

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  | katerina.novackova@amic.cz  | dnahodil@ford.com denisa.nahodilova@amic.cz |

# Pro okamžité použití

**Díky Sportovním Technologiím podává nový Focus ST lepší výkony v přímém směru i v zatáčkách**

* **Nový Focus ST 2.3 EcoBoost v pětidveřovém provedení akceleruje z klidu na 100 km/h za 5,7 s. Pružné zrychlení má lepší než Focus RS předchozí generace**
* **Jízdní výkony nového Focusu ST výrazně zlepšují vyspělá technická řešení od dvoucestného turbodmychadla přes systém „anti-lag“ po funkci Launch Control**
* **V zatáčkách nový Focus ST těží z elektronicky řízeného samosvorného diferenciálu a tlumičů pérování s plynule proměnným účinkem**

***/V Praze, 2. července 2019/*** **– O dvanáct procent výkonnější a o dvanáct procent rychlejší. Ford zveřejnil informaci o tom, že nový Ford Focus ST v pětidveřovém provedení akceleruje z klidu na 100 km/h za 5,7 s. To je o 0,8 sekundy rychleji než předchozí generace.**

Zážehový motor 2.3 EcoBoost v novém Focusu ST dosahuje o 22 kW vyššího výkonu než dřívější model – 206 kW (280 k). Díky tomu se novinka pyšní pružným zrychlením, které je dokonce lepší než u předchozí generace Focusu RS.

Přeplňování dvoucestným (twin-scroll) turbodmychadlem přispívá k tomu, že točivý moment dosahuje maxima 420 Nm. To je nejlepší hodnota v segmentu. Odezvu na plyn a rychlý nástup plnicího přetlaku vylepšuje inovativní „anti-lag“ systém. Akceleraci z místa dále vylepšuje systém Launch Control\* a možnost řadit rychlostní stupně šestistupňové manuální převodovky bez ubrání plynu.

„*Nový Focus ST nabízí mnohem víc než jen rychlost v přímém směru. Nicméně fakt, že ve sprintu na čtvrt míle udrží krok s dnes už legendárním Focusem RS, ukazuje, kam až se tým Ford Performance za čtyři roky posunul*,“ řekl Leo Roeks, ředitel Ford Performance pro Evropu. „*Nechali jsme se inspirovat supersportovním vozem Ford GT, pick-upem F-150 Raptor, Fordem Mustang i Fiestou ST a vyvinuli jsme Focus ST, který vám při sešlápnutí plynu dá pořádnou herdu do zad*.“

Dvoucestné turbodmychadlo s nízkou setrvačností zefektivňuje proudění výfukových plynů k turbínovému kolu. Jeden kanál přivádí výfukové plyny z prvního a čtvrtého válce, druhý z druhého a třetího. Tím se minimalizují interference způsobované tlakovými pulsy vznikajícími v důsledku souběžného otevření výfukových ventilů sousedících válců. Výsledkem je vyšší výkon a rychlejší nástup plnicího přetlaku.

Tzv. „anti-lag“ systém eliminuje prodlevu turbodmychadla tím, že po uvolnění plynového pedálu řidičem ponechá škrticí klapku otevřenou až po dobu tří sekund. Tím předchází obrácení směru proudění plynů a udržuje kompresorové kolo turbodmychadla v otáčkách. Jakmile řidič znovu sešlápne plynový pedál, plnicí přetlak se obnoví rychleji. K přesnější regulaci plnicího přetlaku pomáhá rovněž elektronicky ovládaný obtokový ventil turbodmychadla.

Akceleraci vylepšuje možnost řadit rychlostní stupně šestistupňové manuální převodovky bez ubrání plynu, protože i to pomáhá udržet turbodmychadlo roztočené. Na přání je k dispozici indikátor řazení\*, který řidiče informuje o nejvhodnějším okamžiku ke změně rychlostního stupně. Systém Launch Control pak umožňuje maximálně efektivní rozjezdy z místa.

S jízdními výkony nového Focusu ST v přímém směru plně korespondují rovněž jeho schopnosti v zatáčkách. Ford zde poprvé použil elektronicky řízený samosvorný diferenciál v kombinaci s pohonem předních kol. Je k dispozici pro vozy s motorem 2.3 EcoBoost a šestistupňovou manuální i sedmistupňovou samočinnou převodovkou. Tvoří ho soustava hydraulicky ovládaných spojek, které přenášejí až 100 procent dostupného točivého momentu na kolo s lepší trakcí. Tím se předchází protáčení odlehčeného protějšího kola, což zvyšuje agilitu vozu a výrazně omezuje nedotáčivost při akceleraci v zatáčce.

