muy duro y seco) y que el anterior Focus RS.

Pero no sólo es más cómodo que el anterior RS; también es claramente más fácil de conducir. El anterior Focus RS estaba dirigido a conductores que buscaban un coche de reacciones casi extremas. Era sensible a los excesos con el pedal del acelerador, cuya dirección había que sujetar en firmes irregulares y cuyo eje trasero era muy reactivo a los cambios de apoyo en curva. El Focus RS 2016 va exactamente por donde se apunta con el volante y no es fácil que se aparte de la trayectoria, ni en fuerte aceleración, ni en fuerte frenada en curva o cambio de apoyo. Es el primer Ford Focus RS que no pone evidencia a un conductor malo.

Quizá, lo mejor del Focus RS 2016 es que, además de ser relativamente fácil de llevar y cómodo, también es muy efectivo. La motricidad es excelente y está perfectamente gestionada. En general, los coches de tracción total tienen muy buena capacidad de tracción, pero algunos tienen una clara tendencia a abrir la trayectoria (a [subvirar](#)) cuando se acelera mucho en fuerte apoyo a la salida de las curvas: eso le pasa, por ejemplo, al Mercedes-Benz Clase A AMG. El Ford Focus RS 2016 es poco probable que subvire en dichas circunstancias, sino que su eje trasero ayuda redondear el giro. Eso es posible gracias, en parte, a la estructura y funcionamiento del diferencial trasero activo (más información en el apartado [Información técnica](#)).



Gracias al empleo de ese diferencial trasero activo, Ford también ha podido implementar una función denominada Drift Mode que permite que el coche pueda derrapar. Cuando se activa esa función, es relativamente fácil descolocar el coche a baja velocidad con un brusco golpe de gas y avanzar de

costado. El comportamiento no es exactamente el de un vehículo de tracción trasera, pues el eje delantero siempre recibe algo de fuerza (como poco el 30 % de la total que hace el motor). De hecho, a veces avanza de lado pero con las cuatro ruedas completamente alineadas y echando humo ([imagen](#)). El modo de conducción Drift no busca la máxima eficacia, sino la espectacularidad, y muestra de ello es que ajusta la suspensión en el modo más blando posible, así como la dirección.

Además del programa Drift hay otros tres —Normal, Sport y Pista (Track)— seleccionables por el conductor que modifican la respuesta del motor y el funcionamiento de la tracción total, la amortiguación, la dirección, el sonido del motor y el control de estabilidad ([imagen](#) con los programas de conducción y cómo se ven alterados los distintos elementos mencionados anteriormente). Además de los programas predeterminados, el conductor puede de forma independiente elegir la dureza de la suspensión entre dos niveles (desde el extremo de la palanca de intermitentes, [imagen](#)) y desconectar por completo el control de estabilidad desde un botón ubicado entre los asientos.

Los frenos (de Brembo) están a la altura y después de rodar en circuito varias vueltas seguidas (eso sí, con paso lento por línea de bóxes entre cada una de ellas) no mostraban signos claros de fatiga, lo cual está muy bien para un coche de calle.

El motor de 2,3 litros de cilindrada tiene una respuesta contundente a bajo régimen y estira bien hasta el corte de inyección. Este Focus RS no me da la impresión de aceleración del BMW 135i, de la del anterior Mercedes-Benz A 45 AMG de 360 CV (no he llevado el nuevo de 381) e incluso la del [Honda Civic Type R](#) de 320 caballos. Es posible que, dado el silencio y la suavidad que se vive en su interior, parezca más lento de lo que realmente es: lo comprobaremos cuando lo probemos más detenidamente.

Según datos oficiales, el Ford Focus RS acelera de 0 a 100 km/h en 4,7 segundos, lo mismo que el BMW 135i xDrive que es menos potente y Un Audi RS3 de 367 caballos acelera más ([ficha comparativa](#)). Su velocidad máxima es 266 kilómetros por hora, que es superior a la de muchos de sus rivales, que la tienen limitada a 250 km/h.



El interior no presenta grandes diferencias respecto al de cualquier otro Focus salvo los asientos —[impresiones de interior del Ford Focus](#)—. Estos pueden ser de dos tipos. Están los de serie (cuya tapicería puede ir decorada en dos tonalidades) que sujetan muy bien el cuerpo, tienen un relleno de espuma relativamente blando y sus laterales no dificultan en exceso entrar o salir del habitáculo. Por otra parte están los asientos tipo [baquet](#) que pierden la regulación en altura y dificultan más el acceso y salida de su interior a cambio de una sujeción lateral más consistente. En ninguno de los dos casos es posible colocar la banqueta cerca del suelo, pero mi impresión es que en los asientos de tipo baquet se va sentado en una posición más elevada que en los básicos. Algunos conductores echarán en falta que la palanca de cambios esté colocada más cerca del volante y que sus recorridos sean mas cortos y su tacto menos blando. En esta imagen se ven los dos tipos de asientos posible y las tres decoraciones ([imagen](#)). El maletero del Focus RS tiene 260 litros frente a los 363 de cualquier otro Ford Focus con carrocería de cinco puertas.

El RS puede tener elementos de equipamiento como el [sistema de frenada de emergencia](#) (Active City Stop), el sistema multimedia SYNC con pantalla táctil de ocho pulgadas y la cámara trasera de ayuda al estacionamiento. Es posible elegir entre cuatro colores para la carrocería: Nitrous Blue (el que aparece en la [galería de imágenes](#)), Stealth Grey, Shadow Black y Blanco Crystal.

El Focus RS 2016 es la tercera generación de esta versión. En 2003 Ford lanzó al mercado el primer Focus RS, que tenía un motor de gasolina con cuatro cilindros y 215 CV de potencia ([más información](#)). En 2008 puso en venta la segunda generación, que tenía un motor de gasolina con cinco cilindros y 305 CV ([más información](#)). De esta última generación también hubo una serie limitada a 500 unidades con el mismo motor de cinco cilindros pero con una serie de modificaciones para que la potencia aumentase hasta 350 CV ([más información](#)).