

Tiskovázpráva

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Kontakty: | | |
| Martin Linhart | Kateřina Nováčková | Denisa Nahodilová |
| tel./fax:  +420 234 650 180 /  +420 234 650 147 | tel./fax:  +420 234 124 112 /  +420 234 124 120 | tel./fax:  +420 234 650 112 /  +420 234 650 147 |
| [mlinhart@ford.com](mailto:mlinhart@ford.com) | [katerina.novackova@amic.cz](mailto:katerina.novackova@amic.cz) | [dnahodil@ford.com](mailto:dnahodil@ford.com)  denisa.nahodilova@amic.cz |

# Pro okamžité použití

**Ford oznámil ceny nového Focusu ST pro Českou republiku!**

* **Nový Focus ST z dílny Ford Performance, aktuálně nejvýkonnější a „nejostřejší“ verze Fordu Focus, úřadujícího Auta roku 2019 v České republice, se zanedlouho objeví na českých silnicích. Zájemci si ho již nyní mohou objednat u autorizovaných partnerů Fordu**
* **Zákazníci mají možnost volby mezi zážehovým motorem 2.3 EcoBoost (206 kW/280 k, 420 Nm) a vznětovou hnací jednotkou 2.0 EcoBlue (140 kW/190 k, 400 Nm)**
* **Cena nového Fordu Focus ST začíná částkou 779 900 Kč u benzinového motoru a 751 900 Kč pro verzi s motorem vznětovým, přičemž součástí ceny vždy zůstává i pětiletá záruka**

***/V Praze, 9. května 2019/*** **– Ford dnes zveřejnil české ceny pro nový Focus ST, vyvinutý divizí Ford Performance. Jde o stylový, komfortní a praktický rodinný vůz, zároveň však nabízející vysoký dynamický potenciál a intenzivní zážitky ze sportovní jízdy.**

Nový Focus ST staví na vynikajících jízdních vlastnostech čtvrté generace Focusu. Nová platforma C2 byla pro tento model vylepšena o specifický podvozek, brzdy i hnací ústrojí. Výsledkem se stává nejlepší zážitek z jízdy v dosavadní historii Focusu ST, ať už jedete po silnici nebo po závodní dráze. Nový Focus ST se bude opět nabízet jako pětidveřový hatchback a prostorné kombi.

Nové pohonné jednotky mají až o 12 procent vyšší výkon a o 17 procent vyšší točivý moment. Zážehový motor 2.3 EcoBoost o výkonu 206 kW i vznětový agregát 2.0 EcoBlue o výkonu 140 kW se vyznačují příznivým průběhem výkonu i točivého momentu napříč celým rozsahem pracovních otáček. Stabilitu a ovladatelnost zážehové varianty dále zlepšuje elektronicky řízený samosvorný diferenciál (eLSD). Stabilitu a ovladatelnost zážehové varianty dále zlepšuje elektronicky řízený samosvorný diferenciál (eLSD), zabudovaný přímo do převodovky. Pomocí hydraulicky ovládaných spojek dokáže nasměrovat až 100 procent dostupné hnací síly na kolo, mající v daném okamžiku lepší záběr. Díky tomu nedochází k protáčení protějšího kola, čímž by se jinak mařil výkon motoru. Výsledkem je efektivnější přenos hnací síly na vozovku při průjezdu zatáček a zejména při akceleraci během vyjíždění z nich.

Jako první model značky Ford s pohonem předních kol disponuje nový Focus ST elektronicky řízeným samosvorným diferenciálem. Šestistupňová manuální převodovka nabízí funkci dorovnání otáček při podřazování (tzv. meziplyn).

Namísto sériově dodávané osmistupňové samočinné převodovky u „běžného“ Focusu se zákazníci u verze ST budou moci rozhodnout pro upravenou samočinnou skříň se sedmi rychlostními stupni, jež bude k dispozici od listopadu 2019. Do Focusu ST rovněž poprvé přicházejí přepínatelné jízdní režimy. Volba režimu ovlivňuje funkci mnoha systémů vozu včetně elektronického posilovače brzd a elektromechanického řízení. Pětidveřový Focus ST s motorem EcoBoost je standardně vybaven elektronicky řízeným podvozkem s detekcí výmolů.

Díky možnosti přepínání jednotlivých velmi odlišných jízdních režimů v sobě nové „estéčko“ skrývá vlastně dvě různá auta: kultivovaného cestovatale i ostré sportovní náčiní pro nekompromisní jízdu po závodní trati. Vyrábět se aktuálně nejrychlejší Ford Focus bude v montážním závodě v německém Saarlouis, do kterého Ford nedávno investoval 600 milionů eur (v přepočtu přibližně 15,5 mld. Kč).

**Suverénní výkon**

Nová generace celohliníkového motoru 2.3 EcoBoost přináší dosud nejvýkonnější pohonnou jednotku v historii Focusu ST. Dosahuje nejvyššího výkonu 206 kW (280 k) v 5 500 ot.min-1 a točivého momentu 420 Nm v 3 000 až 4 000 ot.min-1. Ford předpokládá akceleraci z nuly na 100 km/h za méně než šest sekund. Díky pokročilému řešení přeplňovací soustavy se nový motor vytáčí ještě ochotněji než pohonné jednotky, nabízené v dřívějších provedeních Focusu ST.