Elektronicky řízený samosvorný diferenciál reaguje rychleji než tradiční mechanický a na základě informací z různých senzorů vozu může upravit rozdělení hnací síly také v předstihu. Navíc umožňuje postupnou regulaci svorného účinku.

Vozy Focus ST s pětidveřovou karoserií mohou být dále vybaveny tlumiči pérování s plynule proměnným účinkem. Ty na základě údajů ze senzorů na podvozku, karoserii, řízení a brzdách každé dvě sekundy upravují tlumící účinek s ohledem na zajištění optimálního komfortu a ovladatelnosti. Systém má tři přednastavené úrovně tlumení pro jednotlivé jízdní režimy Focusu ST: jeden pro režimy Normal a Slippery/Wet (kluzký povrch), jeden pro režim Sport a konečně jeden pro režim Track (závodní okruh). V něm se odolnost vůči vertikálnímu zatížení ve srovnání s režimem Sport až zdvojnásobí.\*

Brzdným výkonem nový Focus ST předčí Focus RS předchozí generace. Vpředu má kotouče o průměru 330 mm, svírané párem 44mm pístků. Brzdová soustava se vyznačuje čitelnější, jistější a konzistentnější odezvou pedálu. Vyspělý elektrický posilovač brzd vytváří potřebný tlak rychleji a v režimu Track umožňuje vyvinout účinek se zpomalením přesahujícím 0,7 g.

Nový Focus ST je nabízen jako pětidveřový hatchback a kombi s motory 2.3 EcoBoost 206 kW a 2.0 EcoBlue 140 kW, ve všech případech se šestistupňovou manuální převodovkou. Na podzim 2019 nabídku rozšíří sedmistupňová samočinná převodovka, dostupná pro hatchback i kombi s motorem 2.3 EcoBoost.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Focus ST 5dv.** |  |  | **Spotřeba palival/100 km**  | **Jízdní výkony** |
| **Motorizace** | **Nejvyšší výkon kW** | **Emise CO2g/km** | **Město** | **Mimo město** | **Kombinovaná** | **Max. rychlost km/h** | **Zrychlení 0-100 km/hs** | **Zrychlení 50-100 km/hs\*\*** |
| 2.3 EcoBoost 6st. man. | 206 | 179 | 10,8 | 6,2 | 7,9 | 250 | 5,7 | 4,0 |
| 2.0 EcoBlue 6st. man | 140 | 125 | 5,9 | 4,2 | 4,8 | 220 | 7,6 | 7,3 |

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Focus ST kombi** |  |  | **Spotřeba palival/100 km**  | **Jízdní výkony** |
| **Motorizace** | **Nejvyšší výkon kW** | **Emise CO2g/km** | **Město** | **Mimo město** | **Kombinovaná** | **Max. rychlost km/h** | **Zrychlení 0-100 km/hs** | **Zrychlení 50-100 km/hs\*\*** |
| 2.3 EcoBoost 6st. man | 206 | 179 | 10,8 | 6,2 | 7,9 | 250 | 5,8 | Bude upřesněno |
| 2.0 EcoBlue 6st. man | 140 | 125 | 5,9 | 4,2 | 4,8 | 220 | 7,7 | Bude upřesněno |

\* V rámci volitelné sady výbavy Performance

\*\* Na 4. rychlostní stupeň

Uváděné hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 byly naměřeny podle technických požadavků a specifikací evropských směrnic (EC) 715/2007 a (EC) 692/2008 v aktuálním znění. Uváděné hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 se vztahují na daný model, nikoliv na konkrétní kus. Standardizovaná testovací procedura umožňuje srovnání různých typů automobilů od různých výrobců. Vedle konstrukčních vlastností vozu ovlivňuje skutečnou spotřebu paliva také jízdní styl řidiče i další netechnické faktory. CO2 patří k nejvýznamnějším skleníkovým plynům, způsobujícím globální oteplování.

Od 1. září 2017 se typové schválení některých nových automobilů řídí procedurou WLTP (World Harmonised Light Vehicle Test Procedure) dle (EU) 2017/1151 v aktuálním znění. Jedná se o nový, realističtější způsob měření spotřeby paliva a emisí CO2. Od 1. září 2018 WLTP začal nahrazovat dříve používaný cyklus NEDC. Během přechodného období budou hodnoty zjištěné dle WLTP vztahovány k NEDC. V důsledku změny metodiky měření se objeví určité rozdíly oproti dříve udávaným hodnotám spotřeby paliva a emisí CO2. To znamená, že stejný vůz může dle nové metodiky vykazovat jiné hodnoty než dříve.