

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

**Nový Ford Focus ST kombinuje potěšení z jízdy na klikatých silnicích s přesvědčivým výkonem na závodním okruhu a praktičností v každodenním provozu**

* **Nový Focus ST z dílny Ford Performance se pyšní pokročilou technikou, která zintenzivňuje zážitky ze sportovní jízdy. Na trh přijde v létě, opět jako pětidveřový hatchback i kombi**
* **Zákazníci se budou rozhodovat 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)**
* **Jako první model značky Ford s pohonem předních kol je nový Focus ST vybaven elektronicky řízeným samosvorným diferenciálem. Šestistupňová manuální převodovka nabízí funkci dorovnání otáček při podřazování. K dispozici bude i sedmistupňový automat**
* **Focus ST vůbec poprvé nabízí přepínatelné jízdní režimy. Volba režimu ovlivňuje funkci mnoha systémů vozu včetně elektronického posilovače brzd a elektromechanického řízení**
* **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**

***/V Praze, 19. února 2019/*** **– Ford včera představil nový Focus ST, vyvinutý divizí Ford Performance. Je to stylový, komfortní a praktický rodinný vůz, přitom však nabízí 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 je nejlepší zážitek z jízdy v dosavadní historii Focusu ST, a to jak na silnici, tak na závodní dráze. Nový Focus ST se bude opět nabízet jako pětidveřový hatchback a 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).

Namísto sériově dodávané šestistupňové samočinné převodovky se zákazníci budou moci rozhodnout pro novou samočinnou skříň se sedmi rychlostními stupni. Do Focusu ST 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 může být vybaven adaptivními tlumiči pérování s plynule proměnnou charakteristikou (CCD).

„*Díky inteligentním technologiím typu eLSD a CCD je nový Focus ST jako ‚Jekyll a Hyde‘. Stiskem tlačítka se změní z kultivovaného cestovatele na ostré sportovní nářadí*,“ řekl Leo Roeks, ředitel Ford Performance pro Evropu. „*S využitím poznatků získaných při vývoji supersportovního Fordu GT a oceňovaného Focusu RS jsme vyvinuli sportovní automobil střední velikosti, který nabízí ve svém segmentu unikátní míru flexibility.*“

Nový Focus ST se bude vyrábět 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 je dosud nejvýkonnější pohonnou jednotkou v historii Focusu ST. Dosahuje nejvyššího výkonu 206 kW (280 k) v 5 500 ot.min-1 a točivého momentu 420 Nm v 3 000-4 000 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, a umožňují tak 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, takže při opětovné akceleraci je maximálního plnicího přetlaku dosaženo rychleji. Účinek systému se projeví pohotovější odezvou motoru v režimech Sport a Závodní trať.

Motor 2.0 EcoBlue o výkonu 140 kW (190 k) je nejvýkonnější diesel, jaký kdy Ford v modelu Focus nabízel. Nejvyššího výkonu dosahuje již v 3 500 ot.min-1. Maximum točivého momentu je 400 Nm v rozsahu 2 000-3 000 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 10 procent vyšší výkon a víc 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. V rámci sady Performance, nabízené jako 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, který kombinuje potěšení z jízdy na klikatých silnicích, přesvědčivý výkon na závodním okruhu a praktičnost v každodenním provozu lépe než konkurenční modely.

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 nicméně 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, které má v daném okamžiku lepší záběr. Nedochází tak 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 z nich.

Systém vyvinutý společností Borg Warner reaguje rychleji a umožňuje plynulejší regulaci svorného účinku než tradiční samosvorný diferenciál s mechanickou konstrukcí. Upravit rozdělení hnací síly umí i preventivně, nemusí čekat na prokluz kola.

Focus ST se vznětovým motorem 2.0 EcoBlue je vybaven funkcí stranového rozdělování hnací síly, která omezuje prokluz odlehčeného vnitřního kola v zatáčce jeho citlivým přibrzďováním.

Nový Focus ST připravil Fiestu ST o titul Fordu s nejstrmějším řízením. Má o 15 procent strmější převod než standardní Focus. Mezi krajními polohami volantu jsou pouhé dvě otáčky.

Vynikající kontakt s vozovkou podporuje i specifická geometrie těhlic. Táhla řízení jsou uchycena o 9 milimetrů dál vpředu a o 6,5 milimetrů výš než u standardního Focusu, což přispívá k rychlejší odezvě na otočení volantem. Elektromechanický posilovač řízení disponuje softwarovou funkcí, která omezuje negativní účinky přenosu hnací síly do řízení. Focus ST jezdí na pneumatikách Michelin Pilot Sport 4S ve specifikaci vyvinuté přímo pro tento model.

Brzdová soustava se vyznačuje vysokým brzdným výkonem i odolností vůči vadnutí. Přední kotouče o rozměru 330 x 27 milimetrů jsou svírány dvoupístkovými třmeny. Zadní kotouče mají rozměr 302 x 11 milimetrů. V interních zkouškách odolnosti vůči vadnutí brzd dosáhl nový Focus ST téměř čtyřikrát lepšího výkonu než předchozí generace.

Součástí platformy C2 je také elektrický posilovač brzd. Potřebný tlak v brzdové soustavě vytvoří rychleji než tradiční hydraulický posilovač. Navíc umožňuje modifikovat odezvu brzd v závislosti na zvoleném jízdním režimu.

Ty nabízí nový Focus ST standardně tři: Kluzký povrch, Normal a Sport. Ve vozech vybavených sadou Performance přibude ještě režim Závodní trať. Podle aktuálně zvoleného režimu se změní chování samosvorného diferenciálu, adaptivních tlumičů, řízení, motoru, převodovky (samočinné), elektronického stabilizačního systému, elektronické podpory zvuku motoru a dokonce i klimatizace. K rychlé aktivaci sportovního režimu slouží tlačítko „Sport“ na volantu.