Motor je přeplňovaný dvoucestným (twin-scroll) turbodmychadlem s nízkou setrvačností. Oddělené kanály minimalizují interference mezi jednotlivými proudy výfukových plynů, čímž umožňují lépe zužitkovat jejich energii. Elektronicky ovládaný obtokový ventil turbodmychadla umožňuje přesnější regulaci plnicího přetlaku. K účinnějšímu plnění a vyplachování motoru přispívá rovněž specifické sání, optimalizovaný mezichladič a výfukové potrubí se sníženým zpětným tlakem.

Focus ST dále těží z inovativní technologie ALS (anti-lag system), kterou Ford původně vyvinul pro Ford GT a F-150 Raptor. ALS udržuje pootevřenou škrticí klapku, když řidič uvolní pedál plynu. Tím předchází obrácení směru proudění plynů v motoru a udržuje kompresorové kolo turbodmychadla roztočené v pracovních otáčkách, tudíž při opětovné akceleraci se maximálního plnicího přetlaku dosahuje rychleji. Účinek systému se projeví pohotovější odezvou motoru v režimech Sport a Závodní trať.

Motor 2.0 EcoBlue o výkonu 140 kW (190 k) představuje nejvýkonnější diesel, jaký kdy Ford v modelu Focus nabízel. Nejvyššího výkonu dosahuje již v 3 500 ot.min-1. Maximum točivého momentu činí 400 Nm v rozsahu 2 000 až 3 000 ot.min-1. Již v 1 500 otáčkách za minutu však točivý moment dosahuje hodnoty 260 Nm.

Motor je opatřen turbodmychadlem s proměnnou geometrií; ocelovými písty, které mají menší tepelnou roztažnost; a integrovaným sacím traktem s vysoce leštěnými povrchy kanálů. Výsledkem je o deset procent vyšší výkon a více než dvojnásobný točivý moment v porovnání se zážehovým motorem 2.0 Duratec ST v první generaci Focusu ST.

Šestistupňová manuální převodovka má oproti běžným verzím nového Focusu o sedm procent kratší dráhy řazení. Jako součást sady Performance, nabízené coby výbava na přání pro vozy s motorem 2.3 EcoBoost, dostanou zákazníci funkci automatického dorovnání otáček při podřazování, která umožňuje velmi rychlé, přitom však hladké změny rychlostních stupňů. Ford poprvé představil tuto technologii v modelu Mustang. Zkušení, sportovně založení řidiči mohou funkci kdykoliv deaktivovat a dorovnávat otáčky sami klasickým způsobem, hranou chodidla na pedálu plynu.

Volitelně lze motor 2.3 EcoBoost kombinovat s nejnovějším provedením inteligentní samočinné převodovky Fordu. Odstupňování převodů odpovídá sportovnímu zaměření vozu a funkce adaptivního časování řazení zde pracuje s většími rozdíly mezi jednotlivými režimy jízdy. Řidič může pochopitelně volit rychlostní stupně také ručně, prostřednictvím pádel na volantu.

**Intuitivní jízdní vlastnosti podpořené moderní technikou**

Nový Focus ST staví na vynikajících jízdních vlastnostech čtvrté generace Focusu. Záměrem vývojového týmu bylo navrhnout vůz, kombinující potěšení z jízdy na klikatých silnicích, přesvědčivý výkon na závodním okruhu a praktičnost v každodenním provozu lépe než konkurenční modely. Záměr byl naplněn!

Nezávislé zadní zavěšení SLA (short-long arm) zajišťuje optimální reakce vozu na pokyny řidiče a současně i vysokou úroveň jízdního komfortu. Modely kombi mají odlišně umístěné tlumiče pérování, aby si zachovaly znamenitou ovladatelnost i při plném zatížení. Tuhost pružin je stejná jako u standardního Focusu. Tlumiče pérování jsou však tužší o 20 procent vpředu a o 13 procent vzadu, což v kombinaci se snížením světlé výšky o 10 milimetrů zajišťuje optimální chování vozu při sportovní jízdě.

Focus ST s motorem EcoBoost a pětidveřovou karoserií může být vybaven adaptivními tlumiči pérování (CCD). Charakteristika tlumení se plynule proměňuje na základě údajů ze senzorů na podvozku, karoserii, řízení a brzdové soustavě. Řídicí elektronika vyhodnocuje tyto vstupy každé dvě milisekundy.

Stabilitu a ovladatelnost zážehové varianty dále zlepšuje elektronicky řízený samosvorný diferenciál (eLSD), zabudovaný přímo do převodovky. Pomocí hydraulicky ovládaných spojek dokáže nasměrovat až 100 procent dostupné hnací síly na kolo, majícím v daném okamžiku lepší záběr. Díky tomu nedochází k protáčení protějšího kola, čímž by se jinak mařil výkon motoru. Výsledkem je efektivnější přenos hnací síly na vozovku při průjezdu zatáček a zejména při akceleraci během vyjíždění z nich.

Dojem z jízdy i cestovní komfort zlepšují sportovní sedadla Recaro a vyspělá konstrukce zadní nápravy. Na přání jsou k dispozici adaptivní tlumiče pérování s plynule proměnnou charakteristikou.

První Ford Focus ST se na českých silnicích objeví koncem června tohoto roku a bude nabízen ve dvou stupních výbavy: jako Focus ST a Focus ST Plus.