Přístrojový panel Focusu ST je inspirovaný supersportovním modelem Ford GT. Ukazatele plnicího přetlaku turbodmychadla, tlaku oleje a teploty oleje našly místo na digitálním přístrojovém štítu, tvořeném TFT obrazovkou o úhlopříčce 4,2 palce. Modely s motorem 2.3 EcoBoost a sadou Performance mají také funkci pevného startu Launch Control.

**Soulad formy a funkce**

Nový Focus ST plně využívá vynikající prostornosti a kultivovanosti standardních provedení Focusu čtvrté generace. Jeho hodnotný interiér kombinuje každodenní praktičnost s autentickou sportovní atmosférou.

Inženýři Ford Performance pečlivě optimalizovali umístění anatomických předních sedadel Recaro s ohledem na maximální pocit kontaktu řidiče s vozem. V režimech Sport a Závodní trať je soundtrack motoru a výfuku zdůrazněn systémem elektronické podpory zvuku, který přispívá k intenzivnějšímu vnímání jízdy a poskytuje řidiči doplňkovou zpětnou vazbu.

Obě karosářské varianty se vyznačují velkorysou vnitřní šířkou a nejlepší nabídkou prostoru před koleny ve svém segmentu. Zavazadlový prostor kombi o objemu 1653 l snadno pojme i velkou přepravku na psy.

Anatomicky tvarovaná sedadla Recaro mohou být čalouněna kůží nebo kombinací kůže a materiálu Miko Dinamica. Sportovní atmosféru na palubě podtrhuje hliníková hlavice řadicí páky a prahové lišty s logem ST, stejně jako dekorační prvky se šestiúhelníkovým vzorem a šedé švy na sedadlech, dveřích i čalouněných částech středové konzoly.

Vnější design Focusu ST obohacuje dynamickou siluetu nového Focusu o decentní funkční detaily a specifické vzory kol z lehké slitiny. Tvarování obou předních mřížek zajišťuje lepší přívod chladného vzduchu do motorového prostoru. Přední nárazník a rozměrný zadní spoiler zlepšují aerodynamiku vozu. Pár koncovek výfuku již není umístěn ve středové ose vozu, což u předchozí generace Focusu ST znemožňovalo montáž tažného zařízení. Koncovky se nově nacházejí po stranách výrazně stylizovaného difuzoru. Vozy vybavené sadou Performance mají červené brzdové třmeny.

Paleta laků karoserie byla zvolena tak, aby zdůrazňovala dynamický styling Focusu ST. Vedle exkluzivní modré Ford Performance a oranžové Fury jsou k dispozici bílá Frozen, šedá Magnetic, červená Race, červená Ruby a černá Shadow. Specificky tvarovaná 18“ kola z lehké slitiny mohou být vyvedena v povrchové úpravě Dark Sparkle nebo Magnetite. V nabídce jsou rovněž 19“ kola v úpravě Magnetite.

Focus ST těží rovněž z rozsáhlého souboru asistenčních systémů, který již pomohl novému Focusu k zisku 13 různých ocenění a pětihvězdičkovému hodnocení Euro NCAP. Tyto systémy přispívají k intuitivnímu ovládání, omezují únavu při delších cestách a umocňují zážitek z jízdy. Jedná se mimo jiné o:

* Adaptivní tempomat (ACC) rozšířený o funkci Stop & Go, rozpoznávání dopravních značek omezujících rychlost a systém udržování v jízdním pruhu;
* Adaptivní LED světlomety s funkcí prediktivního svícení do zatáček a osvětlení podle dopravních značek. Využívají kameru, s jejíž pomocí nastaví v předstihu světelný kužel podle průběhu silnice před vozem, a dokonce i podle dopravního značení;
* Aktivní parkovací asistent 2. Nově v kombinaci s automatickou převodovkou dokáže přidávat plyn i brzdit. Díky tomu zcela samočinně zaparkuje po pouhém stisku tlačítka;
* Průhledový (head-up) displej;
* Asistent vyhýbacího manévru. Pomáhá řidiči vyhnout se stojícím nebo pomalejším vozidlům a předejít tak nehodě.

Komunikační a zábavní systém Ford SYNC 3 umožňuje ovládat audiosystém, navigaci, klimatizaci a připojené chytré telefony jednoduchými hlasovými povely nebo prostřednictvím osmipalcové dotykové obrazovky. Je kompatibilní s Apple CarPlay i Android AutoTM.

Nový Focus ST se v České republice objeví během června 2019. Na video se můžete podívat [zde](https://www.youtube.com/embed/EqGiTaUWrto).

Android a Android Auto jsou ochranné známky Google Inc.

\* Oficiálně homologované hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 budou zveřejněny později

Předběžné hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 od:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Varianta** | **Emise CO2 kombinované (g/km)** | **Spotřeba paliva kombinovaná (l/100 km)** |
| 2.3 EcoBoost, 5dv., 6st. man. | 175 | 7.6 |
| 2.3 EcoBoost, kombi, 6st. man. | 176 | 7.6 |
| 2.3 EcoBoost, 5dv., 7st. autom. | 182 | 8.0 |
| 2.3 EcoBoost, kombi, 7st. autom. | 183 | 8.0 |
| 2.0 EcoBlue, 5dv., 6st. man. | 124 | 4.8 |
| 2.0 EcoBlue, kombi, 6st. man. | 124 | 4.8 |

Uváděné hodnoty spotřeby paliva a emisí CO2 byly naměřeny dle 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 zcela nahradí dosud 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.